

November 2014

# Actualisatie verkeersprognoses centrum Haren





# **Actualisatie verkeersprognoses centrum Haren**

November 2014

Gemeente Haren

Grontmij Nederland B.V.  
Groningen, 5 november 2014

# Verantwoording

**Titel** : Actualisatie verkeersprognoses centrum Haren

**Subtitel** : November 2014

**Projectnummer** : 307584

**Datum** : 5 november 2014

**Auteur** : 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 51 11  
[www.grontmij.nl](http://www.grontmij.nl)

# Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Achtergrond.....	4
1.2	Aanleiding .....	5
1.3	Doel.....	5
1.4	Opbouw rapport .....	6
2	Verkeersprognoses 2012.....	7
2.1	Huidige verkeerssituatie.....	7
2.2	Toekomstige verkeerssituatie .....	7
3	Verkeersprognose 2013.....	12
4	Verkeerstellingen .....	14
4.1	Ontwikkeling verkeersintensiteiten .....	14
4.2	Verkeerstellingen 2014 .....	14
5	Contouren centrumvisie .....	15
6	Verkeersstromen en ontsluiting .....	16
6.1	Verkeersproductie ontwikkeling Raadhuisplein - Haderaplein .....	16
6.2	Overige ontwikkelingen Haren.....	17
6.3	Toekomstbeeld fietsstromen.....	17
6.4	Varianten voor de ontsluiting .....	18
6.5	Actuele verkeersprognose .....	19
6.6	Conclusie ontsluiting .....	19
7	Actuele verkeersprognoses 2014 .....	21
7.1	Verkeersintensiteiten .....	21
7.2	Ontwikkeling verkeersintensiteit op Molenweg.....	26
8	Gevolgen hogere verkeersintensiteiten .....	28
9	Verkenning oplossingsrichtingen.....	33
10	Conclusies, aandachtspunten en opgaven.....	38

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond

Met betrekking tot de verkeerssituatie in het centrum van Haren zijn verkeersonderzoeken uitgevoerd en verkeersprognoses opgesteld in het kader van:

- de planvorming van het project Raadhuisplein
- de planvorming van de ontwikkelingen in Haren Noord (DHE / Zernike)
- het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoer Plan

In de onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de uitgevoerde verkeersonderzoeken. Tevens zijn in de tabel lopende en geplande onderzoeken aangegeven.

Status	Datum	Onderzoek/rapportage	Ten behoeve van	Met verwerking van
Afgerond	Nov '12	Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein	Besluitvorming kaderstelling ontwikkeling Raadhuisplein-Haderaplein	Autonome ontwikkeling
	Okt '12 / Jan '13	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoer Plan	Actualisatie	Alle (geplande) ontwikkelingen (voor zover ten tijde van opstelling bekend)
	Feb '13	Verkeersmaatregelen deelgebieden 5&6	Bestemmingsplan DHE 5-6	DHE (geheel)
	Okt '13	Rapport 'Herinrichting Kerklaan' Inrichtingsprincipes en Ontwerp aansluiting Zernike College	Nieuwbouw Zernike College	Zernike College
	Nov '13	Notitie verkeer Raadhuisplein – Haderaplein	Besluitvorming voorlopige voorkeursscenario ontwikkeling Raadhuisplein-Haderaplein	DHE (geheel), GVVP en Zernike; incl. scenario's t.a.v. fasering van onderdelen; uitgaande van voorkeursscenario
	Feb '14	Totaaltekening verkeersmaatregelen Kerklaan – Oosterweg en omgeving	DHE / Totaaloverzicht	GVVP, DHE, Zernike College
	Feb '14	Schetsen kruispunt Molenweg – Kerklaan, modellenstudie	Uitwerking GVVP, DHE, Raadhuisplein - Haderaplein	-
	Mei '14	Verkeerstellingen Molenweg e.o.	Monitoring verkeerseffecten Molenweg i.r.t. ontwikkelingen DHE en Vondellaan	n.v.t.
	Juni/Juli '14	Actualisatie verkeerstellingen gemeente	Jaarlijkse actualisatie	n.v.t.
Lopend	Nov '14*	Verkeersplan DHE (5-6)	Uitvoeringsplan n.a.v. vaststelling Bestemmingsplan DHE 5-6	Actuele tellingen, uitwerking GVVP, incl. DHE 5-6, excl. Raadhuisplein (keuze nog niet gemaakt)
	Dec '14	Voorlopige actualisatie verkeersadvies Raadhuisplein-Haderaplein	Overwegingen en vaststelling centrumvisie	GVVP, DHE 5-6, actuele tellingen en overwegingen t.a.v. mogelijke invullingen Raadhuisplein – Haderaplein
Gepland	Feb '15	Verkeerseffecten scenario's ontwikkeling Raadhuisplein-Haderaplein	Scenariokeuze ontwikkeling Raadhuisplein-Haderaplein	GVVP, DHE 5-6 en volgende delen Haren-Noord

\*Voorstel Verkeersplan, communicatie en besluitvorming moet aansluitend plaatsvinden

## 1.2 Aanleiding

Aan de noordzijde van Haren spelen diverse ontwikkelingen die invloed hebben op het verkeer. De belangrijkste zijn de ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein en de woningbouw in Haren Noord (DHE). Daarnaast wordt op dit moment gewerkt aan de nieuwbouw van het Zernike College. Bij deze ontwikkelingen is de verkeerssituatie (in het centrum van Haren) een belangrijk item.

Op dit moment wordt gewerkt aan het opstellen van een centrumvisie, welke als onderlegger wordt gebruikt voor het project Raadhuisplein. Binnen het project Raadhuisplein is behoefte aan een actuele verkeersprognose voor het centrum van Haren.

In het kader van het project Raadhuisplein is in 2012 een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de effecten van de ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein, waarbij verschillende scenario's voor de ontwikkeling (het programma) en verschillende varianten voor de ontsluiting zijn onderzocht. Het onderzoek is beschreven in het rapport 'Verkeersadvies Raadhuisplein - Haderaplein'.

Ook is in 2012 in het kader van het project Raadhuisplein een parkeeronderzoek uitgevoerd. De gegevens uit dit parkeeronderzoek zijn gebruikt bij de modellenstudie voor het project Raadhuisplein. In dit kader zijn verschillende varianten voor het parkeren onderzocht.

In 2013 heeft een herijking van het parkeerbeleid plaatsgevonden, waarin de ontwikkeling Raadhuisplein – Haderaplein is betrokken. In de rapportage 'Herijking parkeerbeleid centrum Haren' wordt ingegaan tevens ingegaan op de verschillende reguleringsvormen van parkeren: gratis parkeren, blauwe zone en betaald parkeren. Ook zijn in deze rapportage aanbevelingen opgenomen voor de parkeerverwijzing en routing in het centrum.



## 1.3 Doel

Het doel van dit rapport is het geven van een actuele prognose van de verkeerssituatie voor zowel centrum als geheel als voor ontwikkeling van de verkeersdruk op de Molenweg. Hierbij worden verschillende scenario's benoemd. Per scenario worden de effecten inzichtelijk en concreet gemaakt.

Aan de raad is in het kader van het project Raadhuisplein de toezegging gedaan dat een monitoring van verkeer op de Molenweg zou worden uitgevoerd, teneinde de effecten van de realisatie van deelgebied 3 en de herinrichting van de Vondellaan te kunnen meten. Deze monitoring is uitgevoerd. De gegevens daarvan zijn in dit rapport opgenomen.

Voor nadere gegevens (oa. verkeersveiligheid, achtergronden berekeningen) wordt verwezen naar de rapportage van 2012.

Bij het opstellen van het advies in 2012 is gebruikt gemaakt van CROW<sup>1</sup> publicatie 256 'Verkeersgeneratie en voorzieningen' aangaande landelijke kencijfers met betrekking tot de verkeersproductie van commerciële voorzieningen en woningen (verkeersgeneratie uitgedrukt in aantal ritten per m<sup>2</sup> of per woning). Deze landelijke kencijfers zijn op basis van uitgevoerde tellingen aan de Harense praktijk getoetst. Inmiddels is CROW – publicatie 256 vervangen door CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Waar mogelijk zijn de kencijfers uit publicatie 317 vergeleken met publicatie 256. De kencijfers in publicatie 317 geven bandbreedtes aan voor de verkeersgeneratie. De kencijfers uit publicatie 256 vallen binnen deze bandbreedtes. Zoals opgemerkt zijn in het advies van 2012 de kencijfers gestaafd aan de Harense situatie. Derhalve wordt bij het berekenen van de verkeersgeneratie in dit rapport uitgegaan van dezelfde kencijfers.

Dit rapport Actualisatie verkeersprognoses centrum Haren richt zich op het geven van actuele verkeersprognoses. Op basis daarvan vindt in dit rapport een herijking plaats van de conclusies uit het rapport van 2012.

#### **1.4 Opbouw rapport**

In dit rapport is in hoofdstuk 2 en 3 de belangrijkste informatie uit eerdere prognoses (2012 en 2013) opgenomen. Vervolgens worden in paragraaf 4 de resultaten gepresenteerd van actuele verkeersstellingen. Op basis van deze tellingen wordt aansluitend een beeld gegeven van de ontwikkeling van verkeersintensiteiten in Haren. In hoofdstuk 5 worden de contouren van de centrumvisie beschreven, waarbij een vergelijking wordt gemaakt met het in 2012 voorziene programma voor het project Raadhuisplein en de effecten daarvan op verkeer. Hoofdstuk 7 bevat de actuele verkeersprognoses van de verkeerssituatie in het centrum van Haren. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de verkeersgeneratie van de ontwikkelingen en de ontsluiting van het Raadhuisplein – Haderaplein. De effecten van de veranderende verkeerssituatie worden beschreven in hoofdstuk 8. In hoofdstuk 9 worden mogelijke oplossingsrichtingen voor het anticiperen op de veranderende verkeerssituatie en voor het aanpakken van (potentiële) knelpunten benoemd. Tenslotte gaat hoofdstuk 10 in op de conclusies, aandachtspunten en opgaven.

---

<sup>1</sup> De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Sinds 2004 is CROW niet langer een afkorting, maar een eigen naam. Het CROW staat bekend als het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

## 2 Verkeersprognoses 2012

In de rapportage Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein en in het GVVP is een verkeersprognose opgenomen voor het centrum van Haren, waarbij rekening is gehouden met een ontwikkeling op het Raadhuisplein, het realiseren van woningbouw in Haren Noord en de realisatie van het Zernike College.



### 2.1 Huidige verkeerssituatie

In het verkeersadvies uit 2012 is de 'huidige' verkeerssituatie beschreven op basis van verkeerstellingen uit 2011. Bij het beschrijven van de huidige verkeerssituatie is ook ingegaan op knelpunten, welke ontleend zijn aan het GVVP.

### 2.2 Toekomstige verkeerssituatie

In zowel het GVVP als in het Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein is inzicht gegeven in de verkeerseffecten (veranderingen in intensiteiten) als gevolg van de woningbouw in Haren Noord (DHE geheel).



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

Geschatte intensiteittoenames door realisatie DHE deelgebieden 1, 2, 3, 5 en 6

De waarden in bovenstaande tabel zijn exclusief de effecten door de ontwikkelingen op het Raadhuisplein - Haderaplein.

In het verkeersadvies uit 2012 is uitgegaan van het volgende programma voor de ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein:

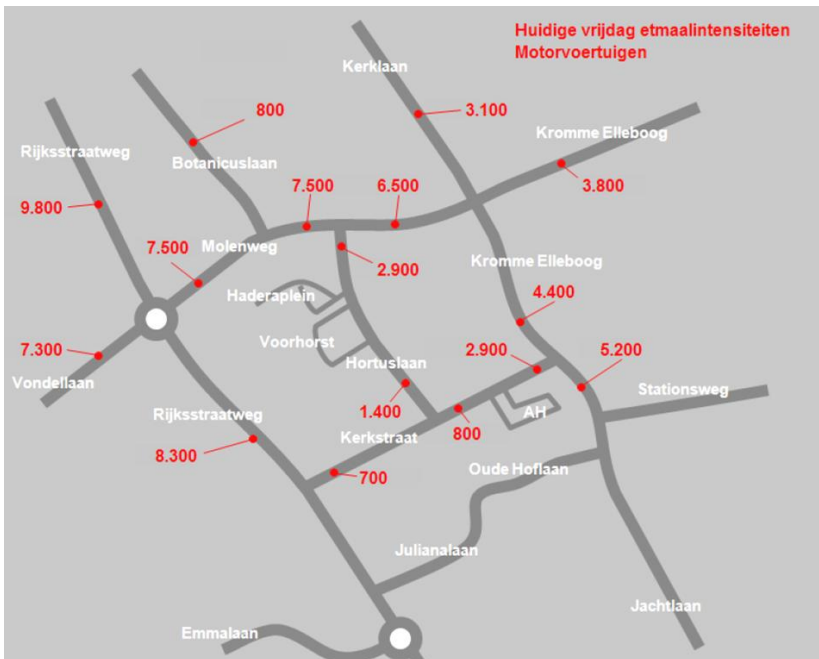
Uitgangspunten ontwikkeling Raadhuisplein - Haderaplein		
Supermarkt	2000 m <sup>2</sup> bvo <sup>1</sup>	
Overige detailhandel	800 m <sup>2</sup> bvo	Algemene kleinschalige detailhandel en horeca
Woningen	24	Koopappartementen
Mogelijke ontwikkeling locatie huidige Albert Heijn (bij eventuele verplaatsing Albert Heijn)		
Overige detailhandel	1700 m <sup>2</sup> bvo	

Op basis van dit programma is de verkeersproductie berekend. Hierbij is onderscheid gemaakt in de scenario's verplaatsing supermarkt en extra supermarkt. In de onderstaande tabel is de berekende verkeersproductie weergegeven. Het streven is in te zetten op een verplaatsing van de supermarkt.

Verkeersproductie (aantal autobewegingen per etmaal)					
Scenario 1		Werkdag	Vrijdag	Zaterdag	
Supermarkt locatie Raadhuisplein – Haderaplein	2000 m <sup>2</sup> bvo	2400	3000	2900	
Overige detailhandel Haderaplein (confectie)	600 m <sup>2</sup> bvo	600	600	900	
Overige detailhandel Haderaplein (horeca)	200 m <sup>2</sup> bvo	100	100	500	
Koop appartementen Raadhuisplein - Haderaplein	24	200	200	200	
Totaal		3300	3900	4500	
Overige detailhandel Kerkstraat (buurtcentrum)	1700 m <sup>2</sup> bvo	1100	1400	1300	
Scenario 2					
Extra supermarkt Raadhuisplein – Haderaplein	2000 m <sup>2</sup> bvo	2200	2700	2600	
Overige detailhandel Haderaplein (confectie)	600 m <sup>2</sup> bvo	600	600	900	
Overige detailhandel Haderaplein (horeca)	200 m <sup>2</sup> bvo	100	100	500	
Koop appartementen Raadhuisplein - Haderaplein	24	200	200	200	
Totaal		3100	3600	4200	
AH locatie Kerkstraat	(-10% tov huidig)	1800	2300	2300	

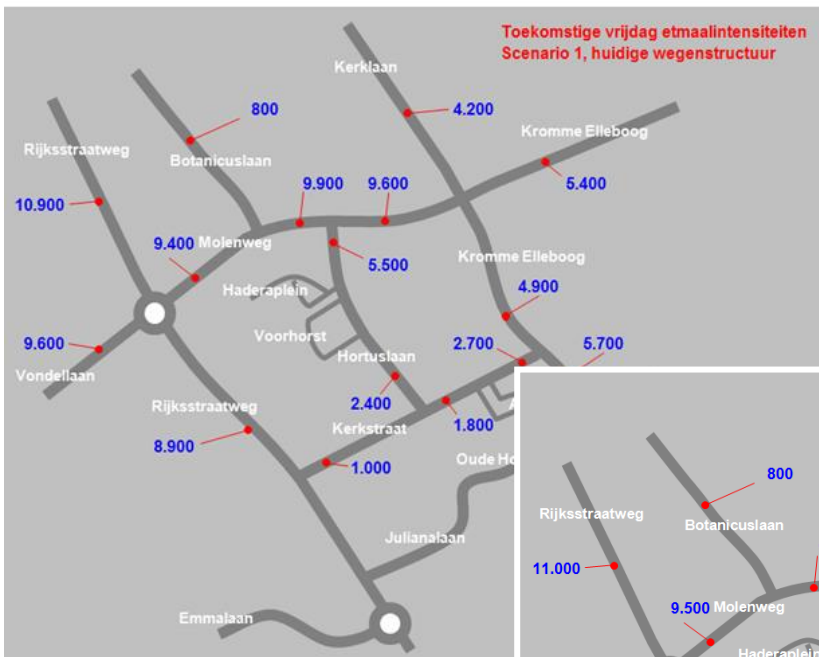
Uit verkeerstellingen blijkt dat de vrijdag de drukste dag is (hoogste verkeersintensiteiten). In het Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein zijn de 'huidige' vrijdag etmaalintensiteiten in beeld gebracht op basis van de toen beschikbare meest actuele tellingen. Die situatie is in het verkeersadvies als uitgangssituatie gebruikt.

