

Tracéverkenning en varianten studie doorfietsroute Zuidlaren - Haren

Bijlage 3

Participatie

Proces en verslag

Maart 2025,

Provincie Groningen

Domein uitvoering, team projectmanagement



Inhoudsopgave

Inleiding	1
Proces	3
Fiets enquête	5
Stem van provincie Groningen, inloopavonden en email	7
Ter visie legging en reactienota	10
Stakeholders	11
Scholen	17
Klanbordgroep	18

Inleiding

Zoals al in de rapportage 'Tracéverkenning en varianten studie' gesteld is, is betrokkenheid van de omgeving, gebruikers en stakeholders van groot belang gebleken bij het bepalen van varianten en het komen tot een voorkeurstracé. In deze bijlage wordt een samenvatting gegeven van alles wat de projectgroep hierin heeft verzameld. Begonnen wordt met een beschrijving van het door de projectgroep opgestelde proces. In dit proces is aangegeven op welke momenten participatie heeft plaatsgevonden. Vervolgens wordt aan de hand van onderstaande thema's verslag gedaan van de opgehaalde informatie.

- Fiets enquête
- Stem van provincie Groningen, inloopavonden en email,
- Ter visie legging en reactienota
- Stakeholders
- Scholieren
- Klankbordgroep

Bijlagen bij dit stuk, en dan ook van de rapportage 'tracéverkenning en varianten' zijn;

- (a) Fiets-enquête, Onderzoek doorfietsroute Zuidlaren Haren, Mobycon, 21 juni 2022
- (b) Integrale en geanonimiseerde weergave Stem van provincie Groningen en e-mail tijdens de projectfase 'ophalen'
- (c) Integrale en geanonimiseerde weergave Stem van provincie Groningen, e-mail en inloopavonden tijdens de projectfase 'informereren en reageren'
- (d) Reactienota. Visies ingediend n.a.v. publicatie feb '25 en reactie van de projectorganisatie daarop.

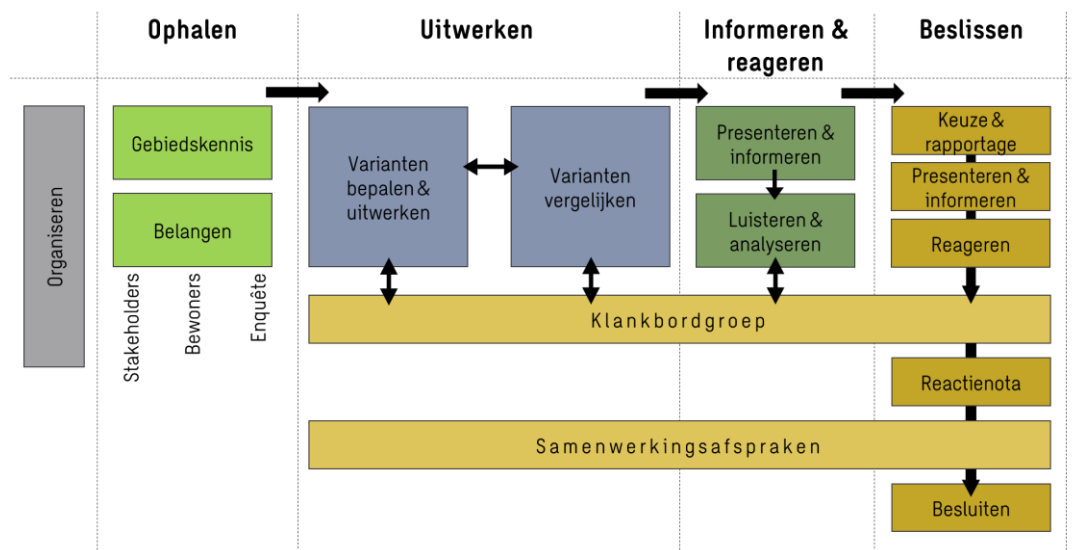
Proces

Om binnen deze verkenning tot een voorkeustracé voor de doorfietsroute Haren-Zuidlaren te komen trekt de provincie Groningen op een gelijkwaardige basis op met de provincie Drenthe, gemeente Tynaarlo en de gemeente Groningen. Hiervoor is een gezamenlijke projectgroep onder regie van de provincie Groningen ingesteld met de volgende opdracht:

- Onderzoek welke kansrijke varianten er zijn die voldoen aan de doelstelling;
- Weeg deze varianten tegen elkaar af;
- Bepaal een voorkeursvariant en adviseer hierover de vier colleges en Staten/raden op gelijke wijze.

Dit besluit over het voorkeustracé is nog geen definitief besluit over de realisatie. Het is wel bepalend voor de verdere uitwerking van de doorfietsroute en geeft een aanzet voor de samenwerkingsvorm met de vier partners voor de volgende fase (planuitwerking).

Om te komen tot de beste oplossing voor de doorfietsroute Haren-Zuidlaren heeft de projectgroep een zorgvuldig planproces gevolgd (zie onderstaand schema). Dit wordt hieronder nader toegelicht.



