

**Gewijzigd voorstel aan** : Gemeenteraad van 28 januari 2013  
**Door tussenkomst van** : Raadscommissie van 15 januari 2013  
**Nummer** :  
**Onderwerp** : Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) Haren  
**Bijlage(n)** : 1. Rapport GVVP Haren 2012-2017 (www.haren.nl)  
2. Concept raadsbesluit

**Samenvatting** : In november 2011 zijn wij gestart met het opstellen van een nieuw Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP). Voor u ligt het eindrapport van de Grontmij. Dit rapport is kaderstellend en is bedoeld als leidraad bij projecten en opgaven voor de komende jaren ten aanzien van verkeer en vervoer. Het stelt ons college en ook uw gemeenteraad in staat om een heldere gedragen visie op het gebied van verkeer en vervoer vast te stellen met daaraan gekoppeld besluiten over (infrastructurele) maatregelen en acties voor de korte en (middel) lange termijn.

**Voorgestelde beslissing** : 1. kennis te nemen van het eindrapport GVVP Haren 2012-2017;  
2. in te stemmen met het beleid zoals aangegeven in het rapport GVVP Haren 2012-2017  
3. kennis te nemen van voorgestelde maatregelen ten aanzien van verkeersveiligheid; De financiële effecten van dit beleid verwerken in de voorjaarsnota 2013;  
4. verkeersmaatregelen ten behoeve van de nog te ontwikkelen (ruimtelijke) projecten te financieren uit de projecten zelf, dan wel zoeken naar andere financieringsbronnen;  
5. bij het verder ontwikkelen en uitwerken van ruimtelijke plannen per project een afweging te maken wat betreft timing en wijze van communicatie/participatie betreffende bereikbaarheid, verkeersveiligheid en parkeren.

## **Inleiding**

In de raadsvergadering van 27 juni 2011 heeft u tijdens de behandeling van de voorjaarsnota een krediet beschikbaar gesteld voor het opstellen van een nieuw en geactualiseerd Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (hierna te noemen GVVP). Het vigerende GVVP dateert uit 2005. Wij hebben de Grontmij opdracht gegeven voor de uitvoering hiervan. In november 2011 is een start gemaakt met de werkzaamheden.

## **Doelstelling**

Voor u ligt het eindrapport GVVP Haren 2012-2017. Het rapport is bedoeld als leidraad bij projecten en opgaven voor de komende jaren. Het stelt ons en uw gemeenteraad in staat een heldere gedragen visie op het gebied van verkeer en vervoer vast te stellen met daaraan gekoppeld besluiten over (infrastructurele) maatregelen en acties voor de korte en (middel) lange termijn. Evenals het huidige GVVP uit 2005 is het nieuwe GVVP een praktisch document dat verkeerskundige blauwdrukken bevat voor projecten en de mogelijkheid biedt te anticiperen op toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Uitgangspunt is vooral de huidige kwaliteiten van het Harense wegennet te behouden en te versterken.

## **Resultaten**

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

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

## **Conclusies en aanbevelingen**

Hierna volgen beknopt enkele conclusies en aanbevelingen. Een uitvoeriger samenvatting kunt u lezen in hoofdstuk 19 op pagina 125 van het rapport.

### ***Terugblik (evaluatie)***

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

### ***Huidige situatie***

#### ***Verkeersveiligheid***

De ontwikkeling van de verkeersveiligheid laat een positieve lijn zien. In de periode 2001 – 2009 is het aantal geregistreerde slachtoffers met 45% gedaald. Door de aanpak van de Top-20 onveilige locaties kan een verdere impuls worden gegeven aan het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Ander aandachtspunt is de relatief hoge betrokkenheid van verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorieën 12-17 jaar en 65+.

