

## Notitie

Datum  
15 november 2013

Kenmerk  
307584

Betreft  
Verkeer Raadhuisplein - Haderaplein

In deze notitie wordt ingegaan op de verkeerskundige effecten op het gebied van verkeersstromen als gevolg van de voorziene ontwikkeling op het Raadhuisplein - Haderaplein. In het rapport "Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein" d.d. 14 november 2012 wordt uitgebreid ingegaan op de verkeersaspecten bij de ontwikkeling. Deze notitie bevat een samenvatting van elementen uit bovengenoemd rapport. 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.

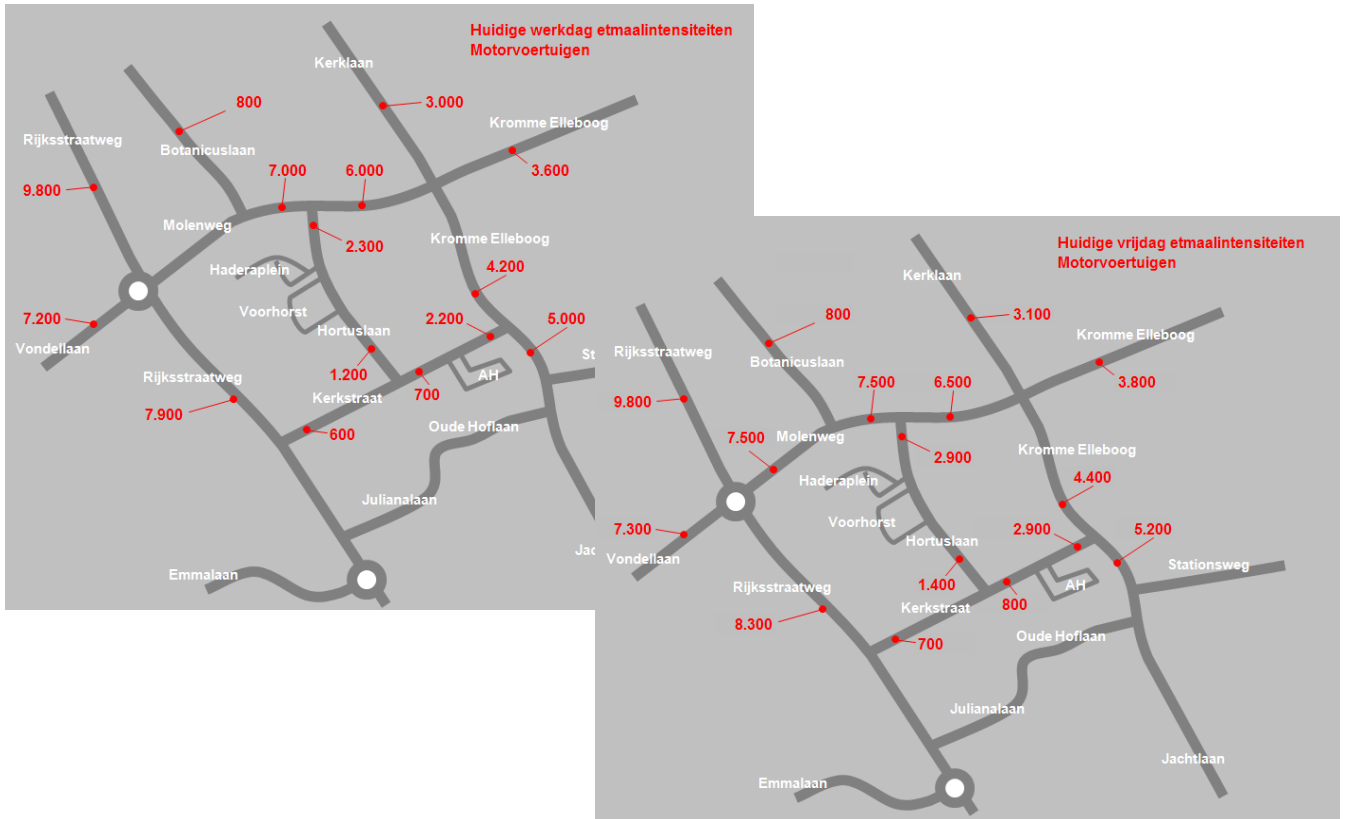
### Uitgangspunten

Als basis dienen de stedenbouwkundige verkenningen en de kaderstelling zoals die er op dit moment liggen. In het