Proces verkenning doorfietsroute Haren-Zuidlaren

Fase 1: Ophalen naar bijlage omgevingsproces

In deze fase stond centraal het verzamelen van zoveel mogelijk relevante informatie om een goede keuze te kunnen maken voor de kansrijke varianten en uiteindelijk het voorkeustracé. Belangrijk onderdeel betrof het betrekken van gebruikers en omgeving bij dit proces zodat de projectgroep een zo compleet mogelijk beeld van alle belangen kon krijgen. Dit is belangrijk om tot een goede afweging te komen tussen verschillende varianten en daarmee tussen verschillende belangen. Daarnaast heeft de betrokkenheid van de omgeving en gebruikers geleid tot begrip en draagvlak. Zo is in april 2022 een enquête gehouden onder fietsers. Deze geeft inzicht in het huidige gebruik en de beleving. Daarnaast gaven we eind 2022 alle belanghebbenden de gelegenheid om hun adviezen en wensen te uiten. Hiervoor is gebruik gemaakt van het online platform 'De Stem van de provincie

Groningen'. Dit heeft geleid tot circa 80 inhoudelijke reacties. Ook is uitgebreid gesproken met circa 20 belangenorganisaties en stakeholders om inzicht te krijgen in hun belangen (o.a. Staatsbosbeheer, dorpsbelangen, natuurorganisaties, Paviljoen Appèlbergen, OV-bureau, ProRail, LTO, Fietzersbond, zie bijlage 4 voor een compleet overzicht).

Om een goed inzicht te krijgen in de stand van zaken binnen het studiegebied is daarnaast een uitgebreide inhoudelijke analyse uitgevoerd van de huidige situatie. Dit betreft onder meer het (fiets)netwerk, gebruik, inrichting, knelpunten, maar ook de hoge kwaliteit van de omgevingswaarden en de unieke stapeling hiervan (zie hoofdstuk 2 en 3). Deze informatie is ontsloten via een publieke GIS-viewer op de projectsite.

Fase 2: Uitwerken

Op basis van de in de vorige fase opgehaalde informatie heeft de projectgroep mogelijke oplossingsrichtingen verkend en kansrijke varianten uitgewerkt voor de doorfietsroute. Daarnaast is een integraal beoordelingskader opgesteld die vervolgens is toegepast voor het beoordelen en vergelijken van de kansrijke varianten.

In deze studie zijn de kansrijke varianten afzonderlijk van elkaar beoordeeld. Opgemerkt dient te worden dat de uiteindelijke voorkeursvariant niet per se overeen hoeft te komen met een van de varianten, maar op basis van de uitkomsten van de beoordeling ook kan bestaan uit de beste onderdelen van meerdere varianten.

Gelet op de specifieke natuurwaarden is in deze fase ook al een verkennend natuuronderzoek gedaan. In deze fase heeft de projectgroep zich laten adviseren door een klankbordgroep bestaande uit negen bewoners uit het studiegebied

Fase 3: Informeren en reageren

Wat weten we nu? Zien we dat goed? Zijn we compleet? Welke voorkeursvariant heeft u? Vragen die aan de orde zijn gekomen in de derde fase waarin de projectgroep haar bevindingen aan de omgeving en belanghebbenden heeft gepresenteerd. Dit op basis van de eerste versie van voorliggende rapportage. Een ieder kon naar aanleiding hiervan met de projectgroep in gesprek gaan. Hiervoor werden drie informatieavonden georganiseerd waar circa 150 belangstellenden op af kwamen en was de site 'De Stem van de provincie Groningen' weer geopend. Dit leverde circa 120 reacties op. Stakeholders en belangenorganisaties zijn na deze informatieavonden weer benaderd en waar gewenst is er een gesprek georganiseerd.

Fase 4: Beslissen

Met alle informatie die in de vorige fasen is verzameld, heeft de projectgroep een goede basis om een keuze te maken voor een voorkeursvariant en hierover een voorstel te formuleren. Voorliggende rapportage, waarin nu ook het hoofdstuk voorkeursvariant is ingevuld en voorzien van aanbevelingen voor de volgende fase.

Deze rapportage zal wederom worden gepubliceerd op de projectsite. Een ieder kan op basis van deze publicatie een zienswijze geven. Het voeren van een formele zienswijzenprocedure voor het bepalen van een voorkeursvariant voor de doorfietsroute is geen wettelijke verplichting (zoals dat bijvoorbeeld voor een bestemmingsplanwijziging wel is). De projectgroep vindt deze procedure echter wel passend voor te maken keuzes en recht doen aan het gevoerde proces met belanghebbenden.

Zienswijzen worden door de projectgroep besproken en kunnen leiden tot aanpassing van de afweging en rapportage. Dit zal worden beschreven in een reactienota. In deze fase zal de klankbordgroep weer gevraagd worden een advies uit te brengen. Tot slot zal de projectgroep een bestuurlijk advies en voorstel opstellen en zal de bestuurlijke besluitvorming plaatsvinden in de betrokken Staten en raden.

Fiets enquête

Onderzoeksrapport van de in het voorjaar van 2022 gehouden enquête zijn toegevoegd in de bijlage. Op de volgende pagina staat de samenvatting van deze rapportage in de vorm van een factsheet.

De uitkomst van de enquête geeft goed inzicht in het huidige gebruik en waardering van de fietsstructuur. Daarnaast is er inzicht ontstaan ten aanzien van verlangens van de fietsers. In de rapportage 'Tracéverkenning en variantenstudie' wordt dan ook op meerdere plaatsen naar de uitkomst van de enquête gerefereerd.

