

# Advies AVV verkeerssituatie Haren

Augustus 2020

## Aanleiding

Op 3 oktober 2019 heeft de Adviescommissie Verkeer & Vervoer van de gemeente Groningen tijdens een oriënterend veldwerkbezoek verschillende verkeerskundig gerelateerde locaties in de woonplaats Haren bezocht, onder begeleiding van twee adviesleden die in de woonplaats Haren woonachtig zijn. De aanleiding voor het veldwerk was tweeledig: 1) kennismaking van commissieleden met een nieuw stuk gemeente Groningen en 2) het delen van praktijkervaring van meerdere leden van de Adviescommissie met verkeerskundige knelpunten in de omgeving van de Molenweg.

Gedurende dit bezoek zijn er diverse observaties gedaan en mogelijke knelpunten vastgesteld. Om de mogelijke knelpunten verder te analyseren en om, indien van toepassing, met gerichte adviezen te kunnen komen, is er een projectgroep Haren binnen de Adviescommissie ingesteld.

De projectgroep bestond uit een vijftal leden vanuit de Adviescommissie en had als doel om de bevindingen van het veldwerk verder te analyseren, uit te werken en te vertalen naar een advies.

Dit document, waarin de analyse en het advies zijn samengevoegd, is het resultaat van de werkgroep.

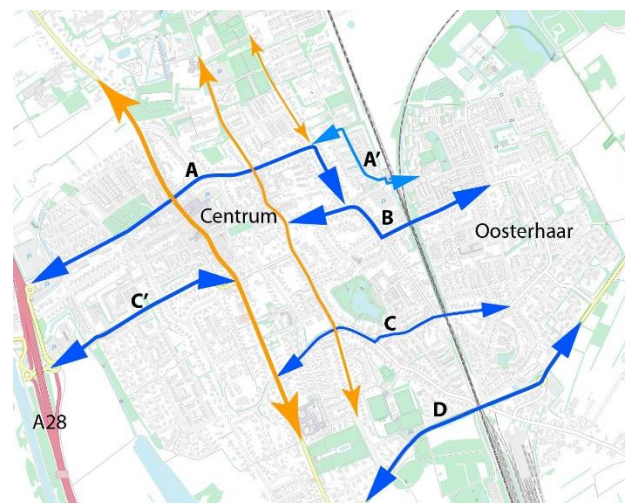
## De woonplaats Haren

De voormalige gemeente Haren was een typische forensengemeente, waar een aanzienlijk deel van de beroepsbevolking een betrekking had in de gemeente Groningen. Na de gemeentelijke herindeling valt er feitelijk niet meer te spreken over een forensengemeente, maar het is aannemelijk dat de hoeveelheid forensenverkeer tussen de woonplaats Haren en de stad Groningen na de herindeling niet is veranderd. De woonplaats Haren is enigszins een atypische forensenplaats omdat het tegelijkertijd een centrumkern is met een hoog voorzieningenniveau, waaronder een regionale onderwijsfunctie voor woonplaatsen ten zuiden van de stad Groningen. De woonplaats heeft bijna 18-duizend inwoners en kende over de periode 2013-2019 een bevolkingsgroei van circa 9% (CBS, 2020). Na de Tweede Wereldoorlog is er grootschalige woningbouw gerealiseerd in de wijk Oosterhaar (5.000 inwoners), ten oosten van het spoor, in de wijk Maarwold nabij de A28 en recent in de wijk Harenerhold ten noordoosten van het oude dorp, tussen de Oosterweg en het spoor. De onderwijsinstellingen, waaronder het Harens Lyceum met zo'n 1400 leerlingen, bevinden zich in het noordoosten van de woonplaats.

## Verkeersstructuur en knelpunten

Haren heeft een van oudsher sterke noord-zuid wegenstructuur (over de uitlopers van de Hondsrug) en een beperkte oost-west oriëntatie. Deze historische stedenbouwkundige noord-zuidverbinding, de naoorlogse woningbouwontwikkeling met nadruk op de oostzijde van het dorp, de A28 aan de westzijde van het dorp en de twee functies als forensendorp en centrumdorp lijken in toenemende mate met elkaar te conflicteren.