### *Verkeersintensiteiten en verkeersstromen*

De totale verkeersdruk is de laatste jaren vrij constant (zelfs lichte daling). In de huidige situatie functioneert de verkeersstructuur van Haren goed. Wel is de verkeersdruk op enkele wegen aan de noordkant van Haren reeds vrij hoog, waarbij er sprake is van een aanzienlijke hoeveelheid autoverkeer, gecombineerd met veel fietsverkeer. Op dit moment doen structurele problemen ten aanzien van verkeersafwikkeling in Haren zich niet voor. Wel gaan diverse ontwikkelingen aan de noordkant van Haren zorgen voor extra verkeersdruk op deze wegen. De ontwikkelingen en het daarmee gepaard gaande extra verkeer zijn belangrijke aandachtspunten bij het waarborgen van een veilige verkeerssituatie in Haren.

### *Hulpdiensten*

Onderdeel van een robuust verkeerssysteem is het waarborgen van een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten (brandweer en ambulance).

### *Waar spelen de knelpunten*

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

### *Consultatie- en informatieronde dorpen*

Om de bewoners van de gemeente Haren te informeren over de totstandkoming van het GVVP zijn consultatiebijeenkomsten gehouden in de dorpen Haren, Noordlaren, Onnen en Glimmen. Daarnaast zijn deze bijeenkomsten gebruikt om input vanuit de dorpen te krijgen als onderdeel van het GVVP. Een aanzienlijk deel van de gemaakte opmerkingen tijdens de bijeenkomsten betreft kleinschalige knelpunten. Separaat van het GVVP wordt geadviseerd deze knelpunten op korte termijn aan te pakken. In Glimmen is met name gediscussieerd over het verkeer op de Rijksstraatweg en gewenste oplossingen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. In het GVVP zijn daarvoor concrete maatregelen voorgesteld. Van alle avonden is een verslag gemaakt. Deze zijn als bijlage gevoegd bij het rapport GVVP. Uit de input van de avonden is een actielijst samengesteld.

### *Veilige schoolomgevingen*

Het rapport Veilige Schoolomgevingen maakt onderdeel uit van het GVVP. Dit rapport betreft analyse en aanbevelingen over verkeersveiligheid rondom basisscholen. De inhoud van dit rapport is aan uw raad inmiddels ter kennis gesteld in de raadsvergadering van 25 juni 2012. U heeft ingestemd met de voorgestelde stappen die nog moeten worden gezet om de aanbevelingen uit het rapport uit te voeren.

### *Parkeerbeleid*

Hoe in de toekomst om te gaan met het parkeerbeleid in het centrum van Haren is sterk afhankelijk van de keuzes die worden gemaakt ten aanzien van de ontwikkeling van het Raadhuisplein.

Wij hebben er dan ook voor gekozen de aanbevelingen (en ook de evaluatie) Parkeerbeleid Haren Centrum in dit rapport buiten beschouwing te laten en u dit aan te bieden als apart onderdeel van het GVVP. De behandeling hiervan vindt gelijktijdig plaats met die van de plannen voor het Raadhuisplein.

## **Toekomstige ontwikkelingen**

### *Gemeentelijke (ruimtelijke) plannen en ontwikkelingen*

- 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.
- Een tweede tunnel onder het spoor voor het autoverkeer is wenselijk. Wij willen daarbij benadrukken, dat de locatiekeuze (Oude Middelhorst) is gebaseerd op verkeerskundige afwegingen. Andere overwegingen en aspecten als leefbaarheid, ruimtelijke inpassing, draagvlak, mogelijkheid tot financiering etc. zijn hier buiten beschouwing gelaten. Nader onderzoek moet plaats vinden naar de mogelijkheid tot het realiseren van een nieuwe spoortunnel.
- Het GVVP bevat een verkeersstructuurvisie waarin maatregelen zijn opgenomen voor het waarborgen van een robuuste verkeersstructuur in de toekomst voor de gehele gemeente Haren.

### *Regio*

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

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

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

### ***Uitwerking actuele thema's***

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

Anticiperend op de ontwikkelingen in Haren-Noord (inclusief nieuwbouw Zernike College) wordt een herinrichting van de Kerklaan, Oosterweg en Dilgtweg geadviseerd.