FIETSFEITEN

Inzichten in de fietsbeleving van fietsers tussen Haren en Zuidlaren

De provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Groningen en Tynaarlo hebben de ambitie om een doorfietsroute tussen Zuidlaren en Haren aan te leggen. Hiervoor hebben zij een duidelijk doel: iedere doorfietsroute wordt door de fietsers met een 8 beoordeeld. Daarom hebben zij adviesbureau Mobycon gevraagd een 0-meting uit te voeren onder de fietsers van de bestaande routes. In het voorjaar van 2022 hebben 389 fietsers hun mening gegeven via een online vragenlijst. Op deze factsheet leest u de belangrijkste resultaten van dit belevingsonderzoek.

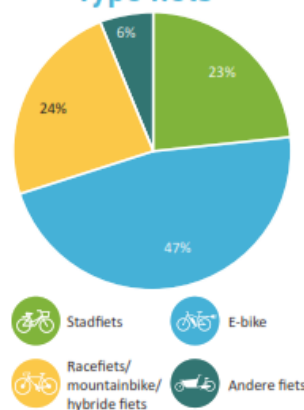
Wie hebben de vragenlijst ingevuld?



Fietsroutes



Type fiets



Hoe beleven fietsers de bestaande fietsroutes?

De fietsers hebben hun huidige fietsroute een totaalcijfer gegeven en deze gescoord op verschillende aspecten. Hieronder ziet u het gemiddelde totaalcijfer en een selectie van de belangrijkste aspecten.



Prioriteiten matrix



De prioriteitenmatrix toont hoe belangrijk fietsers bepaalde aspecten van de fietsroutes vinden en welke impact dit heeft op hun beleving. Het rode kwadrant toont aspecten die slecht beoordeeld worden en grote impact hebben op de totaalbeleving. Het donker-groene kwadrant toont aspecten die goed beoordeeld zijn en grote impact hebben op de totaalbeleving.

- | | |
|---|--|
| <p>Verbeteren
Relatief lage beoordeling maar erg belangrijk</p> <p>Verbeter en verhoog belang
Relatief lage beoordeling en (nog niet zo) belangrijk</p> | <p>Behoud en benut
Relatief hoge beoordeling en erg belangrijk</p> <p>Behoud en verhoog belang
Relatief hoge beoordeling maar (nog niet zo) belangrijk</p> |
|---|--|

Voor meer informatie en het volledige rapport, zie de website van de provincie Groningen. www.provinciegroningen.nl

Stem van provincie Groningen, inloopavonden en email

De omgeving en gebruikers worden op drie momenten betrokken bij bepaling van het voorkeurstracé.

1. Bij aanvang van het project waarin alleen de doelstelling en het zoekgebied was gedefinieerd, najaar 2022 (projectfase ophalen)
2. Nadat de projectgroep haalbare varianten had gedefinieerd en deze met elkaar had vergeleken, voorjaar 2023 (projectfase informeren en reageren)
3. Na het maken van de varianten studie en het bepalen van de voorkeursvariant (projectfase beslissen)

Resultaat van 1 en 2 is integraal als bijlage opgenomen in deze rapportage. Moment 3 zal worden behandeld met een nog op te stellen reactienota.

Belanghebbenden en bewoners zijn gevraagd hun mening en/of advies via de website 'stemvanprovinciegroningen' aan ons te geven. Ook kon er gebruik worden gemaakt van de email. Dit heeft al met al geleid tot bijna 200 reacties. Verder zijn er ca. 150 mensen op de inloopavonden geweest waar zij zijn bijgepraat en waar een reactie kon worden achtergelaten.

Om een zo groot mogelijke betrokkenheid te krijgen is er een aantal maal in de huis-aan-huis bladen geadverteerd en heeft er een artikel gestaan in de krant 'Groningen bereikbaar'. Verder is er aandacht geweest vanuit de lokale media (krant en radio). Ook is er een eigen projectsite geopend.

Door de open manier van vragen stellen heeft dit proces veel informatie opgeleverd. Hier is een algemeen beeld uit af te leiden maar dat gaat ten koste van de nuance. Daarom zijn alle reacties integraal en geanonimiseerd toegevoegd aan deze rapportage. Zo zien we bijvoorbeeld dat er in de eerste ronde relatief veel fietsers reageerden maar dat de tweede vooral wordt beheerst door bezorgde omwonenden. Verder geldt dat een algemeen beeld niet gezien kan worden als een objectieve raadpleging over een voorkeurstracé.

Alle opgehaalde informatie is erg waardevol gebleken voor de projectgroep. Het was inspirerend en verhelderend voor het bepalen van de reële alternatieven en in de tweede fase is het van belang gebleken bij het aanscherpen van deze rapportage. Voor de bestuurders van de beide provincies en de twee gemeenten is de verkregen informatie belangrijk om inzicht te krijgen in de mate van draagvlak voor de gekozen oplossing.

Gebleken is dat veel van de mensen die hebben gereageerd, genuanceerd hebben nagedacht over het nut van en het faciliteren van doorfietsen tussen Zuidlaren en Haren. Daarbij is vaak ook bewustwording ontstaan over de complexiteit van de verschillende afwegingen. Ook zichtbaar is dat veel mensen al een voorkeur hebben voor een route of dat zij juist het nut van een route betwijfelen.

In de eerste ronde, najaar 2022, bleek er een groot draagvlak voor een doorfietsroute. Van de mensen die een voorkeur uitspraken bleek meer dan de helft een route via de Appelbergen te prefereren. Ook waren er een aantal reacties die een route door de Appelbergen juist niet zagen zitten. Veel mensen wezen op de natuurwaarden. Opvallend vaak werd genoemd dat de openbare verlichting in de natuur ongewenst was. Een deel van de mensen die reageerden sloten zich aan bij de brief die door de Stichting Landelijk gebied Haren, SLGH, is gepubliceerd. Deze brief roept op tot het niet aanleggen van één route maar het opwaarderen van het huidige fietsnetwerk. Verder valt op dat een aantal reacties de route via spoorviaduct Onnen als kansrijk zien.