Het woon-werkverkeer en het regionale onderwijs geeft vooral een grote verkeersdruk op de van oudsher ondergeschikte oost-west verbindingen tussen de woonomgeving Jachtlaan en de woonwijk Oosterhaar en het dorpscentrum, de Rijksstraatweg en de A28. Dit betreft meerdere oost-westverbindingen: de "noordelijke" route Vondellaan/Molenweg/Oosterweg (A op de kaart

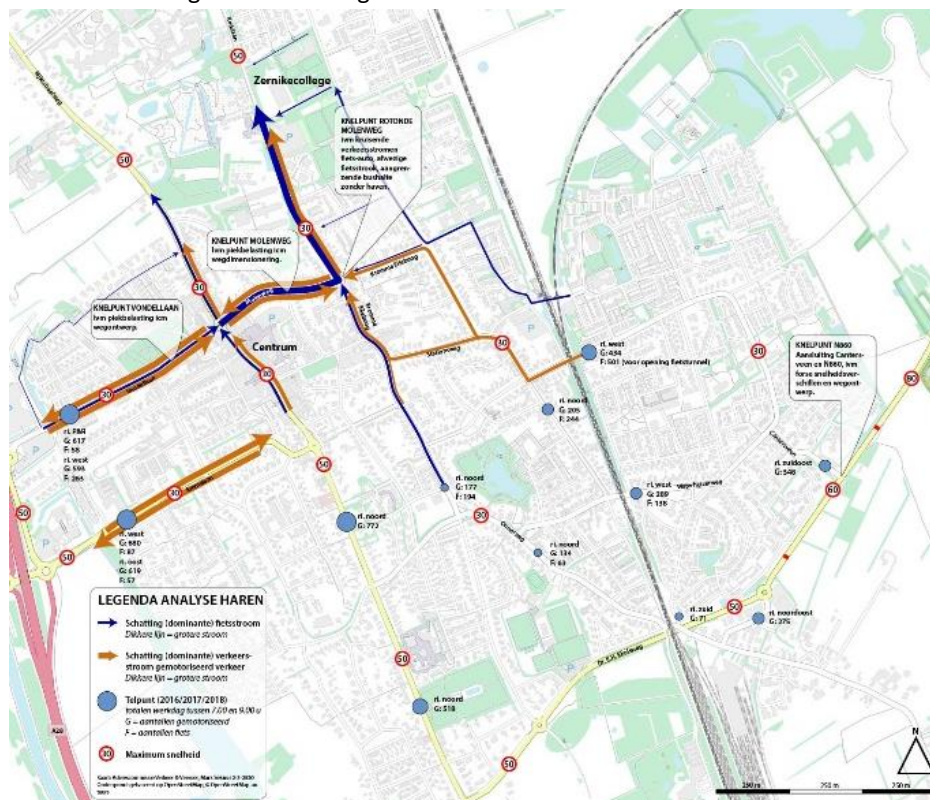


Figuur 1: Verkeersstructuur Haren

figuur 1), waarbij fietsers via de recent geopende fietstunnel bij station Haren kunnen (A'), en een tweetal "zuidelijke" routes door het fijnmazige woonstratenpatroon. Deze zuidelijke routes lopen via de Oude Middelhorst/Middelhorsterweg/Stationsweg (B op de kaart) en de Molenkampsteeg/Waterhuizerweg/Onnerweg (C op de kaart), met via de Rijksweg aansluiting op de Emmalaan (C'). Daarnaast is er een zuidelijk gelegen route aan de rand van de woonkern, via de Dr. Ebelsweg (N860) (D op de kaart). Deze route heeft het karakter van een doorgaande weg en sluit aan op de Rijksweg. De route wordt in mindere mate gebruikt door het verkeer vanuit Oosterhaar richting Rijksweg/A28.

In onderstaande analyse gaan we met name in op de "noordelijke" route en werpen ook nog een blik op de aansluiting van Oosterhaar op de N680 bij de Cantersveen.

Voor de as Vondellaan, Molenweg en Kromme Elleboog kent een grote verkeersdruk ten opzichte van de capaciteit van deze route, zo blijkt uit verkeerstellingen en eigen observaties. In figuur 2 (zie voor een grotere versie pagina 5) zijn op basis van verkeerstellingen (SWECO, 2016, 2017, 2018) en eigen observaties verkeersstromen, knelpunten en andere relevante gegevens weergegeven. Vier knelpunten worden na het figuur verder toegelicht.