#### *Rijksstraatweg Glimmen*

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

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

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

Een van de opgaven in het GVVP is het onderzoeken van een geschikte route voor een Fietsroute Plus: een hoogwaardige fietsverbinding waarbij de fietser extra kwaliteit wordt geboden op de aspecten comfort, ruimte en doorstroming.

In het GVVP zijn mogelijke tracés beoordeeld en afgewogen. Als voorkeurstracé is de route vanaf de Helperzoom in Groningen via de Kerklaan, Kromme Elleboog, Jachtlaan, Nieuwlandsweg en Rijksstraatweg via Glimmen naar Zuidlaren benoemd. Dit tracé voldoet aan de meeste kwaliteitseisen van een Fietsroute Plus en is daarom benoemd als voorkeurstracé.

#### *Ketenmobiliteit*

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

#### **Aanpak (vervolg en uitvoering)**

In grote lijnen is het GVVP kaderstellend en in principe een rapport van aanbevelingen. Maatregelen en ontwikkelingsrichtingen worden op structuurniveau gepresenteerd. De aanbevelingen dienen als basis voor de verdere uitwerking van de plannen voor de komende jaren. Concrete maatregelen zullen later in op uitvoering gerichte plannen, zoals Haren Noord, nieuwbouw Zernike etc., moeten worden uitgewerkt.

Uit de input van de genoemde consultatiebijeenkomsten is een actielijst samengesteld. Enkele van deze genoemde knelpunten zijn inmiddels opgelost. Van de overige punten zullen wij op korte termijn (2012/2013) de problemen in kaart brengen en waar nodig en mogelijk maatregelen nemen. Vanwege de doorgaans relatief hoge kosten van infrastructurele maatregelen streven wij er naar om zoveel mogelijk de noodzakelijke maatregelen onderhoud wegen, riolering en verlichting en verkeersveiligheid te combineren (werk met werk maken).

Ondanks het feit, dat objectief gezien, de verkeersveiligheid is verbeterd, blijft het gevoel van onveiligheid bestaan. Dit kwam vooral tot uitdrukking tijdens de vier informatieavonden. Vooral het overschrijden van de snelheidslimiet en daarbij te weinig handhaving was voor de bewoners een belangrijk aandachtspunt. Uit alle vier avonden kwam de wens naar voren om matrixborden met snelheidsaanduiding (Snelheids Informatie Display) te installeren. Ook uit uw raad (onder andere de heer Frima) kwamen tijdens de behandeling van het rapport "Veilige Schoolomgevingen Haren" dergelijke signalen. Wij hebben besloten aan deze wens gehoor te geven. Vanwege de 'houdbaarheidsdatum' (na enige tijd treed er een zekere gewenning op) hebben wij besloten, dat er voorlopig één display wordt aangeschaft, welke 3 á 4 maandelijks per dorp zal rouleren.

#### **Communicatie**

Bij het tot stand komen van het rapport Veilige Schoolomgevingen hebben wij uitvoerig overleg gevoerd met de scholen (ouders en directie), politie, VVN en Fietsersbond.

Voor wat betreft de overige aandachtspunten in het GVVP hebben wij, zoals gezegd, vier consultatie/informatiebijeenkomsten georganiseerd in de dorpen. Hiervoor zijn alle inwoners van Haren via onze website, het Harener Weekblad en de plaatselijke media (dorpskrant) uitgenodigd. Over de aangedragen knelpunten tijdens deze bijeenkomsten zullen wij wat betreft oplossingen en uitvoering zo spoedig mogelijk in overleg gaan met de bewoners (of een vertegenwoordiging hiervan).

Op 20 november 2012 heeft u tijdens het "Rondetafelgesprek" kennis kunnen nemen van de opvattingen van de verschillende belangengroeperingen en deskundigen over het GVVP.