Verdere zaken die zijn benoemd zijn;

- Wateroverlast bij hevige regenval
- Door wegvallen basisschool in Noordlaren veel schoolkinderen tussen Noordlaren en glimmen
- Aantrekkelijkheid van fietsroute waarbij de route door Glimmen negatief wordt beoordeeld
- Zorgen over snel rijdende fietsers die inhalen
- Wens voor het aansluiting Westlaren op doorfietsroute
- Aansluiting via Noorlaarderbos op route Assen - Groningen
- Gebruik Esweg is prettig
- Weer een gescheiden fietspad terug in Midlaren
- Leg goede verlichting aan
- Denk om de snelheid in de dorpskern Noordlaren
- Maak duidelijk onderscheid in toeristische routes en doorfietsen
- Route Appelbergen is beschut en aantrekkelijk
- Spoor kruising Hoge Heereweg is erg gevaarlijk
- Geen betonnen plaat zoals Assen Groningen maar pas aan aan het landschap
- Gebruik Schutsweg tussen Noord- en Zuidlaren
- Geen speedpedelecs in de natuur
- Fietspad bij Onnen is te smal maar laat bomen staan
- Zorg voor een veilige oversteek bij de spoorwegovergang in Onnerweg Haren
- Zuidlaarderweg in Noorlaren inrichten als de Jachtlaan
- De Kampen in Zuidlaren is levensgevaarlijk voor fietsers daarom Schutsweg gebruiken
- Pas op voor overstekers en spelende kinderen bij paviljoen Appelbergen
- Graag meer artist impressions van de mogelijke oplossingen
- Route langs spoor tussen Hoge Heereweg en Viaductweg is interessant
- Plaats blikvangers tegen zwerfvuil
- En nog veel meer.....

Opvallend is dat in de eerste ronde (najaar '22) vooral, zeker in het begin, veel (door)fietsters reageerden. Deze groep ziet daarbij een doorfietsroute als een goede ontwikkeling. In de tweede ronde die plaatsvond naar aanleiding van de variantenstudie reageren vooral omwonenden. De omgeving is meer gericht op behoud van de huidige waarden en ziet meer in het opwaarderen van alle huidige fietsstructuren.

Het algemeen beeld van de tweede ronde (voorjaar '23) is dan ook dat veel van reflectanten tegen een route door de Appelbergen zijn. Er worden daarbij uiteenlopende argumenten voor gegeven, zoals verstoring van rust, gevaarlijk, drukte en ten koste van natuur. Overigens wordt daarbij vaak een verkeerde vooronderstelling van de doorfietsroute gehanteerd. De uitwerking en nuance in de rapportage is mogelijk niet goed overgekomen. Tevens zien veel van de mensen die reageerden weinig waarde in een doorfietsroute. Vaak wordt gesteld dat met het opwaarderen van bestaande routes hetzelfde effect kan worden behaald.

Verder zaken die opvallen zijn;

- Er is weinig inhoudelijk gereageerd op rapportage. Veelal wordt vanuit eigen beelden uitgegaan.
- Tijdens de inloopavonden zijn veel complimenten ontvangen voor de gedegenheid van het onderzoek en het proces met de omgeving
- Beoordeling van de 0+/hybride variant wordt als te mager ervaren te snel ter zijde gelegd.
- Landschappelijke waardes Appelbergen “zand/puinverharding” worden als waardevol en te 'bewaken/bewaren' gezien. Hierbij wordt ook verwezen naar de nota zand- en puinpaden van de gemeente Groningen.
- "Doorfietsters" geven vaak de voorkeur aan via Appelbergen en spoorbrug. Kwaliteitsniveau van huidige fietspadennet wordt als onvoldoende ervaren.
- Appelbergen: conflict met wandelaars, honden(uitlaten) wordt vaak benoemd.
- Aanwonenden van de Esweg in de bebouwde kom laten zich horen, en zijn tegen het gebruik van hun woonstraat als DFR
- Esweg wordt een aantal keer als positief beoordeeld
- Vanuit Midlaren veelal roep om verbeteren van de huidige verkeerssituatie.
- Fietsters reageren vooral positief op een Route door de Appelbergen
- Oproep om meer beeldend te werken

o.a. op basis van al deze informatie is de (voorliggende) variantenstudie aangepast. Zo worden er meer beelden opgenomen en wordt de zgn. 0+ variant gedetailleerder uitgewerkt en toegevoegd aan de vergelijking.

Ter visie legging en reactienota

Als laatste stap in het participatieproces heeft de projectorganisatie haar advies, de hoofdrapportage en de bijlagen, via de projectsite ter visie gelegd. Via de website heb ca. 2500 unieke bezoekers kennisgenomen van de voorkeursroute. Ca. 39 personen hebben hun visie kenbaar gemaakt. Op basis van deze verhouding 2500:39 en het gegeven dat ca. de helft van de reacties positief was over het voorkeurstracé, concludeert de projectorganisatie dat er veel draagvlak is voor het gepubliceerde voorkeurstracé.

In Bijlage D (reactienota) worden de visies weergegeven en reageert de projectorganisatie hierop.