Figuur 2: kaart verkeerskundige analyse woonplaats Haren, zie pagina 6 voor een grotere versie

### Knelpunt Rotonde Molenweg – Kromme Elleboog- Kerklaan

De rotonde Molenweg-Kromme Elleboog-Kerklaan vormt tijdens de ochtendspits een scharnierpunt tussen twee dominante verkeersstromen:

- 1) Scholieren en forenzen die vanuit de Molenweg naar de Kerklaan fietsen;
- 2) Automobilisten (forenzen) die vanuit de aangrenzende buurten en wijken via de Kromme Elleboog en de Molenweg richting de A28 en Rijksweg rijden.

Daarnaast is er sprake van een iets kleinere, maar ook duidelijk aanwezige, verkeersstroom van automobilisten van de Molenweg naar de Kerklaan (forensenverkeer, deels in combinatie met het met de auto wegbrengen van scholieren).

De stromen kruisen elkaar op de rotonde, waardoor er vanuit verschillende richtingen opstoppingen en (gevoelsmatige) onveilige situaties ontstaan. De aan de rotonde grenzende bushalte (zonder haven) op de Kerklaan lijkt de overzichtelijkheid en doorstroming negatief te beïnvloeden.

### **Knelpunt Molenweg**

De Molenweg heeft een hoge verkeersintensiteit tijdens de ochtendspits en wordt gebruikt door verschillende modaliteiten (voornamelijk fiets en auto). De weg vervult een rol als ontsluitingsweg voor de aangrenzende wijken en buurten en is ontworpen als erftoegangsweg met een snelheidsbeperking van 30 km/uur en gelijkwaardige kruisingen. De wegbreedte is circa 5 meter, met een smallere breedte (tussen de ca. 4,5 en 4,8 m) tussen het wegvak Rijksstraatweg en de Botanicuslaan.

Tijdens de ochtendspits is er structureel sprake van opstoppingen in beide richtingen en zorgt het inhalen door automobilisten van fietsers voor onveilige situaties, vanwege de krappe wegdimensionering. Uitwijkmogelijkheden voor fietsers zijn daarbij beperkt.

### **Knelpunt Vondellaan**

De Vondellaan heeft, evenals de Molenweg, een hoge verkeersintensiteit tijdens de ochtendspits en wordt gebruikt door verschillende modaliteiten. De weg lijkt een rol te vervullen als gebiedsontsluitingsweg, maar dan met een snelheidsbeperking van 30 km/uur en gelijkwaardige kruisingen. De wegbreedte is circa 6 meter en is daarmee breder dan de Molenweg.

Tijdens de ochtendspits is er regelmatig sprake van opstoppingen rond de rotonde met de Rijksstraatweg en zorgt het inhalen door automobilisten van fietsers voor onveilige situaties, vanwege de krappe wegdimensionering. Buiten de spits lijkt er sprake te zijn van hogere snelheden dan de voorgeschreven 30 km/uur.

Er lijken zich, door het wegontwerp, conflicten voor te doen tussen motorvoertuigen en fietser. De wegdimensionering lijkt niet in verhouding met de dagelijkse piekbelastingen en de functie van de weg.

### **Knelpunt aansluiting N860 – Cantersveen**

Gemotoriseerd verkeer vanuit de wijk Oosterhaar wordt voornamelijk ontsloten via een drietal wegen:

Een noordelijke ontsluiting via de Oude Middelhort, een zuidelijke via de wat onveiliger lijkende Waterhuizerweg (gebaseerd op gegevens STAR<sup>1</sup>) en een zuidoostelijke ontsluiting via Cantersveen op de N860/Dr. Ebelsweg via het Cantersveen

De N860 (Dr. Ebelsweg) is een gebiedsontsluitingsweg met, ter plekke van de aansluiting met het Cantersveen, een maximumsnelheid van 60 km/uur zonder snelheidsbeperkende maatregelen. Deze aansluiting wordt tijdens de ochtendspits minder frequent gebruikt dan de aansluiting via de Oude Middelhorst. Tijdens observatie ter plekke werd geconstateerd dat de aansluiting niet naar behoren functioneert en verkeer vanuit de Cantersveen lastig de N860 op kan rijden. Met name linksaf in noordoostelijke richting naar Waterhuizen, waardoor verkeer voor rechtsaf richting de Rijksstraatweg/A28 stagneert.