**Op basis van nieuwe tellingen wordt de uitgangssituatie in dit rapport geactualiseerd. Met deze nieuwe tellingen worden ook de effecten van de realisatie van deelgebied 3 en de herinrichting van de Vondellaan in beeld gebracht.**

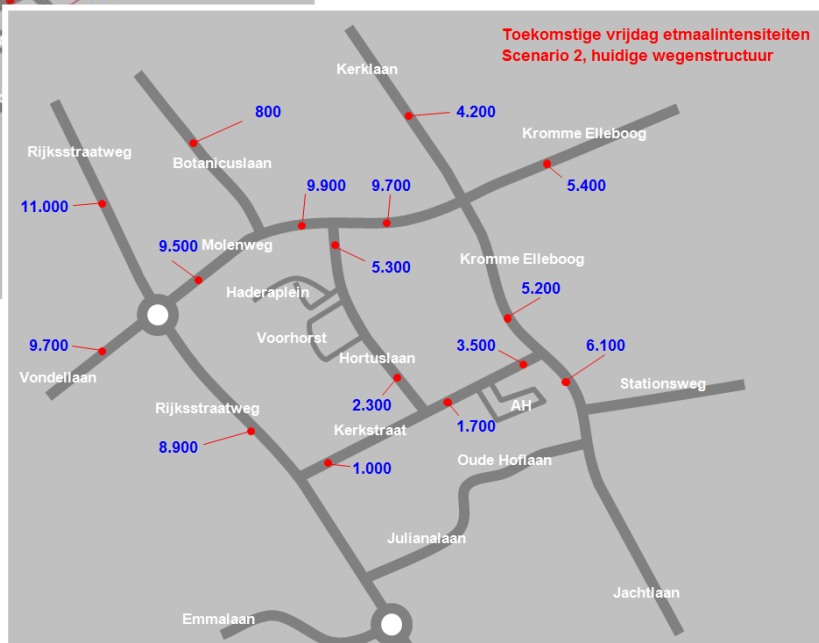


Uitgangssituatie verkeersadvies 2012

Aan de uitgangssituatie is de verkeersproductie van DHE en de ontwikkeling Raadhuisplein – Haderaplein toegevoegd voor het presenteren van de verkeersprognose. De in het verkeersadvies opgenomen prognose bij de verplaatsing van de supermarkt van de Kerkstraat naar het Raadhuisplein is weergegeven in onderstaande afbeelding.



Prognose verkeersadvies 2012 (incl. DHE en Raadhuisplein)



De prognoses uit 2012 worden in dit rapport geactualiseerd op basis van de nieuwe uitgangssituatie en aangevuld met nieuwe scenario's.

## Conclusies en aanbevelingen Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein en GVVP

In het rapport 'Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein' 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.

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. Een mogelijkheid voor het verbeteren van de verkeersafwikkeling door het verminderen van de verkeersintensiteit op de Molenweg is het realiseren van een verbinding parallel aan Molenweg voor de ontsluiting van het gebied Dilgt, Hemmen, Essen naar Rijksstraatweg. Hierdoor zal de Molenweg ontlast worden.

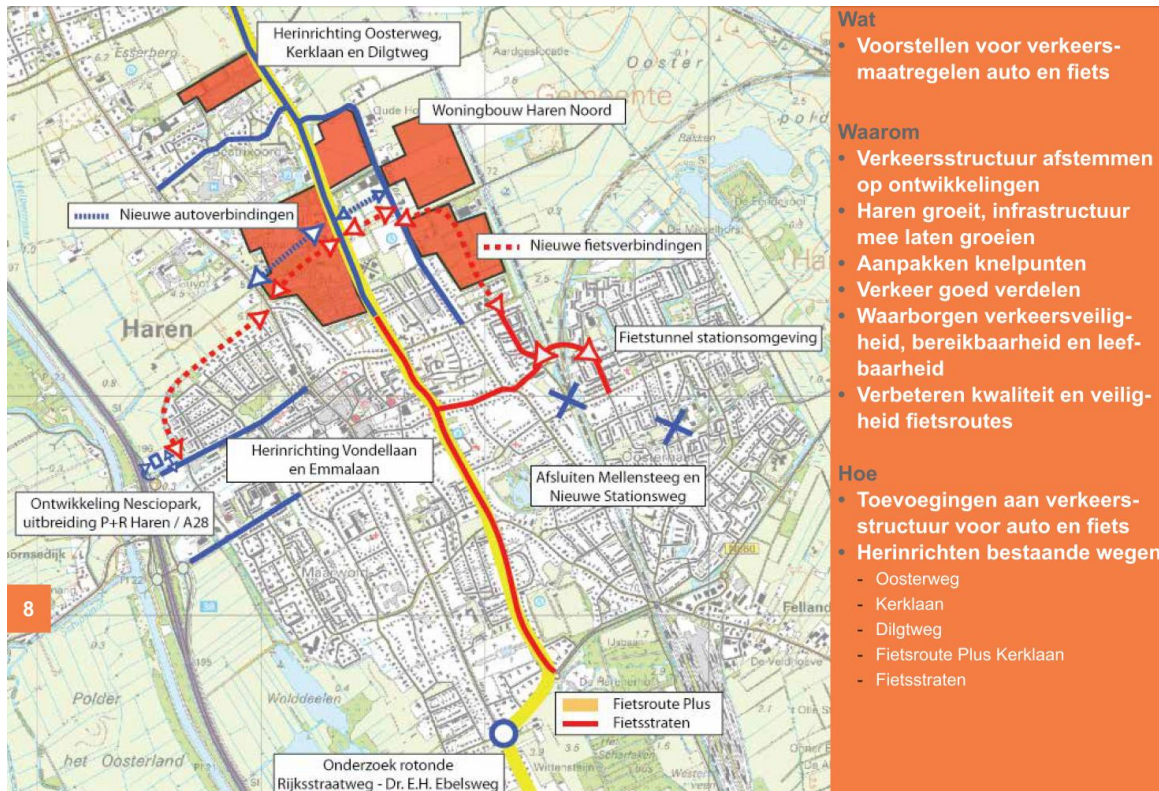
In het GVVP Haren is over bovengenoemde nieuwe oost-west verbinding het volgende opgenomen: *'Op dit moment wordt gewerkt aan de realisatie van woningen in deelgebied 3. Ook de ontwikkeling van de deelgebieden 5 en 6 is in een vergevorderd stadium. Het realiseren van een verbinding van de Oosterweg naar 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'.*

### Overige aanbevelingen

- Nadrukkelijk wordt aanbevolen om het laden en lossen op de rijbaan Molenweg nabij rotonde op te heffen. De bestaande parkeervakken dienen hiertoe bestemd te worden als vrachtwagenparkeerplaats. Handhaving is nodig voor de naleving.
- In de huidige situatie worden knelpunten ervaren op de assen Molenweg - Kromme Elleboog en Kerklaan – Kromme Elleboog – Jachtlaan. De ontwikkelingen in Haren zorgen voor een stijging van het verkeer op deze wegen. Aanbevolen wordt om in de verdere planvorming concrete maatregelen uit te werken voor de aanpak van de ervaren knelpunten.

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. De volgende afbeelding toont de verkeersstructuurvisie.

In het GVVP is ten aanzien van de verwachte effecten van de aanleg van de nieuwe weg tussen de Oosterweg en Rijksweg het volgende aangegeven: 'Een oost-west verbinding tussen de Oosterweg en Rijksweg 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 – Rijksweg – 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.



Verkeersstructuurvisie, GVVP



### 3 Verkeersprognose 2013

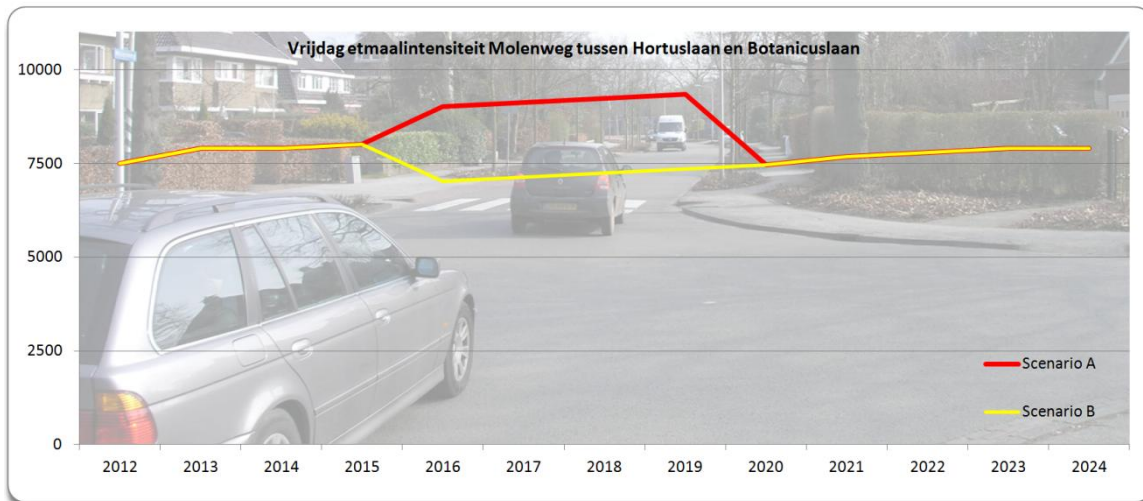
In de notitie Verkeer Raadhuisplein – Haderaplein d.d. 15 november 2013 wordt ingegaan op de verkeerskundige effecten op het gebied van verkeersstromen als gevolg van de voorziene ontwikkeling op het Raadhuisplein - Haderaplein. In het in het vorige hoofdstuk behandelde rapport 'Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein' d.d. 14 november 2012 wordt uitgebreid ingegaan op de verkeersaspecten bij de ontwikkeling. De notitie verkeer Raadhuisplein – Haderaplein bevat een samenvatting van elementen uit het verkeersadvies. Als gevolg van de ontwikkelingen in Haren noord (woningbouw en Raadhuisplein) neemt de verkeersdruk in het centrum van Haren toe. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de verkeersdruk op de Molenweg. In de notitie Verkeer Raadhuisplein – Haderaplein is een perspectief gegeven van de ontwikkeling van de verkeersdruk op de Molenweg, dat perspectief is in dit hoofdstuk opgenomen.

#### *Perspectief ontwikkeling verkeersdruk, prognose 2013*

In de notitie Verkeer Raadhuisplein – Haderaplein d.d. 15 november 2013 is aangegeven dat de ontwikkeling van de verkeersintensiteit op de Molenweg afhankelijk is van de ontwikkeling van de woningbouw in Haren noord, van de ontwikkeling van het project Raadhuisplein en van de realisatie van de verbinding tussen de Oosterweg en Rijksweg. Niet alleen is de verkeersintensiteit op de Molenweg afhankelijk van de realisatie van deze onderdelen, maar ook van de volgorde waarin deze gerealiseerd worden. In de volgende tabel is het geschatte totaaleffect per ontwikkeling weergegeven. In de grafiek daarna is inzicht gegeven in de effecten van de verschillende onderdelen en de volgorde daarvan, waarbij voor de realisatie van deelgebied 5/6 uit is gegaan van de ontwikkeling van circa 40 woningen per jaar vanaf 2015.

<b>Effect ontwikkelingen op intensiteiten vrijdag etmaal Molenweg tussen Hortuslaan en Botanicuslaan</b>			
<b>Scenario A</b>		<b>Scenario B</b>	
Telling	7500	2011: telling	7500
2013: deelgebied 3	+400	2013: deelgebied 3	+400
2015 – 2023: deelgebied 5/6	+1000	2015 – 2023: deelgebied 5/6	+1000
2016: Raadhuisplein	+900	2016: verbinding Oosterweg - RSW	-2000
2020: verbinding Oosterweg - RSW	-2000	2016: Raadhuisplein	+900
2021: deelgebied 1/2	+100	2021: deelgebied 1/2	+100

*Tabel uit notitie Verkeer Raadhuisplein – Haderaplein d.d. 15 november 2013*



Grafiek uit notitie Verkeer Raadhuisplein – Haderaplein d.d. 15 november 2013

Op basis van verkeerstellingen was het beeld in 2013 dat de intensiteiten in Haren vrij constant zijn (in totaliteit lichte afname). Ten tijde van het opstellen van het perspectief in 2013 dateerde de meest recente telling op de Molenweg van 2011.

Omdat ten tijde van het opstellen van de notitie Verkeer Raadhuisplein – Haderaplein deelgebied 3 bijna gereed was en omdat de Vondellaan na reconstructie bijna weer geopend werd, is geadviseerd de verkeerstellingen op de Molenweg te herhalen, om daarmee het effect van deelgebied 3 en een eventueel effect van de herinrichting van de Vondellaan op de verkeersintensiteit op de Molenweg inzichtelijk te kunnen maken.

In 2009 en in 2012 is een parkeeronderzoek in het centrum van Haren uitgevoerd. Ten opzichte van 2009 is gebleken dat de hoeveelheid geparkeerde voertuigen in het centrum van Haren in 2012 duidelijk is afgenomen. Deze ontwikkeling heeft invloed op de verkeersintensiteit op de Molenweg. Geadviseerd is de verkeersintensiteit op de Molenweg te blijven monitoren.

In 2014 zijn nieuwe verkeerstellingen op de Molenweg uitgevoerd.

Inmiddels zijn in mei en juni 2014 nieuwe verkeerstellingen in het centrum van Haren uitgevoerd, waaronder op de Molenweg. In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de resultaten van deze nieuwe tellingen, waarbij een vergelijking wordt gemaakt met eerdere tellingen. Op basis van de nieuwe tellingen en de ontwikkelingen van de verkeersintensiteiten in Haren, wordt in hoofdstuk 6 een actuele verkeersprognose gegeven van de verkeerssituatie in het centrum van Haren en specifiek op de Molenweg, uitgaande van de realisatie van de woningbouw in Haren Noord en van de ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein.

## 4 Verkeerstellingen

### 4.1 Ontwikkeling verkeersintensiteiten

Als bijlage is een overzicht opgenomen met de ontwikkeling van verkeersintensiteiten op 40 telpunten in en rond Haren. Het algemene beeld laat een daling van de verkeersintensiteiten zien in de afgelopen jaren, zowel in Haren als op de wegen van en naar Haren. Kijkend naar de totale verkeersbelasting op aan- en afvoerwegen Rijksstraatweg Groningen – Haren, N360, Rijksstraatweg Haren – Glimmen en Meerweg, dan is in de periode 2006 – 2012 sprake van een daling van de verkeersdruk met ongeveer 10%.