kader van de stedenbouwkundige verkenningen en de kaderstelling is meermaals overleg gevoerd met de klankbordgroep. Belangrijke elementen hieruit zijn verwerkt in onderstaand stedenbouwkundig kaartbeeld, dat als basis is gehanteerd in deze rapportage. De voor deze rapportage belangrijkste gegevens hierbij zijn:

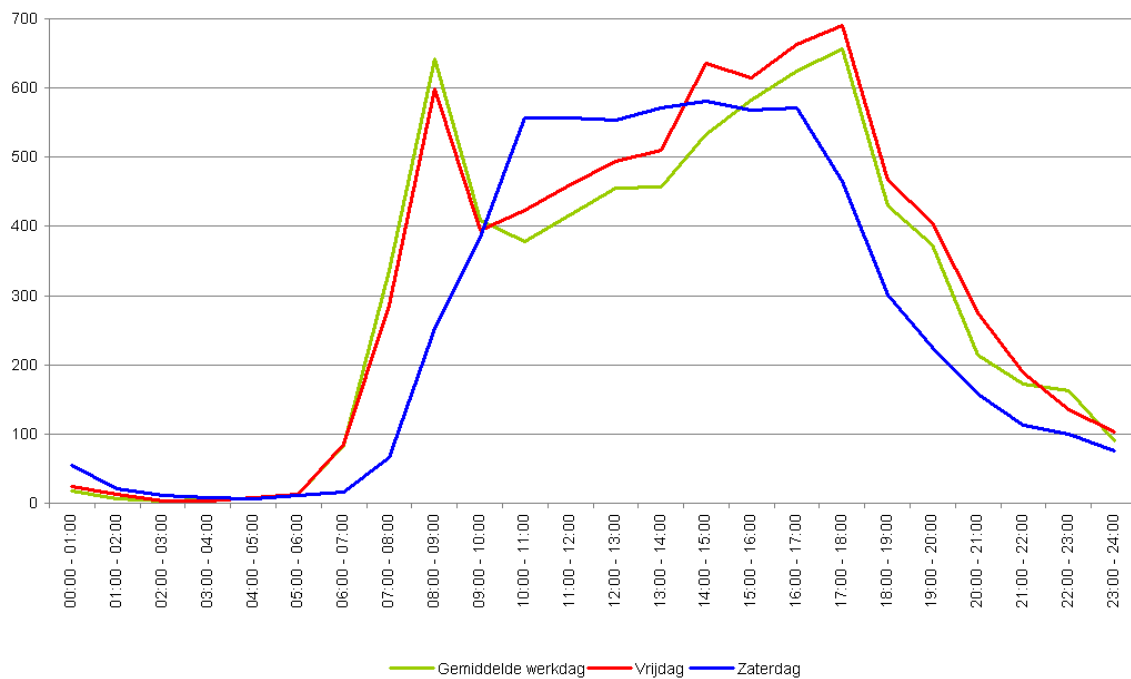
- het geprojecteerde commerciële gebouw met een oppervlak van 2800 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak met daar bovenop appartementen;
- de expeditieroute vanaf De Schakel via de commerciële ruimte naar de Hortuslaan;
- de fietsroute vanaf de Rijksstraatweg over het Raadhuisplein naar de Hortuslaan;
- de bestaande toegang van parkeergarage De Voorhorst vanaf de Hortuslaan.