Het GVVP is in hoofdzaak een document, waarin het gemeentelijk verkeersbeleid voor de komende jaren in grote lijnen wordt aangegeven. De aanbevelingen in het GVVP dienen daarbij als leidraad voor de daadwerkelijke planvorming bij het ontwikkelen van projecten. Dit was, naast het inventariseren van knelpunten, ook het uitgangspunt tijdens de vier informatie/consultatiebijeenkomsten. Het is ook de status van de inhoud van het rapport waar u als gemeenteraad een besluit over neemt.

Timing en wijze van communicatie moeten vervolgens per project worden bepaald. Wel is over onderwerpen als Fietsroute Plus en bereikbaarheid Oosterhaar reeds overleg gevoerd met de Fietsersbond en de hulpdiensten (brandweer). Gezien vorenstaande willen wij u, wat betreft de verkeersproblematiek, bij het verder ontwikkelen en uitwerken van de plannen zoals Haren Noord, nieuwbouw Zernike etc. per project een communicatietraject voorleggen. De aanbevelingen in het GVVP dienen daarbij als basis. Dit geldt ook met name voor de aanbevelingen van een tweede tunnel onder het spoor. Uw raad zou in dit geval zelf kunnen besluiten tot het organiseren van een hoorzitting.

### **Financiële consequenties**

De gewenste maatregelen met betrekking tot onderhoud, verlichting en handhaving die naar voren kwamen tijdens de consultatieavonden kunnen ten laste komen van de daarvoor beschikbaar gestelde reguliere budgetten 2012 (eventueel 2013). Gewenste verkeersveiligheidsmaatregelen die werden genoemd tijdens het overleg met bewoners en op relatief korte termijn kunnen worden uitgevoerd komen ten laste van het budget maatregelen verkeersveiligheid 2013 en/of 2014. Dit budget bedraagt jaarlijks € 180.000,-.

Het nieuwe GVVP is een kaderstellende beleidsnota, waar nieuw beleid op gebaseerd wordt. Het nieuwe GVVP vervangt het oude GVVP van 2005. Een belangrijke onderdeel van de uitvoering van het beleid zijn de maatregelen, die wij nemen om de verkeersveiligheid te vergroten. Wij financieren deze maatregelen grotendeels uit de investeringskredieten "Maatregelen Verkeersveiligheid" en daarnaast ontvangen wij ook met enige regelmaat cofinanciering van verschillende subsidiegevers. De investeringskredieten voor "Maatregelen Verkeersveiligheid" zijn tot en met 2014 in de investeringslijst opgenomen. Na 2014 zijn echter voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsmaatregelen geen investeringskredieten meer in de begroting opgenomen.

Geen financieringsmogelijkheden meer voor het investeren in verkeersveiligheidsmaatregelen lijkt ons geen wenselijk scenario. Uit de evaluatie in het GVVP blijkt, dat ons beleid ten aanzien van verkeersveiligheid de laatste jaren succesvol is geweest. Het aantal ongevallen is afgenomen. Bovendien is zichtbaar de ruimtelijke kwaliteit verbeterd. Dit gegeven is voor ons aanleiding het huidige beleid voort te zetten. Ondanks het feit, dat het objectief veiliger is geworden, zal het noodzakelijk zijn de komende jaren te blijven investeren. Met name extra aandacht voor de verkeersveiligheid voor ouderen, kinderen en mensen met een beperking (bv visueel gehandicapten).

Een ander argument is het feit dat voor wegen, waar een 30km limiet geldt, maar nog niet als zodanig zijn ingericht (bv. Middelhorsterweg, Jachtlaan, Kerklaan, Dilgtweg etc.) na 2014 geen geld meer beschikbaar is. Bovendien heeft dit mede consequenties voor weg- en rioolreconstructies als zodanig (werk met werk maken). Een financieringsbron valt weg, waardoor ingeleverd zal worden op kwaliteit en mogelijkheden. Ook een beroep doen op subsidies (bv BDU subsidie) ten aanzien van maatregelen verkeersveiligheid is in principe niet meer mogelijk, omdat de meeste subsidiegevers een eigen bijdrage vragen van onze gemeente.