De ontwikkeling van de verkeersdruk in (het centrum van) Haren in de afgelopen 5 tot 10 jaar is hiermee in lijn. Over de gehele linie is een afname van verkeersintensiteiten zichtbaar.

### 4.2 Verkeerstellingen 2014

De gegevens van de in 2014 uitgevoerde verkeerstellingen zijn opgenomen in de bijlage. In 2014 is in en rond het centrum geteld op de Kerklaan, de Molenweg (3 locaties), de Vondellaan, de Rijksstraatweg, de Kromme Elleboog en de Jachtlaan.

Op de Kerklaan is in 2014 ten opzichte van 2010 sprake van een stijging van de verkeersintensiteit, als gevolg van de realisatie van DHE deelgebied 3. Ten opzichte van 2010 zijn er in 2014 circa 500 voertuigen op etmaalbasis meer gemeten.

Op zowel de Vondellaan als de Molenweg zijn in 2014 ten opzichte van de laatste voorgaande metingen (welke gebruikt zijn bij het opstellen van de verkeersprognoses in 2012 en 2013) dalingen van het verkeer gemeten. Dat geldt ook voor de overige wegen in het centrum.

Ten opzichte van de gegevens die bij het opstellen van de verkeersprognoses voor wegen in en rond het centrum van Haren in 2012 en 2013 beschikbaar waren, is (uitgezonderd de Kerklaan) sprake van een daling van de verkeersdruk in en rond het centrum van ongeveer 15%.

#### *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 autobebouw 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.

## 5 Contouren centrumvisie

Op dit moment wordt gewerkt aan een centrumvisie voor Haren. De contouren voor de centrumvisie staan. Binnen de centrumvisie wordt het (voorkeurs)model voor de invulling van de ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein nog altijd als passend gezien. Een mogelijke toevoeging aan het programma, teneinde extra kwaliteit te bieden en onderscheidend te zijn, bestaat uit een inbandige speelvoorziening voor de kinderen van klanten. Voor het overige winkelareaal in het centrum wordt in de centrumvisie niet uitgegaan van een toename van het aantal vierkante meters verkoopvloeroppervlak.

Ten opzichte van het programma dat in 2012 is gehanteerd voor het opstellen van verkeersprognoses is voor de ontwikkeling Raadhuisplein – Haderaplein geen sprake van veranderingen die leiden tot andere prognoses voor het verkeer.

Wel is er de behoefte om drie scenario's toe te voegen aan de beschouwingen

- scenario 3: extra supermarkt Raadhuisplein – Haderaplein van 1100 m<sup>2</sup> bvo<sup>2</sup>;
- scenario 4: extra supermarkt Raadhuisplein – Haderaplein van 1200 m<sup>2</sup> bvo en 1600 m<sup>2</sup> bvo dagwinkels
- Scenario 5: geen ontwikkeling Raadhuisplein – Haderaplein (autonome ontwikkeling, DHE).

---

<sup>2</sup> bvo = bruto vloeroppervlak. 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak (bvo) = 80 m<sup>2</sup> verkoop vloeroppervlak (vvo)



## 6 Verkeersstromen en ontsluiting

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verkeersproductie van een ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein, waarbij onderscheid wordt gemaakt in verschillende scenario's. Tevens wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de ontsluiting van de locatie. In het rapport 'Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein' uit 2012 is een uitgebreide beoordeling van varianten voor de ontsluiting opgenomen. In dit hoofdstuk vindt op basis van de nieuw inzichten in de ontwikkeling van verkeersintensiteiten en scenario's een herijking van de conclusies uit 2012 plaats.

### 6.1 Verkeersproductie ontwikkeling Raadhuisplein - Haderaplein

In de onderstaande tabel is de verkeersproductie per scenario voor de ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein opgenomen. Deze verkeersproductie komt bovenop de autonome ontwikkeling (ontwikkeling DHE).

Verkeersproductie (aantal autobewegingen per etmaal)				
Scenario 1		Werkdag	Vrijdag	Zaterdag
Supermarkt locatie Raadhuisplein – Haderaplein	2.000 m <sup>2</sup> bvo	2.400	3.000	2.900
Overige detailhandel Haderaplein (confectie)	600 m <sup>2</sup> bvo	600	600	900
Overige detailhandel Haderaplein (horeca)	200 m <sup>2</sup> bvo	100	100	500
Koop appartementen Raadhuisplein - Haderaplein	24	200	200	200
Totaal		3.300	3.900	4.500
Overige detailhandel Kerkstraat (buurtcentrum)	1700 m <sup>2</sup> bvo	1.100	1.400	1.300
Scenario 2				
Extra supermarkt Raadhuisplein – Haderaplein	2.000 m <sup>2</sup> bvo	2200	2700	2600
Overige detailhandel Haderaplein (confectie)	600 m <sup>2</sup> bvo	600	600	900
Overige detailhandel Haderaplein (horeca)	200 m <sup>2</sup> bvo	100	100	500
Koop appartementen Raadhuisplein - Haderaplein	24	200	200	200
Totaal		3.100	3.600	4.200
AH locatie Kerkstraat	(-10% tov huidig)	1.800	2.300	2.300
Scenario 3				
Extra supermarkt Raadhuisplein - Haderaplein	1.100 m <sup>2</sup> bvo	1.300	1.700	1.600
Overige detailhandel Haderaplein (confectie)	600 m <sup>2</sup> bvo	600	600	900
Overige detailhandel Haderaplein (horeca)	200 m <sup>2</sup> bvo	100	100	500
Koop appartementen Raadhuisplein - Haderaplein	24	200	200	200
Totaal		2.200	2.600	3.200
AH locatie Kerkstraat	(-10% tov huidig)	1.800	2.300	2.300
Scenario 4				
Extra supermarkt Raadhuisplein - Haderaplein	1.200 m <sup>2</sup> bvo	1.400	1.800	1.700
Overige detailhandel Haderaplein (confectie)	1.400 m <sup>2</sup> bvo	1.300	1.300	2.000
Overige detailhandel Haderaplein (horeca)	200 m <sup>2</sup> bvo	100	100	500
Koop appartementen Raadhuisplein - Haderaplein	24	200	200	200
Totaal		3.000	3.400	4.400
AH locatie Kerkstraat	(-10% tov huidig)	1.800	2.300	2.300
Scenario 5				
Geen ontwikkeling op Raadhuisplein		0	0	0

## 6.2 Overige ontwikkelingen Haren

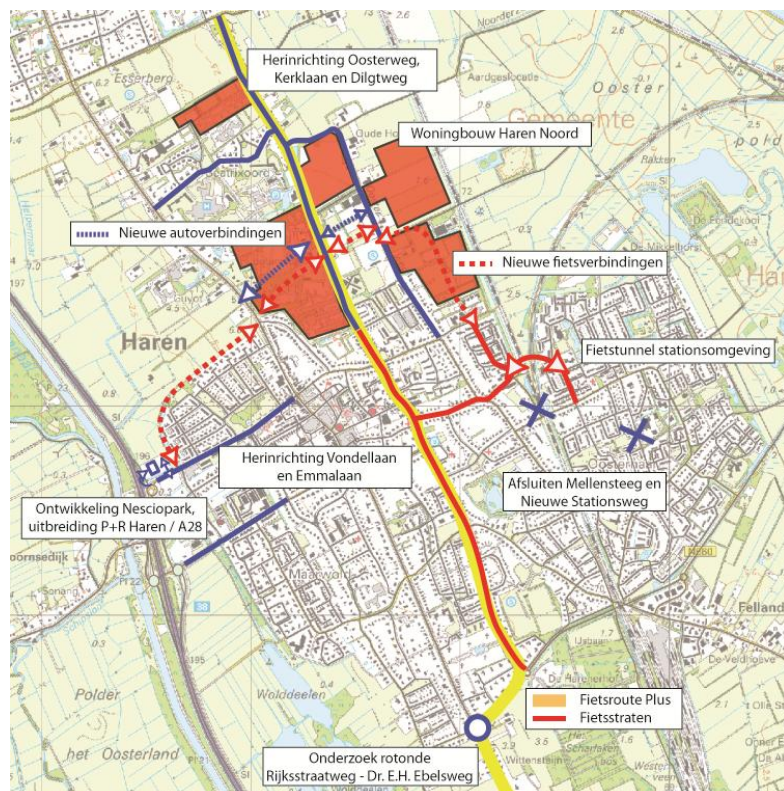
Naast de mogelijke ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein spelen er ook andere ontwikkelingen in Haren die invloed hebben op de verkeersintensiteiten in het centrum. De belangrijkste ontwikkeling is hierbij de woningbouw Haren Noord, Dilgt, Hemmen en Essen (800 – 900 woningen). Daarnaast zorgt de nieuwbouw van het Zernike College voor een stijging van de fietsintensiteiten. De invloed op de intensiteiten van het autoverkeer zijn beperkt: < 100 mvt / etmaal (*bron: rapport Herinrichting Kerklaan – Inrichtingsprincipes & Ontwerp aansluiting Zernike College, oktober 2013*). Overige ontwikkelingen in Haren zijn per saldo van beperkte invloed op de verkeersintensiteiten in het centrum. De ontwikkeling van bijvoorbeeld Van Spoor tot Steeg betreft primair een ontwikkeling met betrekking tot Oosterhaar. Er is hier sprake van een toename van het aantal (senioren) woningen (beperkte toename woon – werkverkeer), en een kwaliteitsverbetering van wijk/winkelvoorzieningen. Dit laatste vermindert mogelijk de verkeersstroom naar het centrum (wat betreft boodschappen).

In onderstaande tabel is een globale prognose gegeven van te verwachten intensiteittoenames per etmaal op de wegen in het centrum van Haren als gevolg van de woningbouw Haren Noord. De waarden in onderstaande tabel zijn exclusief de effecten door de ontwikkelingen op het Raadhuisplein - Haderaplein, en kunnen derhalve worden gezien als 'autonome' ontwikkeling tot 2020.

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

## 6.3 Toekomstbeeld fietsstromen

De ontwikkelingen in het centrum van Haren trekken meer publiek wat zal zorgen voor een stijging van de fietsintensiteiten. Daarnaast leiden ook andere ontwikkelingen in Haren tot veranderingen in verkeersstromen en verkeersintensiteiten. Relevante ontwikkelingen hierbij zijn ondermeer de ontwikkeling van woningbouw in Haren Noord, de ontwikkelingen met betrekking tot scholen in Haren Noord (nieuwbouw Zernike College, ontsluiting Maartenscollege) en de ontwikkeling van de stationsomgeving met de fietstunnel. In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoer Plan (GVVP) Haren 2012 – 2017 zijn de effecten van deze ontwikkelingen op het fietsverkeer beschreven.



De ontwikkelingen zullen leiden tot een stijging van het fietsverkeer op alle wegen in het centrum van Haren. De nu al drukke fietsroute Kromme Elleboog – Kerklaan krijgt een nog sterker bundelende functie voor fietsverkeer.

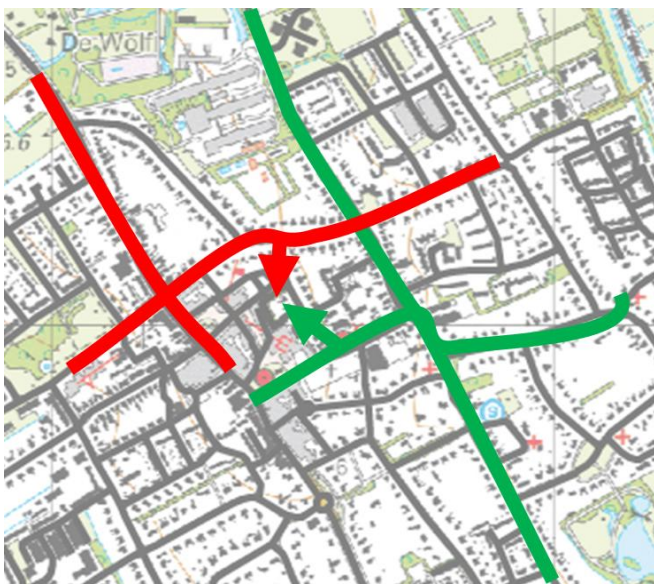
Om in te spelen op de ontwikkelingen en om de kwaliteit van het fietsnetwerk te verbeteren, zijn in het GVVV maatregelen voorgesteld op het gebied van de fietsstructuur. Zo is de route Nieuwlandsweg – Jachtlaan - Kromme Elleboog – Kerklaan vanwege de sterk bundelende functie aangewezen als Fietsroute Plus.

#### 6.4 Varianten voor de ontsluiting

Voor het autoverkeer is de locatie Raadhuisplein - Haderaplein in de huidige situatie bereikbaar vanaf de Molenweg en de Hortuslaan. Daarnaast is het mogelijk via de Kerkstraat (vanaf Rijksweg en Kromme Elleboog) de Hortuslaan in te rijden richting Raadhuisplein - Haderaplein. De Molenweg is een verzamelweg voor het autoverkeer. De Kerkstraat en de Hortuslaan zijn van een lagere orde en vervullen in hoofdzaak een functie voor het bereikbaar maken van de aanliggende bebouwing. De Kerkstraat en Hortuslaan zijn druk gebruikte fietsroutes.

Voor het fietsverkeer is de locatie bereikbaar via de Kerkstraat - Hortuslaan, via het Raadhuisplein en via de Molenweg - Hortuslaan.

Voor de toekomstige situatie is het qua verkeersveiligheid gewenst om ten aanzien van de bereikbaarheid van het Raadhuisplein / Haderaplein ter plaatse van de ontwikkelingslocatie waar mogelijk de naderingsroutes / entree voor het autoverkeer niet te combineren met de naderingsroutes / entree voor fietsverkeer. Dit sluit aan op de in de onderstaande afbeelding weergegeven belangrijke naderingsrichtingen voor autoverkeer en fietsverkeer.



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

De ontwikkelingen op het Raadhuisplein - Haderaplein zorgen voor een toename van het autoverkeer en fietsverkeer. De mate van toename is afhankelijk van het scenario: verplaatsen Albert Heijn of toevoeging extra supermarkt op de locatie Raadhuisplein - Haderaplein.

Naast de ontwikkelingen op het Raadhuisplein zorgt ook de ontwikkeling van de woningbouw in Haren Noord voor een stijging van het verkeer op de wegen in het centrum van Haren.

Naast het afwikkelen van het toenemende autoverkeer is ook een goede afwikkeling van het expeditieverkeer van belang.

In het rapport 'Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein' uit 2012 zijn verschillende varianten voor de ontsluiting van de locatie Raadhuisplein - Haderaplein onderzocht. Deze varianten zijn:

1. Eenrichtingsverkeer Hortuslaan
2. Ontsluiting via Hortuslaan op Molenweg (met of zonder knip in de Hortuslaan)
3. Toegang langs gemeentehuis (De Schakel)
4. Ontsluiting op Rijksstraatweg

De beoordeling van de varianten is uitgevoerd op basis van een multicriteria-analyse, waarbij aandacht is besteed aan de volgende aspecten:

- bereikbaarheid auto en fiets;
- verkeersafwikkeling;
- verkeersveiligheid;
- leefbaarheid – overlast omwonenden;
- laden en lossen en routing (met als aandachtspunt overlast omwonenden).

Het streven is het waarborgen van een goede bereikbaarheid en het beperken van overlast voor omwonenden. In de actuele beschouwing wordt een variant met ontsluiting op de Molenweg en eenrichtingsverkeer in zuidelijke richting via Hortuslaan betrokken. Deze variant 5 is een toevoeging op de variant eenrichtingsverkeer Hortuslaan.

### **6.5 Actuele verkeersprognose**

In hoofdstuk 4 is ingegaan op de ontwikkeling van de verkeerintensiteiten in Haren. Er is, ook in het centrum, sprake van een daling van verkeerintensiteiten. Ten opzichte van de gegevens die zijn gebruikt bij het opstellen van het verkeersadvies in 2012 is in het centrum sprake van een daling van de verkeersintensiteiten met circa 15%.