## **Advies**

Op basis van voorgaande analyse en constatering vindt de Adviescommissie het van belang om een advies aan de betrokken ambtenaren en het College van B&W uit te brengen. Dit advies bestaat uit een drietal deeladviezen:

- 1) Het versterken van zuidelijke routes;
- 2) het bieden van een fietsersalternatief voor de noordelijke route;
- 3) het verkeerskundig verbeteren van enkele knelpunten op de as Vondellaan/Molenweg

---

<sup>1</sup> Vier geregistreerde verkeersongevallen vanaf 1-1-2014. Bron STAR <https://www.star-verkeersongevallen.nl> (5-2020)

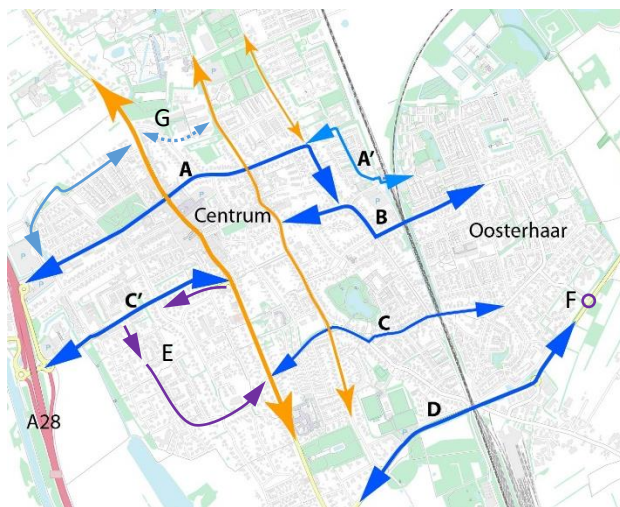
## Versterking zuidelijke route

Om de noordelijke route te ontlasten adviseert de adviescommissie om te onderzoeken hoe een verleidelijke zuidelijke route kan worden gecreëerd van de spoorwegovergang Waterhuizerweg naar de A28, via de Molenkampsteeg, Onnerweg/Jachtlaan, Rijksstraatweg en Emmalaan (C).

Onderzocht dient te worden hoe de doorstroming op de Molenkampsteeg in westelijke richting verbeterd kan worden en wat voor een rol de daar geparkeerde auto's hebben in de belemmering van de doorstroming. Daarnaast wordt geadviseerd de doorstroming op het punt Jachtlaan/Rijksstraatweg te verbeteren en daarbij onderzoeksgericht te experimenteren met het uitschakelen en aanpassen van de (op dit moment doorstroming belemmerende) verkeersregelinstantie.

De adviescommissie adviseert daarnaast om te onderzoeken wat het effect is van het instellen van een eenrichtingscircuit (E) via de Spinozalaan/Ruitersteeg voor gemotoriseerd verkeer richting oost en het deel Emmalaan tussen Rijksstraatweg en Westerse Drift richting west. De aanname van de adviescommissie is dat door het uitvoeren van deze ingreep de doorstroming op de route zal worden verbeterd en er een veilige fietsontsluiting voor de wijk Maarwold naar het centrum kan worden gecreëerd.

De adviescommissie adviseert tevens in het kader van ontlasting van de noordelijke route de mogelijkheden te onderzoeken voor het aanleggen van een rotonde op de kruising dr. Ebelsweg/Cantersveen (F), zodat er tijdens de ochtendspits een aantrekkelijker en doorstromingsvriendelijk alternatief via de N860 wordt geboden voor de noordelijker gelegen routes.



Figuur 3: Verkeersstructuur Haren met voorstellen voor aanpassingen

## Alternatief noordelijke route

Ook bij verbeteringen aan de zuidelijke route zal de "noordelijke" route over het deel Vondellaan/Molenweg/Kerklaan tijdens de ochtendspits een (over)belaste route blijven, zowel voor autoverkeer als voor fietsverkeer. Gemotoriseerd forensenverkeer conflicteert met fietsers, waaronder veel scholieren en docenten van het Harens lyceum/Zernikecollege en Maartenscollege. De wegdimensionering in combinatie met de functie als ontsluitingsweg maken de route onaantrekkelijk voor fietsende forensen, scholieren en recreanten. Voor fietsers vanuit Noordoost-Haren richting Paterswolde is er geen aantrekkelijk alternatief voor de Vondellaan.