In de beleidsbegroting 2011 heeft uw raad besloten, alvorens nieuwe investeringskredieten voor "Maatregelen Verkeersveiligheid" op te nemen voor 2015 en verder, te willen wachten op de actualisatie van het GVVP. Voornoemde argumenten en de aanbevelingen in het voor u liggende rapport rechtvaardigen uw raad voor te stellen ook na 2014 jaarlijks een investeringskrediet beschikbaar te stellen voor het uitvoeren van verkeersmaatregelen. Op dit moment is het jaarlijks investeringskrediet € 180.000,-. Dit bedrag is de laatste jaren niet aangepast. Gezien de inflatie, het feit dat er steeds meer eisen worden gesteld aan het wegennet (zowel wettelijk als door de bewoners) en het wegennet is uitgebreid, stellen wij voor bij

de voorjaarsnota in 2013 de afweging te maken welke middelen vanaf 2015 extra beschikbaar worden gesteld voor uitvoering van maatregelen genoemd in het GVVP.

Tot op heden wordt voor de investering verkeersmaatregelen uitgegaan van een realisatietermijn van een jaar. Dat wil zeggen, dat de investering is afgerond aan het einde van het geplande jaar. De ervaring heeft ons geleerd, dat een aantal grote investeringen in werkelijkheid een realisatietermijn hebben van circa twee jaar. Vanwege het feit, dat investeringen in de verkeersveiligheid vaak samengaan met investeringen in riolen en wegen is het praktisch en reëel om ook nieuwe investeringen in verkeersmaatregelen over twee jaar open te stellen.

De consequenties van het nieuwe beleid worden zichtbaar gemaakt in de voorjaarsnota 2013. Uw raad maakt dan de integrale afweging (waarbij de dekkingsmogelijkheden een belangrijke rol spelen) of de benodigde middelen om het beleid te kunnen uitvoeren daadwerkelijk in de begroting 2014 verwerkt zullen worden. Op dit moment is het voorstel om kennis te nemen van de benodigde middelen om het nieuwe beleid uit te voeren.

Voor meer omvangrijkere projecten als herinrichting Rijksstraatweg Glimmen, spoortunnel, aanleg Fietsroute Plus etc. zullen aparte financieringsbronnen moeten worden gezocht. Voor het realiseren van een Fietsroute Plus Groningen - Zuidlaren liggen er mogelijkheden om een beroep te doen op financiële ondersteuning door de Regio Groningen Assen. Inmiddels zijn wij aangeschoven bij het overleg over de bereikbaarheid van de stad Groningen (bereikbaarheidsteam Ring Zuid) in het kader van de werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg (start 2015). Wellicht biedt dit mogelijkheden (ook financieel) voor de aanpak van de Rijksstraatweg in Glimmen.

Voor de spoortunnel geldt, dat deze net als andere nieuwe infrastructurele verkeersvoorzieningen ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld woningbouwontwikkeling Haren Noord en nieuwbouw Zernike College) meegenomen moeten worden binnen de financiering van het betreffende project. Dit geldt uiteraard ook voor personele inzet.

### **Voorgestelde beslissing**

1. kennis te nemen van het eindrapport GVVP Haren 2012-2017;
2. in te stemmen met het beleid zoals aangegeven in het rapport GVVP Haren 2012-2017
3. kennis te nemen van voorgestelde maatregelen ten aanzien van verkeersveiligheid; De financiële effecten van dit beleid verwerken in de voorjaarsnota 2013;
4. verkeersmaatregelen ten behoeve van de nog te ontwikkelen (ruimtelijke) projecten te financieren uit de projecten zelf, dan wel zoeken naar andere financieringsbronnen;
5. bij het verder ontwikkelen en uitwerken van ruimtelijke plannen per project een afweging te maken wat betreft timing en wijze van communicatie/participatie betreffende bereikbaarheid, verkeersveiligheid en parkeren.

Haren, 28 januari 2012

burgemeester en wethouders,

mr. M.P. de Wilde,  
secretaris

J.H. Bats,  
burgemeester