In paragraaf 6.1 is de verkeersproductie per scenario voor de ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein beschreven. Scenario 1 en 2 zijn hetzelfde als bij het opstellen van het Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein in 2012. Scenario 3, 4 en 5 zijn hier in dit rapport aan toegevoegd. De verkeersproductie van deze scenario's is lager dan van scenario 1 en 2.

In het volgende hoofdstuk worden voor de verschillende scenario's actuele verkeersprognoses gegeven op basis van nieuwe tellingen en ontwikkelingen in de verkeersintensiteiten. Vanwege de lagere intensiteiten in de huidige situatie (uitgangssituatie) en vanwege het feit dat de effecten van deelgebied 3 nu reeds in de getelde intensiteiten zijn opgenomen, tonen deze nieuwe prognoses lagere verkeersintensiteiten dan de prognoses van 2012.

### **6.6 Conclusie ontsluiting**

Vooruitlopend op het in beeld brengen van de verkeersprognoses wordt in deze paragraaf ingegaan op een herijking van de conclusies met betrekking tot de ontsluiting. Deze herijking kan hier reeds plaatsvinden omdat reeds duidelijk is dat de prognoses qua verkeersintensiteiten lager zijn dan in 2012. De criteria waarop de varianten in 2012 beoordeeld zijn, zijn nog altijd van toepassing. Vandaar dat voor de eerder uitgevoerde beoordeling van de varianten geldt dat deze nog steeds van toepassing is, met dien verstande dat der sprake is van lagere prognoses. De conclusie ten aanzien van de ontsluiting wordt hier reeds gegeven, aangezien de wijze van ontsluiten als uitgangspunt geldt bij het opstellen van de actuele verkeersprognoses.

Voor een uitgebreide beschrijving van de beoordeling van de varianten wordt verwezen naar het 'Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein'.

Variant 5, waarbij uitgaand verkeer vanaf het Haderaplein kan kiezen voor de Hortuslaan - Molenweg of de Hortuslaan – Kerkstraat, is aan de beschouwing toegevoegd. In deze variant wordt het eenrichtingsverkeer op de Hortuslaan omgedraaid, waarbij uitgaand verkeer via de Hortuslaan en de Kerkstraat naar de Rijksstraatweg rijdt.



Hierbij wordt de rijrichting op de Kerkstraat tussen Hortuslaan en Rijksstraatweg ten opzichte van de huidige situatie omgedraaid. Om te voorkomen dat voor autoverkeer via de Kerkstraat een route vanaf de Jachtlaan naar de Rijksstraatweg ontstaat (dat zou een duidelijk verkeers-aantrekkende werking hebben), dient de rijrichting op de Kerkstraat tussen Jachtlaan en Hortuslaan ook omgedraaid te worden.

Een belangrijk aandachtspunt in de beoordeling van de varianten blijft het verkeerskundige streven om de toename van het autoverkeer op drukke fietsroutes te beperken. Op die fietsroutes is in de verkeersstructuurvisie ingezet op fietsstraten en Fietsroute Plus. Dit houdt ondermeer in dat het wenselijk is de verkeersdruk qua autoverkeer op de Kerkstraat te beperken. De Kerkstraat en Hortuslaan zijn druk bereden fietsroutes, waarvan de functie toeneemt bij de ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein. Daarnaast is er de wetenschap dat de huidige verkeerssituatie op de Kerkstraat (oostelijk deel tussen Kromme Elleboog en Hortuslaan) qua intensiteit van autoverkeer op piekmomenten als knelpunt wordt ervaren. Door het vollopen van het parkeerterrein treedt stagnatie op verkeer dat het parkeerterrein op wil. Dit leidt in de huidige situatie tijdens piekmomenten tot wachtrijen op de Kerkstraat tussen het parkeerterrein bij de supermarkt en de Jachtlaan.

#### *Conclusie Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein 2012*

In het verkeersadvies van 2012 is op basis van een uitgebreide beschouwing van de ontsluitingsvarianten geadviseerd de locatie Raadhuisplein – Haderaplein te ontsluiten op de Molenweg. In het verkeersadvies is geconcludeerd dat de beste wijze van ontsluiten het handhaven van de huidige situatie is, aangezien veranderingen hierin leiden tot ongewenste effecten. Dit houdt in dat het Raadhuisplein - Haderaplein wordt ontsloten via de Hortuslaan op de Molenweg, en tevens bereikbaar is vanaf de Kerkstraat. Aandachtspunt hierbij is de stijging van het verkeer op de Hortuslaan en Kerkstraat.

#### *Herijking conclusie ontsluiting*

De conclusie uit 2012 wordt herijkt met de wetenschap dat de prognoses qua verkeersintensiteiten lager zijn dan in het verkeersadvies van 2012. De conclusie blijft dat de beste wijze van ontsluiten het handhaven van de huidige situatie, aangezien veranderingen hierin leiden tot ongewenste effecten. Variant 5 kent hierbij overeenkomstige ongewenste effecten als variant 1. Deze ongewenste effecten van varianten hebben betrekking op het conflicteren van fiets- en autostromen (en daarmee op de verkeersveiligheid), op de bereikbaarheid (in het geval van eenrichtingsverkeer negatieve effecten op de bereikbaarheid en omrijdbewegingen) en op de overlast voor omwonenden.

Qua hiërarchie is er sprake van een verschil tussen de Molenweg en de Hortuslaan en Kerklaan. De Molenweg is een verzamelweg voor het autoverkeer. De Kerkstraat en de Hortuslaan zijn van een lagere orde en vervullen in hoofdzaak een functie voor het bereikbaar maken van de aanliggende bebouwing. Dit houdt in dat het verkeerskundig wenselijker is de locatie op de Molenweg te ontsluiten in plaats van via de Hortuslaan en Kerklaan.

Bij het onderzoek in 2012 is gebleken dat, wanneer er voldoende opstelruimte tussen de Hortuslaan en de Molenweg in acht wordt genomen, sprake is van voldoende afwikkelcapaciteit van de Hortuslaan op de Molenweg. Derhalve wordt geen noodzaak gezien om te voorzien in een andere of aanvullende uitrijmogelijkheid via de Hortuslaan naar de Kerkstraat (in het geval van calamiteiten is dit evenwel een mogelijke calamiteitenroute).

Op piekmomenten is sprake van korte wachtrijen op de Molenweg. Bij een ontsluiting via de Hortuslaan – Kerkstraat zou dit ook op andere wegen kunnen optreden

De verkeerskundige conclusie blijft dat het ontsluiten op de Molenweg de beste wijze van ontsluiten is.

In het volgende hoofdstuk worden per scenario actuele verkeersprognoses gegeven, uitgaande van een ontsluiting op de Molenweg.

## 7 Actuele verkeersprognoses 2014

Op pagina 22 is de uitgangssituatie qua verkeersintensiteiten weergegeven zoals gehanteerd bij het verkeersadvies in 2012. Dit op basis van de toen beschikbare meest recente tellingen. Op basis van nieuwe tellingen en de ontwikkelingen in de verkeersintensiteiten is de uitgangssituatie (huidige vrijdag etmaalintensiteiten) in dit hoofdstuk geactualiseerd.

Conform de beschrijving van de verschillende ontwikkelingen in Haren zoals opgenomen in het GVVP, geven de verkeersprognoses een totaalbeeld van de ontwikkelingen in Haren. De ontwikkeling van DHE en het Raadhuisplein – Haderaplein hebben de grootste invloed op het verkeer in het centrum Haren.

Op basis van de nieuwe verkeersprognoses, die een stijging van de intensiteit op de wegen in het centrum laten zien, wordt in hoofdstuk 7 per scenario een nadere analyse van de effecten beschreven. In hoofdstuk 8 worden oplossingsrichtingen met betrekking tot het verkeer in het centrum van Haren beschreven, waarbij specifiek wordt ingegaan op de Molenweg. De volgende scenario's worden geanalyseerd:

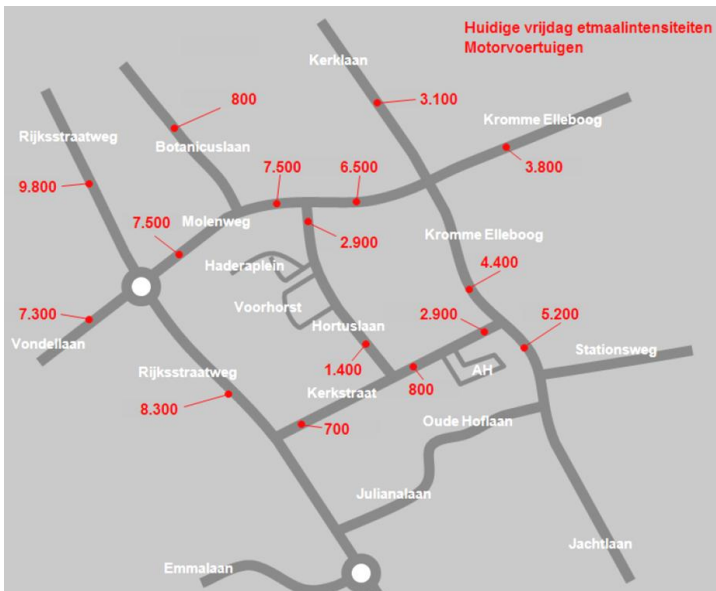
- Scenario 1: verplaatsing supermarkt Raadhuisplein – Haderaplein (2.000 m<sup>2</sup> bvo)
- Scenario 2: extra supermarkt Raadhuisplein (2.000 m<sup>2</sup> bvo)
- Scenario 3: extra supermarkt Raadhuisplein (1.100 m<sup>2</sup> bvo)
- Scenario 4: extra supermarkt Raadhuisplein (1.200 m<sup>2</sup> bv), overige detailhandel (1.400 m<sup>2</sup> bvo)
- Scenario 5: geen ontwikkeling op het Raadhuisplein

In alle scenario's is de ontwikkeling van woningbouw in DHE en de nieuwbouw van het Zernike College meegenomen. In scenario 5 vindt geen ontwikkeling op het Raadhuisplein plaats, maar is wel voorzien in de woningbouw DHE en de nieuwbouw van het Zernike College.

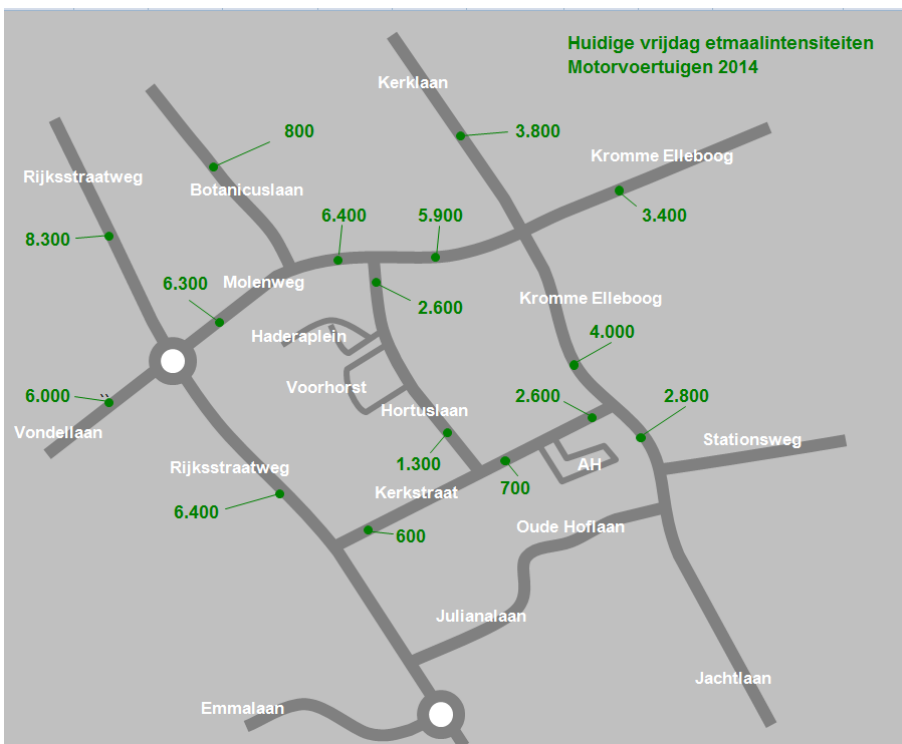
In hoofdstuk 4 is beschreven dat de tellingen in Haren in de afgelopen jaren voor geheel Haren een daling van de verkeersintensiteiten laten zien. Bij het opstellen van de prognoses is niet uitgegaan van een verdere autonome daling van de verkeersintensiteiten. In de prognoses is voor de autonome situatie uitgegaan van gelijkblijvende verkeersintensiteiten.

### 7.1 Verkeersintensiteiten

In deze paragraaf worden voor scenario 1 en 2 de prognoses zoals opgenomen in het verkeersadvies van 2012 op basis van de nieuwe uitgangssituatie geactualiseerd. Er wordt daarnaast een actuele prognose gegeven van de gevolgen van scenario 3, 4 en 5 op de verkeersintensiteiten op de wegen in het centrum.



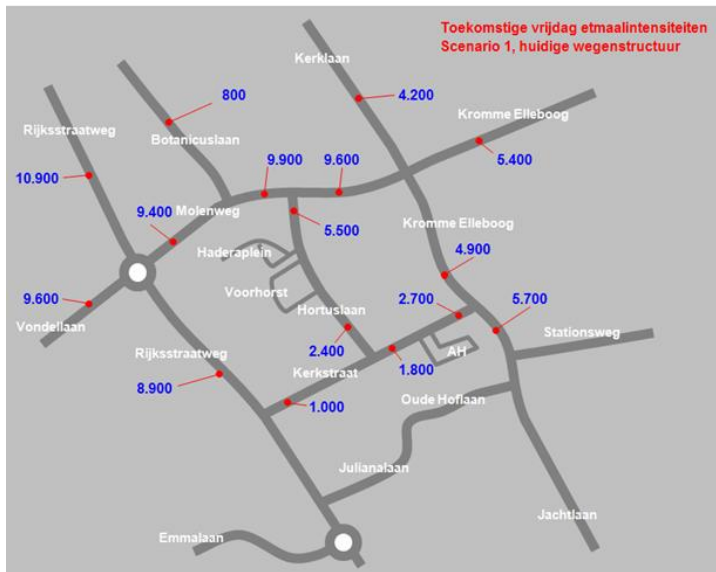
Uitgangssituatie verkeersadvies 2012



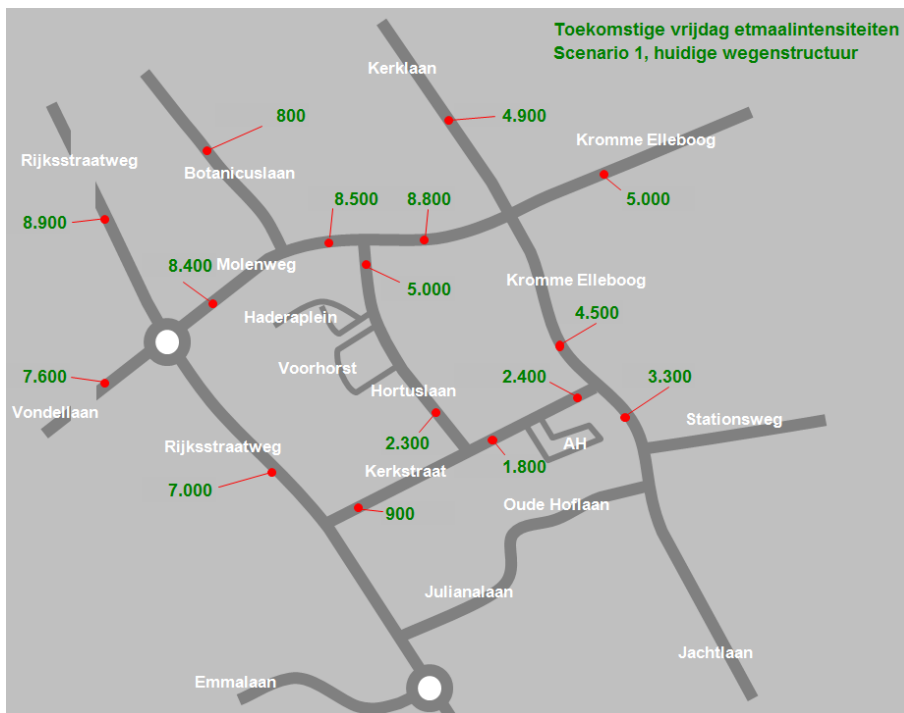
Geactualiseerde uitgangssituatie

Bovenstaande afbeeldingen laten de verandering van de uitgangssituatie / de huidige situatie, zien. Hierna wordt, kijkende naar de verschillende scenario's, ingegaan op de toekomstige situatie. Daarvoor zijn de verkeerseffecten van scenario's 1 en 2 uit de eerdere rapportage, geactualiseerd op basis van de nieuwe verkeerstellingen en de ontwikkelingen in de verkeersintensiteiten. Daarnaast zijn de effecten van scenario's 3, 4 en 5 doorgerekend met de nieuwe gegevens als uitgangspunt. De bovenste afbeelding (klein) toont steeds de oude prognose (van 2012), de onderste (groot) de geactualiseerde prognose.