### Huidige verkeerssituatie



### Intensiteitverloop etmaal Molenweg, motorvoertuigen



In het GVVP Haren is een overzicht opgenomen met verkeersknelpunten in de huidige situatie. Hieruit blijkt dat 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. Na de keuze voor de wijze van ontsluiten van de locatie zal in het verdere planproces Raadhuisplein nader gekeken moeten worden naar mogelijke maatregelen voor de aanpak van de ervaren knelpunten die beïnvloed worden door de ontwikkeling op het Raadhuisplein - Haderaplein.

Hieronder zijn puntsgewijs de conclusies en aandachtspunten van de huidige verkeerssituatie in Haren opgenomen.

- Alle wegen in het centrum van Haren zijn erftoegangswegen waarvoor een snelheid van 30 km/h geldt.
- Passend bij de functies van de wegen, de inrichting en de toegepaste Shared Space principes, maakt autoverkeer en fietsverkeer gezamenlijk gebruik van de rijbaan.
- De Rijksstraatweg, Molenweg en Jachtlaan - Kromme Elleboog zijn de drukste wegen in het centrum van Haren met op een gemiddelde werkdag globaal 4000 - 8000 motorvoertuigbewegingen. De Hortuslaan en Kerkstraat zijn beduidend rustiger met op de gemiddelde werkdag globaal 1000 - 2000 motorvoertuigen.
- In het centrum van Haren zijn de hoogste fietsintensiteiten gemeten op de Kerkstraat, met pieken tot 4000. Er is een belangrijke relatie tussen de Kerkstraat en de Jachtlaan. Gemiddeld genomen rijden er op de Kerkstraat globaal twee maal zoveel fietsers als op de Molenweg en Kromme Elleboog.
- Het kruispunt Kerklaan – Molenweg – Kromme Elleboog wordt als knelpunt ervaren.
- Gedurende een groot deel van de dag zijn er geen verstoringen in de verkeersafwikkeling in het centrum.
- Tijdens piekmomenten treden korte wachtrijen op op de Kerkstraat richting Albert Heijn.
- Het laden en lossen op de Molenweg nabij de rotonde Rijksstraatweg zorgt op die momenten voor verstoring in de verkeersafwikkeling.
- Wat betreft letselongevallen en ongevallen met (brom)fietsers zijn de verschillen tussen de wegen in het centrum klein. Op alle wegen zijn de aantallen laag. Het huidige ongevallebeeld vormt geen onderscheidend element bij de keuze voor de ontsluiting.
- Het laden en lossen vindt in de huidige situatie primair plaats via het Haderaplein en niet via de Voorhorst.