Een aantal belangrijke Stakeholder zoals de Stichting Landelijk gebied Haren, IVN-Zuidlaren en de Fietzersbond zijn positief over het advies en de voorgestelde voorkeursroute. Daarbij is De Fietzersbond zeer positief en pleit zij nadrukkelijk voor een goede route door de Appelbergen.

Ten aanzien van de negatieve reacties onderstaand een korte samenvatting

- Vanuit vooral aanwonden van de Dalweg worden bedenkingen geuit over het gebruik van het spoorviaduct en een deel van de Dalweg
- Een deel van de reacties is gericht op het behoud van de ca. 600 m zandpad in de Appelbergen en de mogelijke uitbreiding hiervan.
- Evenzo is er een klein deel dat vindt dat er niks moet gebeuren in de Appelbergen.
- Bewoners van de Esweg en omgeving hebben zorgen over toenemende verkeersdruk en landschappelijke aantasting.
- In contrast met bovenstaande wordt in een aantal reacties aangegeven dat men vindt dat het advies van de projectorganisatie te terughoudend is en dat er nadrukkelijker op fietskwaliteit moet worden ingezet.

Stakeholders

Bij aanvang van het project, vanaf de fase 'ophalen' en daarna heeft de projectorganisatie diverse stakeholders gesproken. In deze paragraaf wordt kort de bevindingen van deze gesprekken weergegeven. De weergegeven inhoud moet dan ook worden gezien als een samenvatting van de verslagen van deze gesprekken.

Het doel van de gesprekken met stakeholders, is het achterhalen van de belangen die ze hebben indien wij ons project realiseren. Door oprecht te luisteren in de gesprekken die we voeren, horen we niet alleen hun standpunten "ik wil geen fietspad voor mijn deur!", maar begrijpen we het belang achter dat standpunt "ik heb kleine kinderen en ik maak me zorgen om hun veiligheid".

Een ondergeschikt belang, maar niet onbelangrijk, is het bereiken van begrip en kennis bij de stakeholders, over het *waarom* van dit project. We hoeven (en zullen) niet van alle stakeholders instemming met het project krijgen, maar wel enige mate van begrip, omdat we weten wat de ander beweegt en dat ieders mening onderdeel uitmaakt bij de uiteindelijke afweging.

De *stakeholders* zijn de georganiseerde belanghebbenden zoals stichtingen en organisaties. We hebben zoveel mogelijk partijen die een belang binnen het gebied vertegenwoordigen opgezocht en gesproken. De inhoud van die gesprekken is in gespreksverslagen vastgelegd en kan geanonimiseerd opgevraagd worden.

Het uitgangspunt van de verkenning is de participatie-gedachte van de nieuwe omgevingswet. Dit betekent dat het uitvoeren van een stakeholderanalyse en het inventariseren van de eisen en wensen van belanghebbenden onderdeel is van de verkenning en dat deze eisen en wensen na inventarisatie worden meegewogen worden in de uitwerking.

Onderstaand per stakeholder een korte weergave van de inbreng;

Stichting Landelijk Gebied Haren

De SLGH was één van de eerste stakeholders waarmee is gesproken al voorafgaand aan de fase ophalen. In totaal zijn er een viertal gesprekken gevoerd en heeft de stichting tweemaal schriftelijke input geleverd. De SLGH is zeer betrokken bij het gebied en binnen de stichting is veel kennis aanwezig. Kernwaarden van de stichting zijn: behoud het landelijke gebied, het unieke karakter, de kleinschaligheid van het gebied. Geeft aan voorstander van fietsen te zijn, maar legt meer nadruk op de recreatieve waarde van fietspaden in het gebied. Heeft gevraagd om een variant aan de studie toe te voegen waarin huidige netwerk van een *plus* wordt voorzien. Dit heeft geleid tot de in de variantenstudie opgenomen 0+ variant.

Staatsbosbeheer

Met Staatsbosbeheer zijn meerdere gesprekken gevoerd. Staatsbosbeheer is eigenaar van het natuurgebied Appelbergen en gedeeltelijk (ca 900 meter) eigenaar van de huidige route door de Appelbergen. De andere eigenaar is Gemeente Groningen. Staatsbosbeheer heeft het deel van de weg dat tussen de Leemweg en het Paviljoen ligt in erfpacht uitgegeven. De erfpachter is hiermee verantwoordelijkheid voor het beheer en onderhoud. Het deel zandweg tussen Onneresweg en Paviljoen wordt door Staatsbosbeheer zelf beheerd. Het gehele fietspad door Appelbergen is in onderhoud bij gemeente Groningen.

Appelbergen is een drukbezocht natuurgebiedje dicht bij de stad Groningen, met een belangrijke recreatieve functie. Gezien de waarden op gebied van natuur, landschap en recreatie, past een 'Doorfietsroute' door Appelbergen niet bij het beleid van Staatsbosbeheer. Medio zomer en najaar van 2024 is hier overleg over gevoerd. Hieruit zijn de volgende punten gekomen die zijn verwerkt in de hoofdrapportage;