Scenario 1: verplaatsing supermarkt Raadhuisplein - Haderaplein



Prognose verkeersadvies 2012



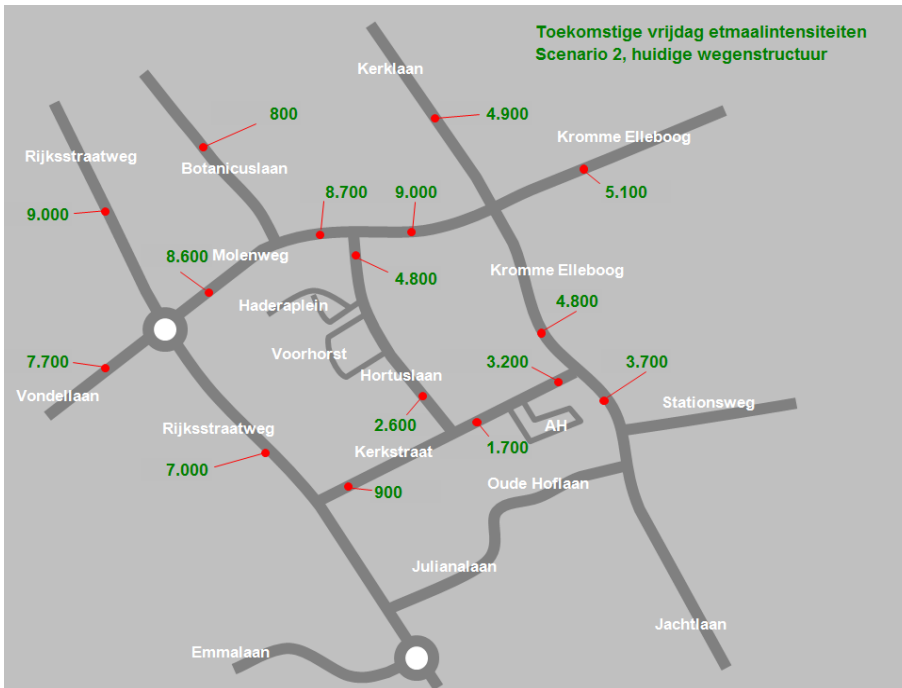
Geactualiseerde verkeersprognose



Scenario 2: extra supermarkt Raadhuisplein Haderaplein 2.000 m<sup>2</sup> bvo

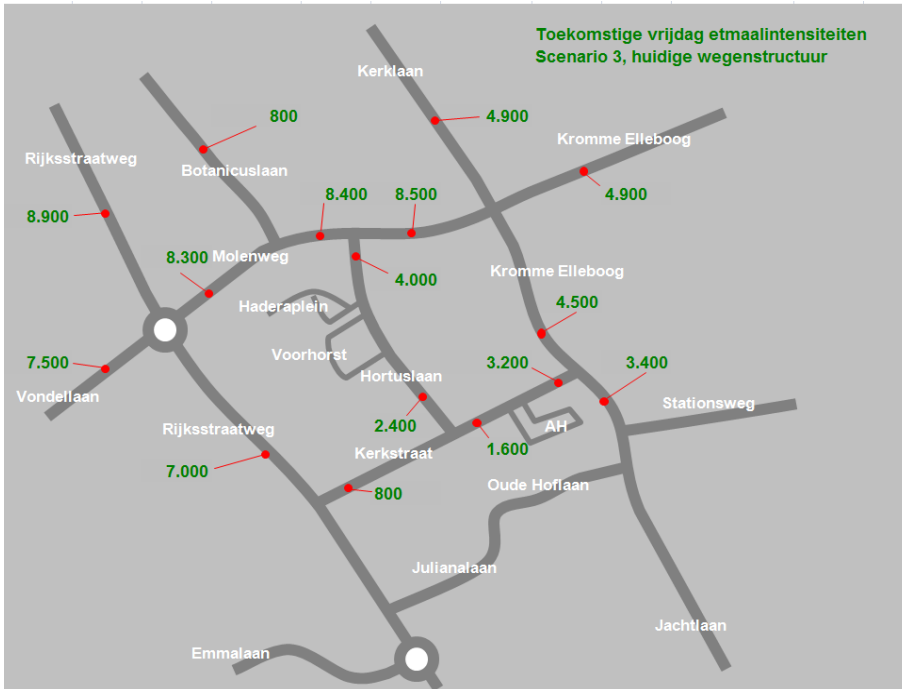


Prognose verkeersadvies 2012



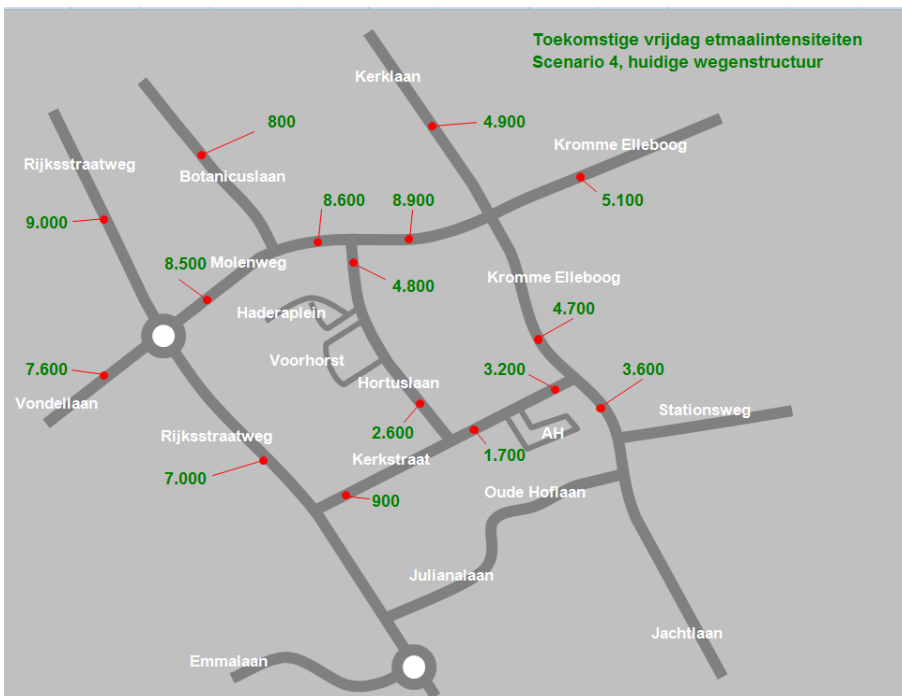
Geactualiseerde verkeersprognose

Scenario 3: extra supermarkt Raadhuisplein Haderaplein 1.100 m<sup>2</sup> bvo



Actuele verkeersprognose

Scenario 4: extra supermarkt Raadhuisplein (1.200 m<sup>2</sup> bv), overige detailhandel (1.400 m<sup>2</sup> bvo)



Actuele verkeersprognose

Scenario 5: geen ontwikkeling Raadhuisplein - Haderaplein

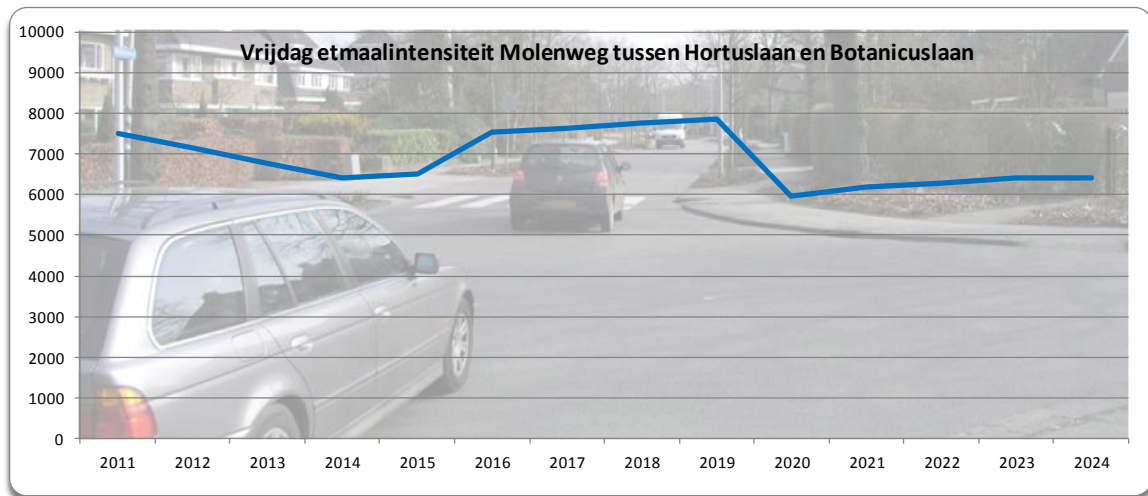
In dit scenario vindt er geen verkeersgeneratie als gevolg van een ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein plaats. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een stijging van verkeersintensiteiten als gevolg van de ontwikkeling van de woningbouw DHE. De prognose voor de stijgingen van de verkeersintensiteiten als gevolg van DHE zijn opgenomen in de tabel op pagina 8.

## 7.2 Ontwikkeling verkeersintensiteit op Molenweg

Onderstaand wordt de ontwikkeling van de verkeersintensiteit op de Molenweg in beeld gebracht, uitgaande van voorkeurscenario 1. Het betreft een actualisatie van het in 2013 geschetste perspectief van de ontwikkeling van de verkeersdruk op de Molenweg.

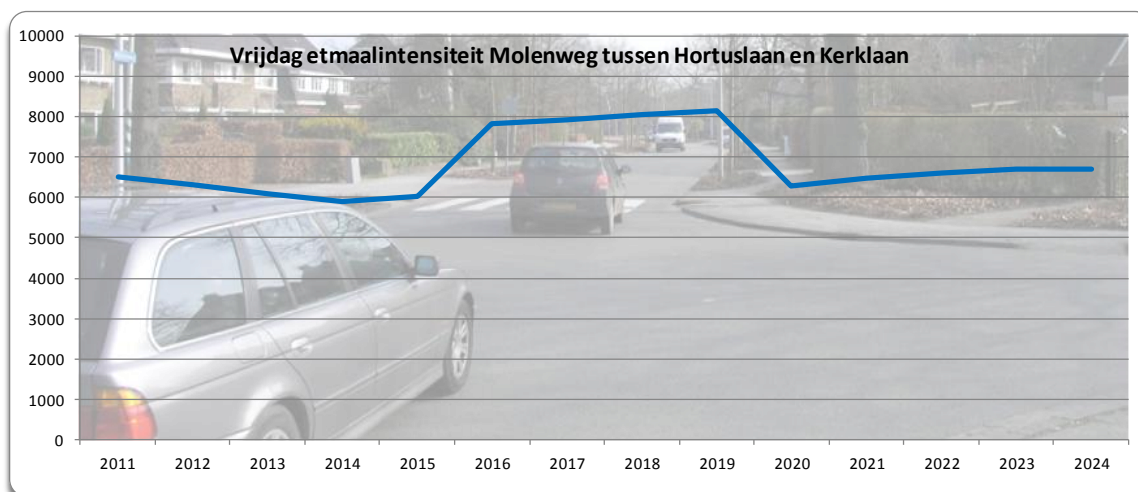
### Ontwikkelingen intensiteiten vrijdagetmaal Molenweg tussen Hortuslaan en Botanicuslaan

2011: telling	7500
2014: telling	6400
2015 – 2023: deelgebied 5/6	+1000
2016: Raadhuisplein	+900
2020: verbinding Oosterweg - RSW	-2000
2021: deelgebied 1/2	+100



### Ontwikkelingen intensiteiten vrijdagetmaal Molenweg tussen Hortuslaan en Kerklaan

2011: telling	6500
2014: telling	5900
2015 – 2023: deelgebied 5/6	+1000
2016: Raadhuisplein	+1700
2020: verbinding Oosterweg - RSW	-2000
2021: deelgebied 1/2	+100



De gemeten intensiteiten liggen in 2014 circa 10 – 15% lager dan in 2011. Als gevolg van de ontwikkeling van de woningbouw DHE en de ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein neemt de intensiteit op de Molenweg volgens de prognoses in de komende jaren toe met 1.900 – 2.700 motorvoertuigen per etmaal, alvorens door de aanleg van een nieuwe weg tussen de Oosterweg en Rijksstraatweg te dalen tot ongeveer het huidige niveau. De maximale etmaalintensiteit komt uit op ongeveer 8.000 motorvoertuigen per etmaal op een vrijdag. Dat is 500 motorvoertuigen per etmaal meer dan 2011 is gemeten.

Wanneer als vertrekpunt wordt genomen dat er in de periode voorafgaand aan de aanleg van een nieuwe weg tussen de Oosterweg en Rijksstraatweg naar gestreefd wordt de stijging van de intensiteit op de Molenweg zoveel mogelijk te beperken, is het de inzet om circa 1.000 – 2.000 motorvoertuigen per etmaal te bewegen een andere route dan de Molenweg te gebruiken. Dit is ten opzichte van de huidige situatie. Uitgaande van de intensiteiten die geteld zijn in 2011 gaat het om circa 500 – 1.500 motorvoertuigen per etmaal.



## 8 Gevolgen hogere verkeersintensiteiten

In het rapport 'Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein' is geconcludeerd dat de ontwikkeling op het Raadhuisplein - Haderaplein zal leiden tot een grotere verkeersdruk in het centrum van Haren. Geconcludeerd is, dat korte wachtrijen van auto's, die in de huidige situatie tijdens de spitsen af en toe optreden, bij een invulling op het Raadhuisplein - Haderaplein met een grote supermarkt in de toekomstige situatie tijdens de spitsen regelmatig zullen voorkomen. In dit hoofdstuk wordt een herijking gegeven van de conclusie uit 2012, waarbij voor de verschillende scenario's inzicht wordt gegeven in de verwachte veranderingen in de verkeersdruk in het centrum.

### 8.1 Scenario 1 tot en met 4

Als gevolg van de ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein, de ontwikkeling van DHE en Zernike, zal volgens de prognoses (afhankelijk van het scenario, scenario's 1 tot en met 4) sprake zijn van een toename van de verkeersintensiteit op de Molenweg met 2.000 – 3.000 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de situatie in 2014. Dit uitgaande van de huidige wegenstructuur. Bij de aanleg van een nieuwe weg tussen Oosterweg en de Rijksstraatweg (in 2020) zal de toename minder groot zijn.