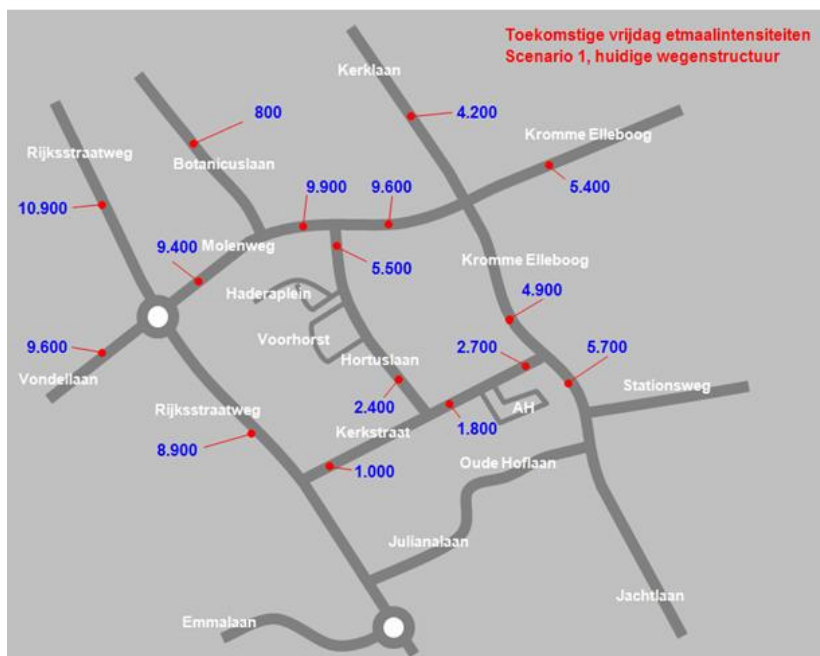
### **Toekomstige verkeerssituatie**

Naast de ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein spelen 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 (totaal circa 850 woningen). In het GVVP is een prognose opgenomen van de te verwachten intensiteittoenames per etmaal op de wegen in het centrum van Haren als gevolg van de woningbouw Haren Noord. Daarnaast is in de rapportage 'Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein' een prognose opgenomen van de te verwachten verkeerseffecten door de ontwikkeling van het project Raadhuisplein. Hierbij is aandacht besteed aan verschillende scenario's, namelijk het toevoegen van een extra supermarkt in het centrum versus het verplaatsen van de huidige supermarkt aan de Kerkstraat naar het Raadhuisplein. Het streven is inzetten op een verplaatsing van de supermarkt.

*Conclusies en aanbevelingen rapport 'Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein'*

De ontwikkeling op het Raadhuisplein - Haderaplein zal 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.

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 gebied Dilgt, Hemmen, Essen naar Rijksstraatweg. Hierdoor zal de Molenweg ontlast worden. Dit geldt niet voor de rotonde op de Rijksstraatweg.

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 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.

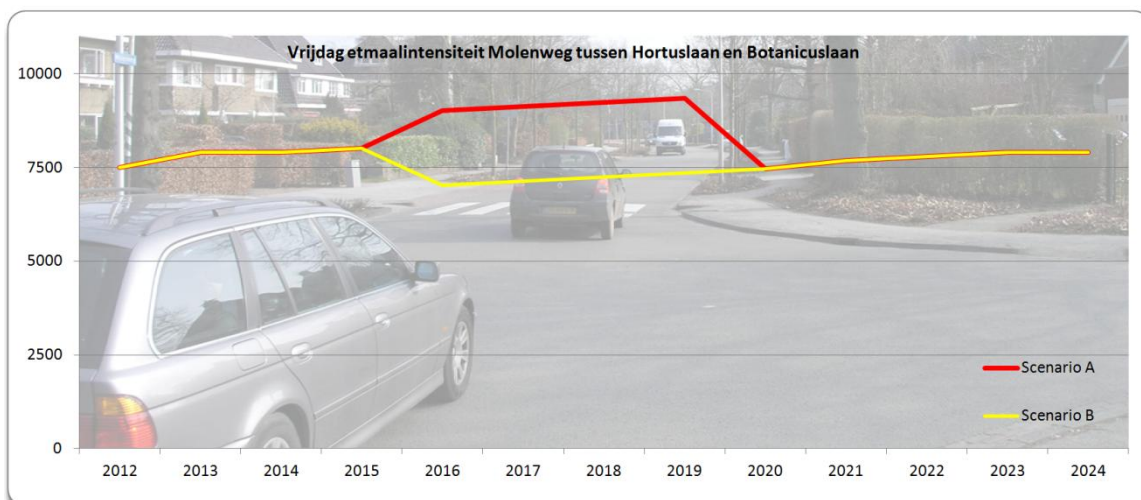
### Perspectief ontwikkeling verkeersdruk

Op basis van de verkeerstellingen die in Haren worden uitgevoerd kan geconcludeerd worden dat de intensiteiten in Haren vrij constant zijn (in totaliteit lichte afname). De meest recente telling op de Molenweg dateert van 2011. Inmiddels is deelgebied 3 bijna gereed, waardoor het wenselijk is de verkeerstellingen op de Molenweg te herhalen op het moment dat de Vondellaan weer open is. Dan kan het effect van deelgebied 3 en een eventueel effect van de herinrichting van de Vondellaan op de verkeersintensiteit op de Molenweg bepaald worden.

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 wordt de verkeersintensiteit op de Molenweg te blijven monitoren.