- De route door Appelbergen blijft een recreatieve route. Toegankelijkheid is afhankelijk van terrein- en weersomstandigheden. Er wordt bijvoorbeeld niet gestrooid en het bladvrij houden heeft geen prioriteit. Hierdoor is begaanbaarheid in de herfst- en wintermaanden niet gegarandeerd.
- Aan de noord- en zuidzijde van Appelbergen wordt fietsers een keus geboden om verder te rijden via de altijd toegankelijke (door)fietsroute over Glimmen, of via de recreatieve route over de Hoge Hereweg (door Appelbergen);
- Mede-gebruik door forenzen en scholieren van de route door Appelbergen is uiteraard toegestaan; de route wordt echter ingericht op "langzame" fietsers;
- De route door Appelbergen wordt veiliger en aantrekkelijker gemaakt voor (recreatieve) fietsers;
- De veiligheid van voetgangers is belangrijk, met name rondom het paviljoen.
- Waar mogelijk, wordt gestreefd naar verdere optimalisatie van de recreatieve inrichting van Appelbergen.
- Het recreatieve, landschappelijke en natuurlijke karakter van de Hoge Hereweg blijft minimaal gelijk en wordt waar mogelijk verbeterd;
- De inrichting vindt plaats conform het gedachtengoed van het Nationaal Park Drentsche Aa

Tot slot vindt Staatsbosbeheer het belangrijk dat het profiel van een karakteristieke zandweg wordt gehandhaafd, dat wil zeggen dat het fietspad ondergeschikt is aan het zandpad.

ProRail (eigenaar spoornetwerk)

Elke route tussen Zuidlaren en Haren moet de spoorlijn kruisen. Daarom is de spoorwegbeheerder om advies gevraagd. ProRail heeft haar advies op schrift gesteld en komt met een sterke aanbeveling tot gebruikmaken van de ongelijkvloerse kruising ter plaatse van de Viaductweg. ProRail geeft aan dat veiligheid prioriteit heeft bij aanleg en wijzigingen in infrastructuur. Door externe veranderingen (dus een nieuwe weg, of bijvoorbeeld duidelijk meer verkeersbewegingen) mag de overwegveiligheid per overgang niet toenemen. Analyse van alle overwegen leidt tot conclusie: ongelijkvloerse kruising is de meest veilige.

Verder is tijdens de verschillende gesprekken met omwonenden gebleken dat de spoorveiligheid en leefbaarheid van de spoorwegovergang Hoge Hereweg niet goed is. Aannemers van ProRail en andere bedrijven gebruikten de overgang onterecht en onjuist. Vanuit het project is aangestuurd op ingrijpen. Dit is inmiddels door ProRail en de gemeente Groningen opgepakt.

Verder is met ProRail gesproken over de variant 2B midden (Appelbergen en spoor). Conclusie is dat er gezamenlijk zal worden opgetrokken bij de ontwikkeling van de doorfietsroute binnen de gerechtigheid van ProRail.

Fietsersbond afdelingen Haren en Drenthe

Vanuit de fietsersbond zijn de afdeling Groningen-Haren en de afdeling Drenthe betrokken. Beiden geven aan groot voorstander te zijn van een doorfietsroute tussen Zuidlaren en Haren. De afdeling Groningen-Haren heeft al in een vroeg stadium haar eigen voorkeursvariant bepaald, deze is grotendeels gelijk aan de variant 2B (Hoog, Appelbergen en spoor). Afdeling Drenthe sluit zich aan bij de voorkeur van Groningen-Haren. Motivaties hiervoor zijn; veiligheid, directheid, afwisselend, mooiste route. Vanuit de afdeling Groningen-Haren wordt benadrukt dat er bij bepaling van de route zeer terughoudend moet worden omgegaan met kappen van bomen.

Paviljoen Appelbergen

Met de pachter/uitbater van het paviljoen in de Appelbergen is tweemaal gesproken. Hij pacht (langlopend, nog 20+ jaar) het paviljoen (de grond) en de toegangsweg van Staatsbosbeheer en is daarmee ook verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud. In het eerste gesprek bleek enige scepsis over 'snelle fietsers' door de Appelbergen. In het tweede gesprek is n.a.v. de startnotitie de situatie geschetst en geeft de paviljoenhouder aan positief te staan t.a.v. variant 2B. De variant waarbij een strook voor de voetganger wordt voorzien is kansrijk. Paviljoenhouder heeft veel kennis van en ervaring met het gebied t.a.v. gebruik, geschiedenis en grondgesteldheid. Paviljoenhouder wil graag meewerken en denken in het verlengde van de autonomie die hij nu heeft.

Overlegorgaan Nationaal Park Drentsche Aa

Het overlegorgaan staat in de kern voor het behoud van dat wat er nu is en dat juist doorgeven naar volgende generaties. Er kunnen en mogen wel nieuwe initiatieven plaatsvinden, mits deze in het verlengde liggen van de ontstaansgeschiedenis.

Dorpsbelangen Onnen

Geeft aan dat ze een doorfietsroute door Onnen weinig zinvol vinden. Bomen krijgen prioriteit boven extra fietspad breedte. Onnen ervaart nu al veel overlast van doorgaand verkeer, wil daar niet nog een stroom aan toevoegen. Ook route Appelbergen geen voorkeur voor. Behoud natuurwaarden prioriteit. Dorpsbelang Onnen sluit zich aan bij de zgn. 0+ variant die op aangeven van de SLGH is toegevoegd aan de variantenstudie

Vereniging Dorpsbelangen Noordlaren

Ziet in aanleg doorfietsroute veel kansen. Verbeteren verkeersveiligheid, verbeteren entrees dorpskommen. Wellicht combinatie maken met het lopende 'verkeersplan'. Veel fietsende kinderen tussen Glimmen en Noordlaren vanwege verdwijnen lagere school uit Noordlaren.