Ten opzichte van de gemeten verkeersintensiteiten in 2011, en uitgaande van de huidige wegenstructuur, bedraagt de stijging op de Molenweg in de eindsituatie (dus bij volledige realisatie DHE en Raadhuisplein) circa 1.000 – 2.500 motorvoertuigen per etmaal.

De nieuwe prognoses tonen bij een verplaatsing van de supermarkt ten opzichte van de prognoses uit 2012 intensiteiten op de Molenweg die circa 1.000 – 1.5000 motorvoertuigen per etmaal lager liggen dan de prognoses in 2012. Ook de prognoses voor de andere wegen in het centrum zijn lager dan in 2012. Zoals beschreven in hoofdstuk 4 geldt voor alle wegen in het centrum van Haren dat er in 2014 ten opzichte van 2011 een daling van de verkeersintensiteit gemeten is. Het grootste verschil tussen de scenario's met verplaatsing van de supermarkt en de realisatie van een extra supermarkt is de verkeerssituatie op de Kerkstraat. Bij een extra supermarkt zal de verkeersdruk op de Kerkstraat toenemen ten opzichte van de huidige situatie. In de huidige situatie worden problemen ervaren qua verkeersafwikkeling. Op piekmomenten (wanneer het parkeerterrein vol staat) ontstaat er een wachtrij van auto's die het parkeerterrein op willen. Door de ontwikkeling op het Raadhuisplein zal de nu al grote fietsstroom op de Kerkstraat verder toenemen. De Kerkstraat is voor fietsers een belangrijke route naar het centrum. Het is wenselijk dat deze belangrijke fietsroute zo weinig mogelijk conflicteert met het autoverkeer. In de scenario's met een verplaatsing van de supermarkt daalt de verkeersdruk op de Kerkstraat en omgeving ten opzichte van de huidige situatie.

### 8.2 Scenario 5

In scenario 5 is geen sprake van een ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein. De autonome ontwikkeling bestaat uit de ontwikkeling van woningbouw in DHE en de nieuwbouw van het Zernike College. De ontwikkeling van de woningbouw in DHE leidt in totaal volgens prognose tot een verkeersgeneratie van 1.100 extra autobewegingen per etmaal op de Molenweg (DHE 5/6 en DHE 1/2). Deze toename vindt geleidelijk plaats in de periode tussen 2015 en 2023. Het is de inzet om in 2020 een nieuwe weg tussen de Kerklaan en Rijksstraatweg te rea-

liseren, zodat dan een verbinding vanaf de Oosterweg tot aan de Rijksstraatweg beschikbaar is voor de ontsluiting van Haren Noord. Dit ter ontlasting van ondermeer de Molenweg. Tot 2020 zal de intensiteit op de Molenweg dan naar verwachting toenemen met circa 600 extra verkeersbewegingen per etmaal. De intensiteit zal dan volgens de huidige prognose uit komen op het niveau dat in 2011 is gemeten.

### 8.3 Verkeersafwikkeling

Uit de verkeerstellingen is gebleken dat vrijdag de drukste dag is, en de periode 16.00 - 18.00 de drukste periode. In deze periode wordt circa 20% van het etmaaltotaal afgewikkeld. Ook voor de toekomst wordt verwacht dat de vrijdag avondspits de drukste periode blijft. De verwachte verkeersproductie van de ontwikkelingen op het Raadhuisplein - Haderaplein is op zaterdag groter dan op vrijdag. Het verschil verdeelt zich echter over de wegen in het centrum en over de dag. Per saldo wordt daarom verwacht dat de vrijdag avondspits de maatgevende periode voor de verkeersafwikkeling zal blijven.

Om de verkeersafwikkeling in de spitsperioden in het perspectief van de verkeersafwikkeling over de gehele dag te kunnen plaatsen is inzicht in het verloop van de verkeersintensiteit gedurende de dag nodig. In het figuur en op de volgende pagina is het intensiteitverloop op de Molenweg tussen de Botanicuslaan en de Hortuslaan weergegeven. In het figuur is zowel het verloop over de dag voor een gemiddelde werkdag, gemiddelde vrijdag als gemiddelde zaterdag opgenomen.

Het figuur laat zien dat de vrijdag avondspits tussen 16.00 en 18.00 de drukste periode is. Na 18.00 neemt de verkeersdruk snel af. De vrijdagmiddagspits begint zich rond 14.00 af te tekenen. De piek op zaterdag treedt op rond 14.00 en ligt ongeveer 10% lager dan de piek op vrijdag.

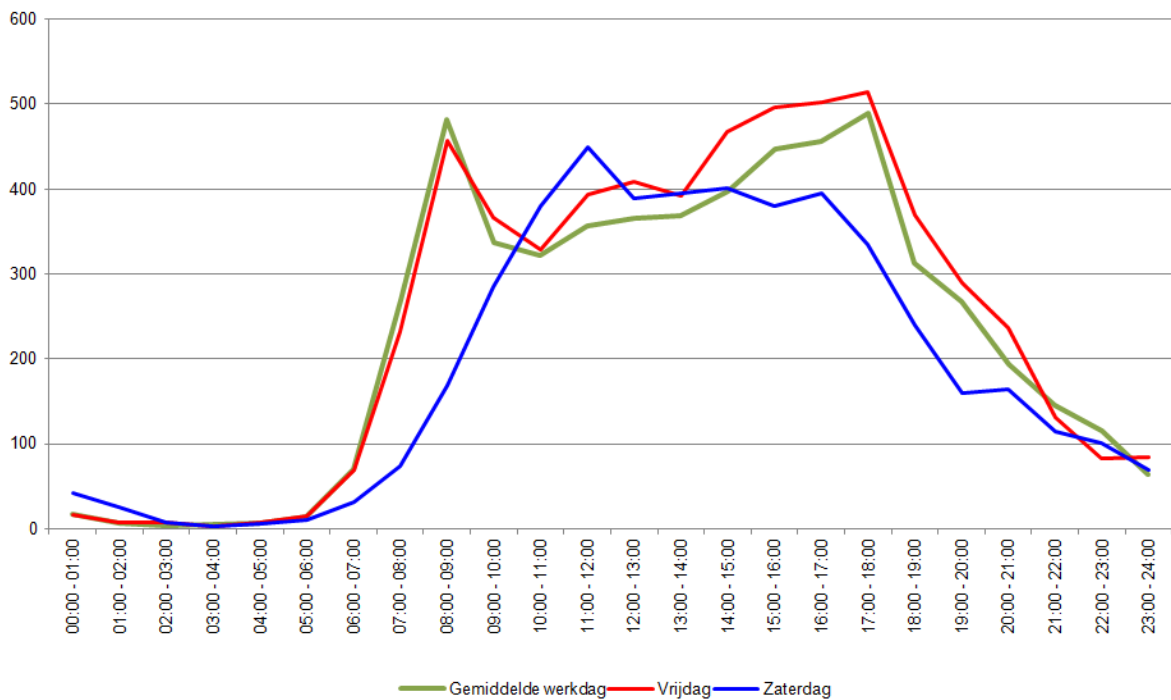
Het verkeer op de Molenweg bestaat voor een deel uit verkeer van en naar de winkels. Op de Kerkstraat (tussen Jachtlaan en Bernhardlaan) bestaat het verkeer voor het overgrote deel uit supermarktbezoekers.

Voor de afwikkeling van het fietsverkeer geldt dat de Molenweg een belangrijke rol als schoolroute vervuld. Er is sprake van pieken tijdens het in- en uitgaan van de scholen. Met name de ochtendspits tekent zich op de Molenweg als duidelijke piek in het aantal fietsers af.

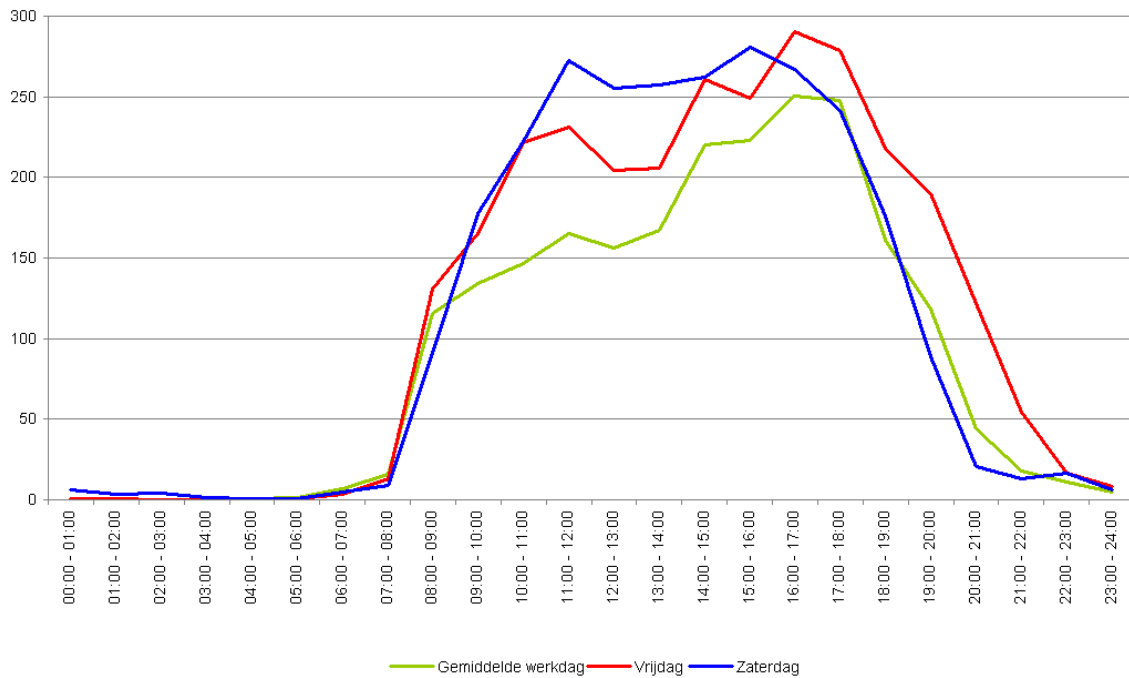
Op de route Jachtlaan - Kerkstraat is sprake van een grote fietsstroom. Het maakt de Kerkstraat tot de drukste fietsroute in het centrum. Het is gedurende de gehele dag drukker met fietsers dan op de Molenweg. Op de Kerkstraat is een piek in het aantal fietsers zichtbaar tussen 14.00 en 18.00.

Als gevolg van de ontwikkelingen op het Raadhuisplein - Haderaplein neemt het aantal verkeersbewegingen toe. Deze bestaan in hoofdzaak uit bewegingen van centrumbezoekers. Dit centrumbezoek kent een piek in de middagperiode tussen 14.00 en 18.00. Deze piek valt samen met de 'fietspiek' op de Kerkstraat. Het centrumbezoek tussen 8.00 en 9.00 is beperkt en conflicteert derhalve weinig met de 'fietspiek' op de Molenweg.

Intensiteitverloop etmaal Molenweg, motorvoertuigen



Intensiteitverloop etmaal Kerkstraat, motorvoertuigen



#### 8.4 Verkeersveiligheid versus verkeersintensiteiten

Een stijgende verkeersintensiteit (welke als gevolg van het Raadhuisplein primair in de spitsen zal optreden) betekent niet automatisch een stijging van de verkeersonveiligheid. Verkeers(on)veiligheid wordt bepaald door meerdere factoren, waarbij naast de inrichting, de snelheid, het verkeersaanbod ook het menselijke gedrag een belangrijke rol speelt.

In de spitsen, wanneer de intensiteit het hoogst is, is de snelheid vaak het laagst. Dit omdat weggebruikers dan meer rekening met elkaar moeten houden, en omdat er in de spitsen niet altijd sprake is van een ongestoorde verkeersafwikkeling. Juist op de rustige momenten zijn de

snelheden vaak hoger. Veiligheid wordt op erftoegangswegen binnen de kom meer bepaald door de snelheid dan door de intensiteit. Bij een hogere intensiteit is er weliswaar meer kans op ontmoetingen / conflicten tussen verkeersdeelnemers, echter bij een lagere snelheid, waardoor de ernst van een eventueel conflict/ongeval minder zijn dan bij een ongeval dat op hoge snelheid gebeurt. Dit is een basisprincipe bij het conform Duurzaam Veilig instellen en inrichten van 30 km/h gebieden.

## 8.5 Conclusie gevolgen hogere verkeersintensiteiten

*Verkeersadvies 2012*

Onderstaand de eindconclusie uit het verkeersadvies van 2012.

*De aanleiding voor dit onderzoek was de vraag: is de ontwikkeling op het Raadhuisplein - Haderaplein verkeerskundig mogelijk?*

*Antwoord: de ontwikkeling op het Raadhuisplein - Haderaplein is mogelijk. Wel zal het leiden tot een grotere verkeersdruk in het centrum van Haren. Wie in de huidige situatie met de auto door het centrum rijdt wordt tijdens de spitsen af en toe geconfronteerd met korte wachtrijen. Indien gekozen wordt voor een invulling van het Raadhuisplein - Haderaplein met een grote supermarkt zal dit in de toekomstige situatie geen uitzondering meer zijn, maar gedurende de spitsen regelmatig voorkomen. De ontwikkeling op het Raadhuisplein - Haderaplein is mogelijk, maar hierbij zal de grotere verkeersdruk en verminderde verkeersafwikkeling geaccepteerd moeten worden.*

*De tweede vraag was: indien de ontwikkeling mogelijk is, wat is dan de beste wijze van ontsluiten? Antwoord: de beste wijze van ontsluiten is het handhaven van de huidige situatie, aangezien veranderingen hierin leiden tot ongewenste effecten. Dit houdt in dat het Raadhuisplein - Haderaplein wordt ontsloten via de Hortuslaan op de Molenweg, en tevens bereikbaar is vanaf de Kerkstraat. Aandachtspunt hierbij is de stijging van het verkeer op de Hortuslaan en Kerkstraat.*

Deze conclusie kan worden herijkt met de wetenschap dat de prognoses qua verkeersintensiteiten lager zijn dan in het verkeersadvies van 2012. Dit houdt in dat de ontwikkeling verkeerskundig als mogelijk wordt betiteld. De grotere verkeersdruk en verminderde verkeersafwikkeling moeten daarbij nog altijd worden geaccepteerd. De toename van de verkeersdruk en daarmee de negatieve invloed op de verkeersafwikkeling zijn minder groot ten opzichte van de verkeersprognoses uit 2012. Evenwel is het de verwachting dat tijdens de spitsen frequenter sprake zal zijn van korte wachtrijen.

In hoofdstuk 6 is aangegeven dat de beste wijze van ontsluiten het handhaven van de huidige situatie is, 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.

Hierbij is het verkeerskundig gezien 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. De extra druk die op de Molenweg ontstaat wordt op termijn afgewikkeld via een nieuwe weg tussen de Oosterweg en Rijksstraatweg, ten noorden van de Molenweg. In de tussenliggende periode van enkele jaren kan met maatregelen worden gestreefd de toename van de verkeersdruk op de Molenweg te beperken. Een verkenning van oplossingsrichtingen is opgenomen in het volgende hoofdstuk.



Door de voorgenomen ontwikkeling op het Raadhuisplein - Haderaplein zal de verkeersafwikkeling in het centrum op piekmomenten verslechteren, met name op de Molenweg. Afhankelijk van het scenario blijft ook de afwikkeling op de Kerkstraat een aandachtspunt.

De toename op de Molenweg wordt niet alleen veroorzaakt door de ontwikkeling op het Raadhuisplein - Haderaplein, maar ook door andere ontwikkelingen in Haren, zoals de woningbouw in het gebied Dilgt, Hemmen, Essen. Gezamenlijk leiden deze ontwikkeling tot een stijging van de verkeersintensiteit.