De ontwikkeling van de verkeersintensiteit op de Molenweg is afhankelijk 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 Rijksstraatweg. 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 onderstaande tabel is het geschatte totaaleffect per ontwikkeling weergegeven. In de grafiek daaronder 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.

Effect ontwikkelingen op intensiteiten vrijdag etmaal Molenweg tussen Hortuslaan en Botanicuslaan			
Scenario A		Scenario 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



### *Verplaatsing supermarkt versus extra supermarkt*

In het verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein is aangegeven dat het verkeerskundig gezien nadrukkelijk wenselijker is te kiezen voor een verplaatsing van de Albert Heijn in plaats van het toevoegen van een extra supermarkt. Dit omdat bij de ontwikkeling van het Raadhuisplein – Haderaplein met daarin een verplaatsing van de Albert Heijn in combinatie met de woningbouw in Haren noord reeds zorgt voor een aanzienlijke toename van het verkeer in het centrum van Haren. 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.

De veranderingen in de verkeersstromen in het centrum zijn afhankelijk van de invulling van het Raadhuisplein – Haderaplein en de invulling van de bestaande locatie van de Albert Heijn aan de Kerkstraat. Afhankelijk van de invulling hiervan kunnen de scenario's leiden tot een verschil van enkele honderden voertuigen per dag in het centrum. Dit verschil verdeeld zich over het wegennet in het centrum, waarbij het verschil tussen deze scenario's zich met name op de Kerkstraat en directe omgeving zal manifesteren.

In de huidige situatie treden tijdens piekmomenten wachtrijen op de Kerkstraat op. Dit verkeer conflicteert met de drukke fietsroute via de Kerkstraat. Een verplaatsing van de supermarkt van de Kerkstraat naar het Raadhuisplein betekent een ontlasting van de Kerkstraat. Dit is gunstig voor de verkeersafwikkeling, voor de fietsroute via de Kerkstraat en voor de leefbaarheid van de woningen in de Kerkstraat.

In de rapportage 'Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein' is in het scenario bij de verplaatsing van de Albert Heijn naar het Raadhuisplein uitgegaan van een invulling van de locatie Kerkstraat met 'overige detailhandel'. De (her) invulling van de locatie Kerkstraat heeft invloed op de verkeersgeneratie. In de rapportage 'Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein' is voor deze locatie uitgegaan van 1.700 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak overige detailhandel met een verkeersgeneratie van 1.400 ritten op een vrijdage. Wanneer bijvoorbeeld grondgebonden woningen op de locatie Kerkstraat zouden worden gerealiseerd (idee 6 woningen) dan zou dit een verkeersgeneratie van circa 50 ritten op een vrijdage opleveren. Dit zou een aanzienlijke vermindering van de verkeersdruk op de Kerkstraat en directe omgeving betekenen. Deze vermindering verdund zich vervolgens over het wegennet, waaronder de Molenweg.

### *Conclusie verkeerssituatie*

De ontwikkelingen aan de noordkant van Haren, waaronder de ontwikkeling Raadhuisplein, zorgen voor een toename van de verkeersdruk, waarbij deze zich met name manifesteert 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 gebied Dilgt, Hemmen, Essen naar Rijksweg. Hierdoor zal de Molenweg ontlast worden. De ontwikkeling van de intensiteit op de Molenweg in de komende jaren is afhankelijk van de volgorde waarin de ontwikkelingen en een verbinding tussen de Oosterweg en Rijksweg gerealiseerd worden.

Behalve het realiseren van een verbinding tussen de Oosterweg en Rijksweg wordt ook geadviseerd om maatregelen te treffen om het laden en lossen nabij de rotonde naast de rijbaan te laten plaatsvinden en om als vervolg op de in het GVVP aangeduide route Nieuwlandweg – Jachtlaan – Kromme Elleboog - Kerklaan als Fietsroute Plus mogelijke maatregelen te onderzoeken die aansluiten bij deze functie en die de verkeerssituatie verbeteren.