Dorpsbelangen Midlaren

Staat positief tegenover het principe van een doorfietsroute, ook door Midlaren heen. Tevens geeft zij aan zich zorgen te maken over de huidige verkeerssituatie in het dorp, waarin de transitie van fietsers op rijbaan nog niet 'af' is. Het dorp ziet goede kansen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Graag groots aanpakken. Let wel goed op de landschappelijke inpassing.

Plaatselijk belang Glimmen

Is voorstander van betere fietsvoorzieningen. Geeft aan dat via Hoge Hereweg de meest gebruikte fietsroute is t.o.v de Zuidlaarderweg richting Noordlaren. Heeft natuur hoog in vaandel, ziet de tegenstrijdigheid bij Appelbergen, maar ziet toch graag een verbetering van deze route. Glimmen geeft op dit moment veel aandacht aan het lopende verkeersplan, in samenwerking met de gemeente Groningen.

Natuur en Milieufederatie

Adviseert overheden. Ook de afdelingen Groningen en Drenthe zaten samen aan tafel. Is een beleid beïnvloedende organisatie. Filosofie: kijk naar omgeving, zie wat belangrijk is, ga met die (gebied)waarden je ontwerp maken. De natuur en milieufederatie sluit zich aan en laat zich deels vertegenwoordigen binnen dit project door de Stichting Landelijk Gebied Haren.

Veiligheidsregio (brandweer)

Geen bijzonderheden in relatie tot doorfietsroute. Wel is de kazerne locatie bij Felland in Haren nieuw. Kan bij aanrijden (naar kazerne toe rijden) van vrijwilligers bij een oproep eerder gevaar vormen dan bij uitruk met signalering.

IVN (Instituut voor Natuureducatie)

Zowel de afdelingen Groningen-Haren en Zuidlaren beiden twee keer gesproken. Speerpunt is de ecologie en biodiversiteit. Biedt aan om (veld)kennis uit te organisatie te gebruiken. Dat is onderdeel geworden van de bijlage natuuronderzoek.

Met name vanuit IVN Zuidlaren komen in de eerste overleggen kritische signalen over een doorfietsroute en het gebruik van de Appelbergen. In het laatste overleg geeft IVN Zuidlaren aan toch voorstander te zijn van het gebruik van de Appelbergen en het spoor (variant 2B). Daarbij wijst zij wel op het nauwkeurig omgaan met de natuurwaarden.

OV-Bureau Groningen Assen (busroutes)

De 5 varianten van routes raakt 2 buslijnen:

Lijn 50. Groningen-Rijksstraatweg Haren en Glimmen -De Punt, veel reizigers, rendeert goed, geen conflicten met eventuele doorfietsroutes

Lijn 51. Groningen-Haren-Onnen-Midlaren-Zuidlaren (keerpunt), zogenaamde 'aanvullende' lijn, niet rendabel, is eigenlijk een scholieren lijn. Blijkt na analyse met name tussen Zuidlaren/Midlaren/Noordlaren naar Haren en vice versa.

OV-bureau is stellig dat indien de route Midlaren-Onnen-Felland samenvalt met een fietsstraat-route, dat ze daar geen buslijn meer willen laten rijden. Te krap (bomen) en indien fietsstraat met fietsers voor bus, dan rittijden door vertraging niet haalbaar. Rittijden niet stabiel genoeg.

Recreatieschap Drenthe

Is eigenaar van het Fietsknooppuntennetwerk. Dit is een (slow) recreatief fietsnetwerk dat over de fietspaden in Drenthe gaat met het doel om de 'verhalen' van Drenthe te laten zien. Ze zoeken dus de interessante (fiets)paden op en in eerste instantie niet de doorfietsroutes. Afsgesproken dat we aan het eind van het proces in overleg gaan, om te kijken of ze een deel van de doorfietsroute in hun netwerk kunnen opnemen.

Geopark de Hondsrug

Het Geopark de Hondsrug heeft aangegeven niet als gesprekspartner te willen/hoeven aanschuiven. Ze hebben wel aangegeven voor het beschermen van erfgoed te zijn. Tegelijkertijd geven ze aan wel voor het (meer) benutten ervan pleiten. Bijvoorbeeld door de fietser laten ervaren dat het hoogteverschil van de Hondsrug merkbaar is.

LTO Noord (Land en Tuinbouw Organisatie)

De fietser blijkt voor landbouwvoertuigen een lastig 'object' op de weg te zijn. Veel jeugd, maar ook volwassenen hebben vaak geen idee hoe moeilijk het voor een bestuurder op een groot voertuig om te zien wie er allemaal rond zijn voertuig bewegen. Het gedeelte Midlaren, met fietsers op de rijbaan, en obstakels op de weg is een gevaarlijk stuk tracé geworden. Zeker met onberekenbare bewegingen van fietsers, in combinatie met toeristen, en tijdens warme dagen in het drukke hooi-seizoen.

Geeft aan de fietsers liever door de Appelbergen te zien gaan. Ten eerste voor de veiligheid, maar ook om nog wat van de natuur mee te krijgen. Met name de route Lageweg wordt het meest door landbouw verkeer gebruikt (diverse pachters).

Natuurplatform Drentsche Aa

Heeft aangegeven niet aan tafel te hoeven/willen gaan. Heeft doorverwezen naar Dorpsbelangen Midlaren.

Het Groninger Landschap

Heeft aangegeven nu niet aan tafel te hoeven/willen gaan. Laat zich bijpraten door Natuur en Milieufederatie. Dit is conform de onderlinge afspraken die deze partijen hebben, zodat ze niet overal 'dubbel' aan tafel zitten. Vonden de doorfietsroute wel een sympathiek project. Wenste ons veel succes.