In het GVVP is een knelpuntenkaart van de huidige situatie opgenomen. Daaruit blijkt ten aanzien van de noord-zuidas Nieuwlandsweg – Jachtlaan – Kromme Elleboog – Kerklaan en de oost-westas Vondellaan – Molenweg – Kromme Elleboog geldt dat deze wegen reeds als druk worden ervaren. In combinatie hiermee worden enkele kruispunten op deze routes als onveilig ervaren. Door de ontwikkeling van het Raadhuisplein – Haderaplein en DHE zal de verkeersdruk op deze assen toenemen. Anticiperend op de knelpunten en de ontwikkelingen is in het GVVP een verkeersstructuurvisie opgenomen met maatregelen voor het aanpakken van genoemde knelpunten.

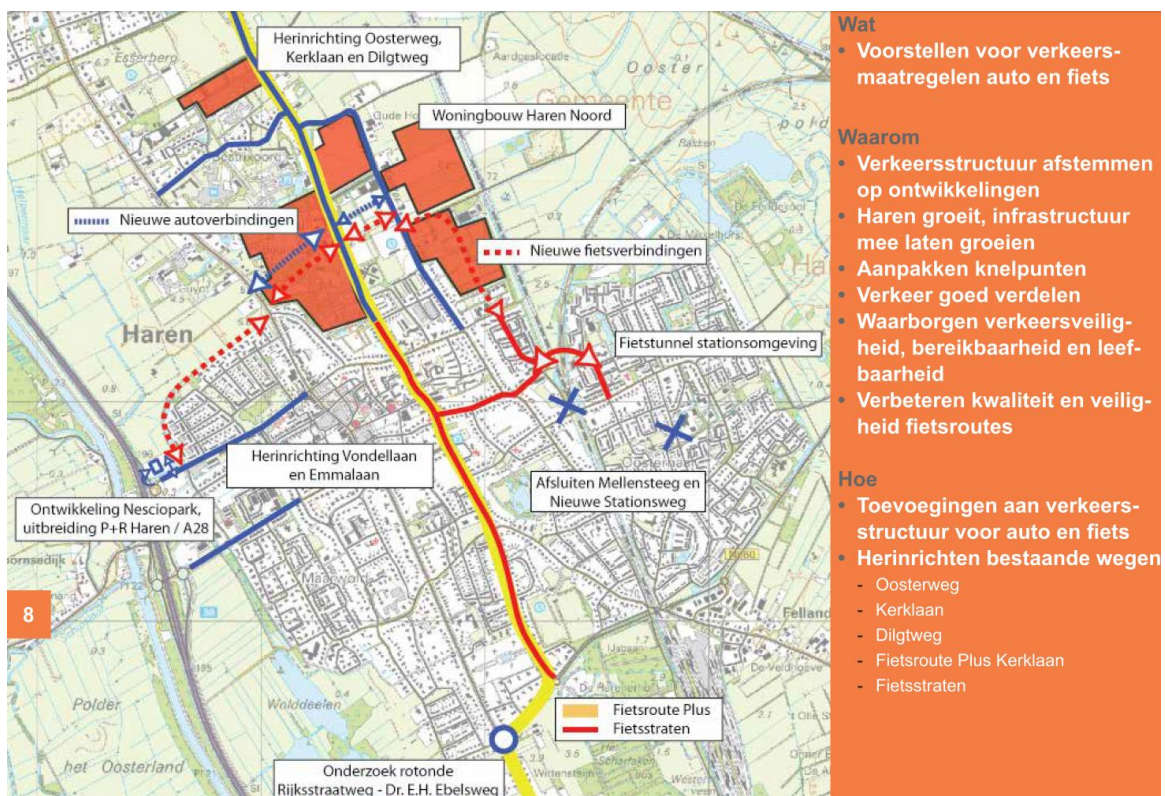
In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op mogelijke oplossingsrichtingen voor het verbeteren van de verkeerssituatie in het centrum van Haren, rekening houdend met de voorziene ontwikkelingen.

## 9 Verkenning oplossingsrichtingen

In het vorige hoofdstuk is ingegaan op de verkeersknelpunten die in de huidige situatie ervaren worden. Door de ontwikkelingen aan de noordkant van Haren zal de verkeersdruk in het centrum gaan toenemen. 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.

De Molenweg wordt als knelpunt ervaren qua verkeersdruk. De ontwikkelingen zorgen, uitgaande van de huidige wegenstructuur, voor een toename van de verkeersdruk. In dit hoofdstuk worden oplossingsrichtingen benoemd, met als streven de toename van de verkeersdruk op de Molenweg te beperken.

Datzelfde geldt voor de route Jachtlaan – Kromme Elleboog – Kerklaan. Deze route is in het GVVP is aangewezen als Fietsroute Plus. Door de ontwikkelingen in Haren zal deze route voor fietsers nog meer een bundelende functie gaan vervullen. Het is wenselijk een toename van het te beperken, of zelfs te zorgen voor een afname. In de verkeersstructuurvisie is als maatregelen het herinrichten van deze route tot fietsstraat opgenomen. Dit zorgt ervoor dat de prioriteit bij de fietser komt te liggen, en minder bij de auto. Het verhogen van de 'weerstandsfactor' voor autoverkeer kan er toe bijdragen dat autoverkeer meer gaat kiezen voor routes rondom het centrum, in plaats van er doorheen.



Verkeersstructuurvisie uit het GVVP

## Oplossingsrichtingen

Bij het benoemen van oplossingsrichtingen voor het verbeteren van de verkeerssituatie in het centrum kan onderscheid worden gemaakt in:

- oplossingsrichtingen op structuurniveau;
- oplossingsrichtingen op inrichtingsniveau;
- oplossingsrichtingen voor het beïnvloeden van verkeersintensiteiten;
- monitoren verkeer – bepalen of en wanneer maatregelen nodig zijn.

Per niveau is hierna een verkenning opgenomen van te onderzoeken oplossingsrichtingen.

### Maatregelen op structuurniveau

Maatregelen op structuurniveau zijn opgenomen in de verkeersstructuurvisie in het GVVP.

- Nieuwe verbinding tussen Oosterweg en Rijksstraatweg (2020)
- Mogelijkheden nieuwe fietsverbindingen (Zernike)
- Verhoging weerstand routes door Haren – inrichten fietsstraten en Fietsroute Plus. Verkeer verleiden en sturen: Oosterhaar via Hertlenlaan (of Ebelsweg)

#### *Nieuwe verbinding tussen Oosterweg en Rijksstraatweg*

Een mogelijkheid voor het verbeteren van de verkeersafwikkeling door het verminderen van de verkeersintensiteit op de Molenweg is het realiseren van een verbinding parallel aan Molenweg voor de ontsluiting van het gebied Dilgt, Hemmen, Essen naar Rijksstraatweg. Hierdoor zal de Molenweg ontlast worden.

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

Deze verbinding kan worden gerealiseerd door de aanleg van nieuwe wegen tussen de Oosterweg en Kerklaan en tussen de Kerklaan en Rijksstraatweg. Evenals de andere wegen in Haren (Noord) vallen de wegen binnen de 30 km/h zone. De wegen zullen evenals de andere wegen in Haren (Noord) gemengd gebruikt worden door autoverkeer en fietsverkeer.

#### *Mogelijkheden nieuwe fietsverbindingen*

Voor het verbeteren van de fietsroutes aan de noordkant van Haren is in de verkeersstructuurvisie voorgesteld te voorzien in een nieuwe fietsroute vanaf het Nesciopark naar de Rijksstraatweg en vervolgens via een nieuwe route door naar de Kerklaan. Op dit moment worden de mogelijkheden voor een nieuwe route tussen de Rijksstraatweg (Botanicuslaan) en Kerklaan onderzocht.

#### *Inrichten fietsstraten en Fietsroute Plus*

Om de verkeersdruk op routes door Haren te beperken is het wenselijk dat extern autoverkeer, bijvoorbeeld verkeer op de relatie tussen Oosterhaar en de Rijksstraatweg / A28, zo veel mogelijk gebruik maakt van de hoofdwegenstructuur. Het inrichten van fietsstraten (Jachtlaan - Kromme Elleboog – Kerklaan, Stationsweg) zoals opgenomen in de verkeersstructuurvisie, zorgt voor het verbeteren van de positie van de fietser, en kan tevens een bijdrage leveren aan het verleiden / sturen van het autoverkeer om andere routes toe kiezen: niet door het centrum van Haren, maar zo veel mogelijk er omheen

#### *Effecten*

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.*

Het effect van het realiseren van een nieuwe route voor fietsers tussen de Rijksstraatweg (Botanicuslaan) en Kerklaan is dat fietsers een alternatief geboden wordt voor de Molenweg, met als resultaat minder fietsers op de Molenweg. De realisatie van een verbinding tussen de Oosterweg en Rijksstraatweg zal ook zorgen voor een nadere verdeling van het fietsverkeer, waardoor het aantal fietsers op de Molenweg naar verwachting zal afnemen.

Het inrichten van de routes Nieuwlandsweg – Jachtlaan – Kromme Elleboog – Kerklaan en Stationsweg – Nieuwe Stationsweg – fietstunnel -> Oosterhaar tot fietsstraten zorgt voor het verbeteren van de positie van de fietser, waarbij de positie van het autoverkeer minder dominant wordt: auto meer te gast. Hierdoor zal er voor autoverkeer sprake zijn van een verhoging van de weerstand op deze routes. Dit levert een bijdrage aan het verleiden / sturen van het autoverkeer om andere routes toe kiezen: meer om het centrum heen. Dit kan een bijdrage leveren aan het beperken van de verkeerdruk op de routes door het centrum.

De maatregelen Fietsroute Plus en fietsstraten zijn maatregelen op structuurniveau. Het daadwerkelijk inrichten van deze routes betreft maatregelen op inrichtingsniveau. Tevens betreft het hier maatregelen voor het stimuleren van het fietsgebruik, waarmee een bijdrage kan worden geleverd aan het verminderen van het autogebruik en de verkeersintensiteiten.

Door de aanleg van een nieuwe verbinding tussen de Oosterweg en Kerklaan wordt zowel voor autoverkeer als fietsverkeer een waardevolle aanvulling aan de fietsstructuur gerealiseerd. Door de aanleg van deze verbinding zal de intensiteit van het autoverkeer op de Molenweg in de toekomst niet of slechts beperkt stijgen.

### **Maatregelen op inrichtingsniveau**

In het kader van de ontwikkeling DHE 5/6 en als uitwerking van de verkeersstructuurvisie, zijn maatregelen op inrichtingniveau benoemd. Enkele van deze maatregelen zijn reeds als voorstel uitgewerkt.

- Verkeersmaatregelen Kerklaan – Oosterweg en omgeving (voorstel uitgewerkt)
- Inrichting fietsstraten en Fietsroute Plus (relatie met Kerklaan)
- Modellenstudie kruising Molenweg – Kerklaan (ideeën in beeld gebracht)



Voorbeeld inrichting fietsstraat



*Verkeersmaatregelen Kerklaan – Oosterweg en omgeving*

In onderstaand kaartbeeld zijn de voorgestelde verkeersmaatregelen op de Kerklaan en Oosterweg, alsmede een nieuwe weg tussen de Oosterweg en Kerklaan opgenomen. Deze maatregelen zijn opgesteld in het kader van de planontwikkeling DHE 5/6 en de nieuwbouw van het Zernike College. Deze maatregelen zorgen voor een veilige afwikkeling van het verkeer binnen het gebied.





*Inrichting fietsstraten en Fietsroute Plus*

Het betreft hier inrichtingsmaatregelen gericht op het veilig en comfortabel afwikkelen van fietsverkeer, waarmee het fietsgebruik gestimuleerd wordt. Daarmee kan een bijdrage kan worden geleverd aan het verminderen van het autogebruik en daarmee aan het verminderen van de intensiteiten van het autoverkeer.

*Modellenstudie kruising Molenweg – Kerklaan*

Voor het kruispunt Molenweg – Kerklaan zijn voor de ideevorming enkele schetsen gemaakt voor een herinrichting van het kruispunt. In de huidige situatie wordt het kruispunt wegens de ervaren verkeersdruk als subjectief knelpunt aangeduid. De schetste maatregelen beogen een veilige afwikkeling van het verkeer, waarbij bij de keuze voor een eventuele oplossing integraal met de aanpak van de Fietsroute Plus (die dit kruispunt passeert) moet worden gezien.

*Effecten*

De voorgestelde inrichtingsmaatregelen zorgen voor een veilige afwikkeling van het verkeer binnen het betreffende gebied of op de betreffende locatie. De maatregelen die op het fietsverkeer gericht zijn, zorgen voor het stimuleren van het fietsgebruik. Dit kan een bijdrage leveren aan het verminderen van het autogebruik en daarmee aan het verminderen van de intensiteiten van het autoverkeer.

**Maatregelen voor het beïnvloeden van verkeersintensiteiten**

Naast maatregelen op structuur- en inrichtingniveau kunnen maatregelen worden onderzocht die gericht zijn op het beïnvloeden van de verkeersintensiteiten. Knelpunten treden primair op op piekmomenten. Behalve maatregelen die bijdragen aan het spreiden van het verkeer, zijn maatregelen denkbaar voor het stimuleren van het fietsgebruik (en daarmee verminderen van het autogebruik). De in de verkeersstructuurvisie opgenomen maatregelen voor het verbeteren van de structuur en inrichting van wegen voor fietsers dragen hieraan bij.

- Afvlakken pieken, grootste piek is vrijdagmiddag
  - Markt naar andere dag?
  - Zondag en avondopenstelling winkels van invloed?
  - Afvlakken pieken / wijzigen van bezoekmomenten door commerciële prikkels AH?
- Stimuleringsmaatregelen fietsgebruik
  - Onder andere door het bieden van optimale fietsenstalling
  - Commerciële prikkels fietsgebruik?

*Effecten*

De bovenstaande punten dienen nader onderzocht te worden. De maatregelen binnen dit kader beogen het verminderen van de intensiteiten van het autoverkeer en het spreiden van verkeer waardoor de pieken worden afgevlakt. Hiermee kan een bijdrage worden geleverd aan het verlagen van de verkeersintensiteiten c.q. het beperken van de toenames van de intensiteiten als gevolg van de ontwikkelingen.

**Verkeersmonitoring**

Uit verkeerstellingen blijkt dat er in de afgelopen jaren sprake is van een daling van de verkeersintensiteiten in Haren. Aanbevolen wordt de ontwikkelingen te blijven monitoren, om daar adequaat op te kunnen inspelen. Nu deelgebied 3 gerealiseerd is kan de verkeersgeneratie en verkeersoriëntatie van dat gebied worden onderzocht. Die gegevens kunnen van toegevoegde waarde zijn bij de verkeersprognoses voor de toekomstige situatie.

- Verkeer blijven monitoren.
- Analyseren verkeersproductie (auto – fiets) en oriëntatie (routes) verkeer deelgebied 3.

## 10 Conclusies, aandachtspunten en opgaven

### 10.1 Conclusie

In paragraaf 8.5 is geconcludeerd dat de ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein verkeerskundig mogelijk wordt geacht. De beste wijze van ontsluiten is het ontsluiten van de locatie op de Molenweg. Als gevolg van de ontwikkeling Raadhuisplein en de woningbouw DHE is sprake van een toename van verkeersintensiteiten in het centrum van Haren, die zich met name op de Molenweg manifesteert. In de huidige situatie is op piekmomenten sprake van korte wachtrijen op ondermeer de Molenweg en Kerkstraat. Door de intensiteitstijging (afhankelijk van het scenario) zullen deze wachtrijen frequenter tijdens de spitsperioden optreden.