Als oplossingsrichting adviseert de adviescommissie om een betere en deels vanuit de historie aanwezige fietsverbinding tussen de Rijksstraatweg en de Kerklaan te realiseren (G), zoals deze in 2015 is onderzocht (bron: raadsbericht 2015-38), die aansluit op de (deels) fietsverbinding via de Warmoltslaan en Potgieterslaan. Het ligt daarbij voor de hand om een onderzoek te doen naar de

mogelijkheden tot verwerving van gronden van het voormalig Biologisch Centrum en die van de eigenaar van de ontsluitingsweg van het pand Rijksweg 79.

De adviescommissie ziet een dergelijke fietsverbinding als belangrijke bijdrage aan de verbetering van een veilige, functionele en noodzakelijk fietsinfrastructuur in het noordelijke deel van het dorp Haren. De verbinding zal hoogst waarschijnlijk bijdragen aan een substantiële vermindering van het aantal (groepen) fietsers op de Vondellaan en Molenweg en daarmee een waarschijnlijke afname van het aantal conflictsituaties, wat mede leidt tot een betere doorstroming en een fietsvriendelijkere omgeving.

## Verkeerskundige verbeteringen as Vondellaan/Molenweg

### Rotonde Molenweg – Kromme Elleboog - Kerklaan

De rotonde vormt tijdens de ochtendspits één van de knelpunten op de noordelijke oost-westverbinding. Geadviseerd wordt om de rotonde zodanig in te richten dat er een scheiding mogelijk is tussen de (conflicterende) verkeersstromen. Indien er te weinig ruimte is om dit te realiseren, wordt er geadviseerd om de rotonde in te richten als volwaardig onderdeel van de aangrenzende fietsplusroute, zodat er (visueel) meer nadruk wordt gelegd op de fietsers.

Daarnaast wordt er geadviseerd om de bushaltering te verbeteren, door havens aan te leggen of door de haltes in noordelijke richting te verplaatsen, zodat de overzichtelijkheid en doorstroming ter plaatste van de rotonde verbeterd wordt.

### Molenweg & Vondellaan

De dimensionering van de Molenweg en de Vondellaan is dermate dat er geen makkelijke quick wins en voor de hand liggende oplossing mogelijk lijken te zijn. Het verlichten van de verkeersdruk, zoals hierboven is geadviseerd, lijkt één van de meest voor de hand liggende en kansrijke opties te zijn. Daarnaast kan er gekeken worden naar een veiligere uitwijkstrook voor fietsers dan dat nu het geval is, het accentueren van fietsstroken waarbij de auto zich meer te gast voelt (naar het concept van de fietsstraat) en/of door lokale verkeersstromen via bijvoorbeeld de nabijgelegen parkeerplaats af te wikkelen (het bieden van een lokaal alternatief).

## Gesprekstafels

Naast de specifieke verkeerskundige adviezen, adviseert de adviescommissie daarnaast om in gesprek te gaan met bewoners en belanghebbenden. Momenteel is de gemeente onder de titel “Groene Parel” bezig (wijkgerichte) praattafels te organiseren. De adviescommissie adviseert bij dit project een (niet wijkgerichte) praattafel aan verkeer te organiseren, met als doel om kennis en mogelijkheden vanuit lokale inwoners en ondernemers op te halen en om dorpsbreed draagvlak te creëren voor (mogelijke) veranderingen in verkeersmaatregelen. De beleving van de invoering van verkeersregulerende maatregelen wordt vaak als ingrijpend ervaren, helemaal als er geen kennis is over de aanleidingen en overwegingen.

Bij het organiseren van dergelijke gesprekstafels dient er goed rekening gehouden te worden met het ontwerp van de bijeenkomsten, zodat er een evenwichtig en representatief beeld van de bewoners en gebruikers ontstaat.

### De meest fietsvriendelijke gemeente van Nederland

De oude gemeente Groningen afficheerde zich als de meest fietsvriendelijke stad ter wereld, voor de nieuwe gemeente Groningen zou de slogan kunnen zijn “de meest fietsvriendelijke gemeente van Nederland”.

Wij verwachten met ons advies hier een bijdrage aan te kunnen leveren.

*Adviescommissie verkeer & vervoer Groningen – augustus 2020*