In de huidige situatie worden op verschillende wegen in het centrum van Haren knelpunten ervaren. Voor het aanpakken van deze knelpunten en om te antiperen op de ontwikkelingen, is in het GVV een verkeersstructuurvisie opgenomen. In het voorgaande hoofdstuk zijn oplossingsrichtingen benoemd die voor een deel ook zijn opgenomen in de verkeersstructuurvisie. De voorgestelde verkeersmaatregelen voor auto en fiets zorgt er voor dat de verkeersstructuur wordt afgestemd op de ontwikkelingen: de infrastructuur groeit mee met de ontwikkelingen. Dit zorgt voor het aanpakken van knelpunten, het goed verdelen van het verkeer, het waarborgen van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid en het verbeteren van de kwaliteit en veiligheid van fietsroutes.

#### *Nieuwe verbinding*

Een belangrijk element in het afstemmen van de verkeersstructuur op de ontwikkelingen is het realiseren van een nieuwe verbinding tussen de Oosterweg en Rijksstraatweg. Tot het moment dat de verbinding tussen Oosterweg en Rijksstraatweg zal worden gerealiseerd, zal sprake zijn van een verkeerstoename op de Molenweg. In de huidige situatie worden knelpunten (subjectieve verkeersveiligheid) ervaren op de Molenweg. Als gevolg van de intensiteitstijging zal de beleving van de verkeersveiligheid negatief beïnvloed kunnen worden.

Volgens de prognoses komt de maximale etmaalintensiteit op de Molenweg uit op ongeveer 8.000 motorvoertuigen per etmaal op een vrijdag. Dat is 500 motorvoertuigen per etmaal meer dan 2011 is gemeten.

#### *Overige maatregelen*

In het vorige hoofdstuk zijn oplossingsrichtingen op structuur- en inrichtingsniveau beschreven, alsmede maatregelen die gericht zijn op het beïnvloeden van verkeersintensiteiten.

In de periode voorafgaand aan de aanleg van een nieuwe weg tussen de Oosterweg en Rijksstraatweg wordt er naar gestreefd de stijging van de intensiteit op de Molenweg zoveel mogelijk te beperken. Verwacht wordt dat door het uitvoeren van een pakket van maatregelen zoals beschreven in het vorige hoofdstuk, een substantiële bijdrage kan worden geleverd aan het beperken van de toename van verkeersintensiteiten op de wegen in het centrum. Met de voorgestelde maatregelen wordt niet alleen geanticipeerd op de ontwikkelingen, maar worden tevens bestaande knelpunten aangepakt. Daarmee wordt met de maatregelen een impuls gegeven aan het veilig afwikkelen van het verkeer in Haren.

De conclusie is dat de ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein mogelijk wordt geacht, waarbij negatieve verkeerskundige effecten kunnen worden beperkt met de beschreven oplossingsrichtingen.

Aanvullend wordt hierbij opgemerkt dat het verkeerskundig nadrukkelijk wenselijker wordt geacht om te kiezen voor een scenario met verplaatsen supermarkt in plaats van een extra supermarkt. Het verplaatsen van de supermarkt zorgt voor een verbetering van de verkeerssituatie op de Kerkstraat. In de huidige situatie treden daar op piekmomenten verstoringen in de verkeersafwikkeling plaats. Daarnaast is de Kerkstraat een belangrijke fietsroute, waarvan de functie bij de ontwikkeling van het Raadhuisplein – Haderaplein toe neemt. Een vermindering van de verkeersdruk op de Kerkstraat is daarmee gewenst.

Bij de ontwikkeling van het Raadhuisplein – Haderaplein met daarin een verplaatsing van de Albert Heijn in combinatie met de woningbouw in Haren noord zorgt reeds voor een aanzienlijke toename van het verkeer in het centrum van Haren ten opzichte van de huidige situatie. De toevoeging van een extra supermarkt zal deze toename verder vergroten. Verkeerskundig gezien is het wenselijk bij de verplaatsing van de supermarkt te kiezen voor de herontwikkeling van de locatie Kerkstraat met een functie met een lage verkeersgeneratie.

## 10.2 Aandachtspunten en opgaven

Binnen de ontwikkeling van het Raadhuisplein – Haderaplein is het verkeer een belangrijk aandachtspunt. In het GVVP is een verkeersstructuurvisie opgenomen met verkeersmaatregelen die anticiperen op de ontwikkelingen in Haren en die bestaande knelpunten aanpakken. Daarnaast zijn verkeersmaatregelen uitgewerkt in het kader van de woningbouw DHE deelgebieden 5 & 6 en in het kader van de nieuwbouw van het Zernike College. Deze maatregelen en hun effecten moeten in samenhang worden gezien.

Een belangrijk aandachtspunt voor de toekomstige verkeerssituatie is de prognose dat de verkeersdruk op de wegen in het centrum zal toenemen, met name op de Molenweg. Voor het beperken van de verkeersdruk op de wegen in het centrum en specifiek op de Molenweg zijn oplossingsrichtingen voorgesteld. In de verkeersstructuurvisie zijn maatregelen op structuurniveau en inrichtingsniveau opgenomen. In aanvulling daarop zijn oplossingsrichtingen voorgesteld om de verkeersintensiteiten te beïnvloeden waarmee een positieve bijdrage wordt geleverd aan het beperken van de (toename van de) hoeveelheid autoverkeer in het centrum.

### *Opgaven voor nader onderzoek en uitwerking*

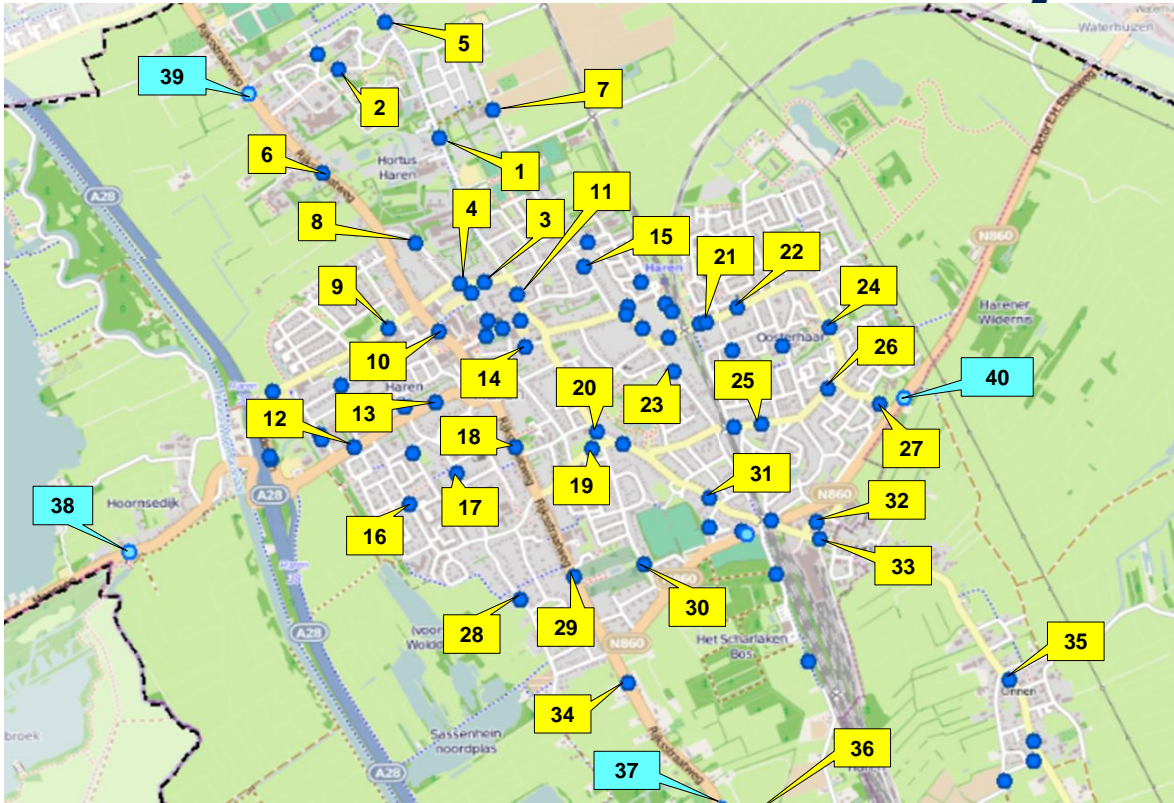
Resumerend worden onderstaand de oplossingsrichtingen benoemd voor het verbeteren van de verkeerssituatie in (het centrum van) Haren en voor het anticiperen op de ontwikkelingen. Voor enkele van deze oplossingsrichtingen geldt dat er reeds voorstellen zijn uitgewerkt.

- 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.

## **Bijlage: ontwikkeling verkeersintensiteiten Haren**



# Vergelijking tellingen voorgaande jaren



Locatie	Locatieomschrijving	Werkdag intensiteit mvt	Vrijdag intensiteit mvt	Vgem weekdag km/h	V85 weekdag km/h	Fietsers werkdag etmaal	Ontwikkeling werkdag intensiteit
Locatie 1	Kerklaan tussen Bolhuissteeg en Laarmanhof	2005	2302	2234	49	55	24% Kerklaan stijging, ontwikkeling deelgebied 3
		2010	2394	2231	52	59	
		2014	2862	2958	50	57	
Locatie 2	Dilgtweg tussen Hemmenlaan en Kerklaan	2005	1753	38	44	-3%	
		2010	1698	40	47		
Locatie 3	Molenweg tussen Hortuslaan en Kerklaan	2004	6332	6324	36	44	-13%
		2009	5964	6483	36	42	
		2014	5366	5812	37	45	
		2014	5501	5875	37	45	
Locatie 4	Molenweg tussen Hortuslaan en Botanicuslaan	2011	6997	7491	35	43	-16%
		2014	5852	6430	35	42	
Locatie 5	Kerklaan tussen Esserweg en Dilgtweg	2005	1406	45	52	-5%	
		2010	1336	54	64		
Locatie 6	Rijksstraatweg tussen Dilgtweg en Botanicuslaan	2005	10986	49	53	-11%	
		2010	9832	51	57		
Locatie 7	Oosterweg tussen Bolhuissteeg en Grootslaan	2005	854	47	54	0%	
		2010	851	44	56		
Locatie 8	Botanicuslaan tussen Rijksstraatweg en Molenweg	2005	1452	39	45	-47%	
		2008	1154	36	46		
		2010	773	36	45		
Locatie 9	Vondellaan tussen Korte Dreef en Van Veldekelaan	2003	7033	43	48	-5%	
		2004	6371	43	51		
		2009	7197	7288	41		47
		2014	6029	6041	38		45
Locatie 10	Rijksstraatweg tussen Kerkstraat en Meerweg	2003	6628	30	36	-26%	
		2004	8189	29	38		
		2009	7894	8268	26		33
		2014	6070	6366	28		36

Locatie	Locatie	Werkdag intensiteit mvt	Vrijdag intensiteit mvt	Vgem weekdag km/h	V85 weekdag km/h	Fietsers werkdag etmaal	Ontwikkeling werkdag intensiteit
Locatie 11	Kromme Elleboog tussen Oude Brinkweg en Molenweg						
		2003	6479		31	40	
		2004	4702		32	40	
		2009	4169	4448	27	32	
		2014	3726	3995	34	42	-21%
Locatie 12	Emmalaan tussen Nesciolaan en Hadewijchstraat	2005	10559		45	50	
		2010	9826		44	50	-7%
Locatie 13	Emmalaan tussen Westerse Drift en Kroonkampweg						
		2003	7257		41	46	
		2004	7716		42	47	
		2009	7683		41	47	
		2014	6929		41	48	-10%
Locatie 14	Oude Hoflaan tussen Pr. Bernhardlaan en Kromme Elleboog						
		2003	1619		32	44	
		2004	1489		31	36	
		2009	1173		32	37	
		2014	1108		32	38	-26%
Locatie 15	Oosterweg tussen Oude Brinkweg en Kromme Elleboog						
		2003	3510		38	48	
		2004	3292		36	45	
		2009	2679		42	49	
		2014	2404		38	44	-27%
Locatie 16	Spinozalaan tussen Keesomweg en Lorentzweg	2006	1032		39	45	
		2011	1001		37	48	-3%
Locatie 17	Westerse Drift tussen Margrietlaan en Irenelaan	2006	1153		37	44	
		2011	1210		34	45	5%
Locatie 18	Rijksstraatweg tussen Hertenlaan en Emmalaan	2006	10190		46	51	1981
		2011	9048		45	53	
Locatie 19	Hertenlaan tussen Jachtlaan en Vossenlaan						
		2003	4951		37	43	
		2008	4614		43	47	
		2012	4370		37	45	-12%
Locatie 20	Jachtlaan tussen Hertenlaan en						
		2006	3337		33	40	
		2011	3302		38	46	
		2014	2825		35	42	
Locatie 21	Oude Middelhors tussen Nieuwe Stationsweg en Anjerlaan	2009	4543				
		2012	4755		33	42	
Locatie 22	Oude Middelhors tussen Klapproosweg en Anjerlaan	2008	2869		44	47	
		2012	2604		40	49	
Locatie 23	Middelhorssterweg tussen Parkweg en Wierengaweg	2006	2077		39	47	
		2011	2158		40	50	
Locatie 24	Tussenziel tussen Harstkampen en Clematisweg	2008	1936		35	43	
		2012	1694		37	45	
Locatie 25	Waterhuizerweg tussen Spoorlaan en Tuindorpweg	2008	2877		41	47	
		2012	2630		41	50	
Locatie 26	Waterhuizerweg tussen Olde Kooi en Cantersveen	2008	2936		37	43	
		2012	2480		36	44	
Locatie 27	Cantersveen tussen Dr. Ebelsweg en Helmatten	2008	3589		41	46	
		2012	3408		41	49	
Locatie 28	Lutsborgweg tussen Meerkoetweg en Ruiterssteeg	2007	809		39	45	
		2013	710		38	49	
Locatie 29	Rijksstraatweg tussen Essteeg en Van Heukelomlaan	2007	7510		50	54	1856
		2013	6898		51	58	

Locatie	Werkdag intensiteit mvt	Vrijdag intensiteit mvt	Vgem weekdag km/h	V85 weekdag km/h	Fietsers werkdag etmaal	Ontwikkeling werkdag intensiteit
<b>Locatie 30</b> Nieuwlandsweg tussen Steenkamp en Korhoenlaan	2007 2013	1687 1681	44 45	51 53		0%
<b>Locatie 31</b> Onnerweg tussen Quintusweg en De Sitterweg	2007 2013	3159 2209	42 45	47 48		-30%
<b>Locatie 32</b> Felland Noord tussen Felland en Dr. Ebelsweg	2007 2013	3777 2620	43 34	47 40		-31%
<b>Locatie 33</b> Felland tussen Felland Noord en Dr. Ebelsweg	2007 2013	4644 3011	38 47	52 56	921	-35%
<b>Locatie 34</b> Rijksstraatweg tussen Dr. Ebelsweg en Boerlaan	2004 2009 2014	7727 9268 8424	52 53 55	56 58 63	1900	-9%
<b>Locatie 35</b> Dorpsweg tussen Mottenbrink en Bakkerweg	2005 2009 2014	2619 2474 2169	46 37 37	52 43 44		-17%
<b>Locatie 36</b> Rijksstraatweg Glimmen tussen Meidoornlaan en Nieuwe Sch	2007 2013 2014	8523 8264 7706	47 45 42	53 53 52		-10%
<b>Locatie 37</b> TELPUNT PROVINCIE Rijksstraatweg Glimmen	2003 2008 2012	7900 7330 7200				-9%
<b>Locatie 38</b> TELPUNT PROVINCIE Meerweg	2006 2009 2012	8960 8800 8800				-2%
<b>Locatie 39</b> TELPUNT GEMEENTE GRONINGEN Rijksstraatweg tussen Haren en Groningen	2006 2009 2012	12030 10880 9805				-18%
<b>Locatie 40</b> TELPUNT PROVINCIE GRONINGEN N860 tussen Haren en Waterhuizen	2006 2009 2012	10750 10380 9284				-14%

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