Stichting Bomenridders Groningen

De Bomenridders afdeling Groningen, is per februari 2025 toegevoegd aan de groep Stakeholders. De Stichting Bomenridders Groningen komt op voor bomen in Stad en Ommeland. Ze is aanwezig in het publieke en politieke debat om meer bewustwording van de belangen van bomen te bewerkstelligen. De stichting beschikt over een breed netwerk met vrijwilligers.

De stichting heeft aangegeven enerzijds constructief te willen meedenken en te adviseren op basis van hun (ecologische) kennis, maar anderzijds bereid is om zeer kritisch te zijn op de keuzes die vanuit het projectteam gemaakt worden.

Er heeft feitelijk één gesprek plaatsgevonden, waarbij de stichting heeft aangegeven het principe 'Maak niet meer kapot, dan dat de natuur je kan bieden' hoog te houden. Strekking daarbij is: 'Besef je als overheid, dat niet alles altijd maar overal kan. Er zit een max aan de 'druk' op de natuur'. Hierbij werd met name bedoeld op de Appelbergen.

Scholen

Speciale groep fietsers die moeilijk bereikbaar is met hierboven genoemde kanalen zijn de scholieren. Om toch inzicht te krijgen in hun belangen heeft de projectorganisatie twee acties ondernomen

Basisonderwijs

Publicatie in schoolkrant van basisschool Glimmen waarin ouders wordt gevraagd te regeren namens hun naar school fietsende basisschoolkinderen. Reacties zijn toegevoegd aan de lijst 'Integrale en geanonimiseerde weergave Stem van Groningen, e-mail en inloopavonden projectfase informeren en reageren' In algemeenheid kan worden gesteld dat kinderen uit Noordlaren meestal naar de Quinten-school in Glimmen gaan en dat de fietsroute door De Appelbergen daarbij de meest logische en gebruikte route is.

Voortgezet onderwijs

De projectorganisatie heeft twee gastles-uren aardrijkskunde verzorgt voor HAVO 5 leerlingen op het Maartenscollege in Haren. Tijdens deze uren zijn de scholieren geïnformeerd en bevraagd. In de betrokken klas zaten veel leerlingen die dagelijks tussen Zuidlaren en Haren reizen.

Vanuit de gastcolleges is geleerd dat de jeugd prima in staat is om een lijst samen te stellen van de onderwerpen die ze belangrijk vinden bij het fietsen. Op de vervolgvraag waarbij ze die punten moesten rangschikken op volgorde van belangrijkheid kwam naar voren:

1. Kortste route/rechtdoor;
2. Fijne weg, comfortabel,
3. Goede verlichting;
4. Veiligheid;

Aardig om te vermelden dat meerdere kinderen (tegen)wind vervelend vinden. Daardoor is route door of langs een bos als prettig ervaren.

Het laatste gedeelte betrof het kiezen uit een aantal stellingen. Daaruit volgde dat:

- Nagenoeg iedereen de kortste route prevaleert
- Verlichting (in bos) belangrijk vindt, maar dan wel adaptief, of 'groen'
- Er geen verschil zit in voorkeur tussen nieuwe fietspaden aanleggen, of bestaande fietspaden gebruiken
- Er geen verschil zit tussen voorkeur over het treinspoor via een brug/tunnel doorkruisen of met een gelijkvloerse kruising.

Klankbordgroep

Het gebied dat de beoogde doorfietsroute bestrijkt is groot en divers. Het projectteam is van mening dat ze een beter advies kan voorleggen aan het bestuur, indien ze input verwerkt die afkomstig is van de ogen en oren uit het gebied zelf. De klankbordgroep heeft als denktank een raadgevende rol.

De klankbordgroep bestaat uit 9 leden, die verspreid wonen over de plaatsen: Haren 2x, Noordlaren 2x, Glimmen, Midlaren, Harenermolen, Annen en Zuidlaren. Genoemde redenen om deel te nemen zijn:

- Fervent fietser
- Aandacht en zorg voor buitengebied
- Aandacht voor natuur
- Fiets-forens richting Groningen
- Aandacht voor fietsveiligheid
- Aandacht voor zandwegen inbrengen
- Aandacht voor fietsstraten vragen
- Aandacht voor duurzaamheid vragen

Klankbordgroepleden brengen visies, ideeën, meningen, aandachtspunten, gevoeligheden en wensen in. Daarnaast legt het projectteam verschillende mogelijkheden aan de klankbordgroep voor, over de potentiële tracés en inrichting van de openbare ruimte. De klankbordgroep geeft zwaarwegende adviezen, maar de inbreng is niet bindend bij de besluitvorming.

Deze input gebruiken we om zo goed mogelijk de ontwerpvarianten te kunnen maken, en deze voor te leggen aan alle inwoners bij bijvoorbeeld informatieavonden. Ten slotte vragen we in een laatste klankbordgroep avond (5), hun feedback te geven over de dan voorliggende voorkeursvariant en een review te geven op de reactienota

We hebben 5 klankbordgroep avonden gehad. Onderstaand zijn deze avonden visueel verdeeld over de verschillende momenten.



De eerste avond (2 februari 2023) heeft in het teken gestaan van kennismaking met de deelnemers, hun motivatie om deel te nemen bespreken en het bevestigen van ieders commitment om tijd te willen investeren in dit project. Verder is vanuit de projectorganisatie informatie verstrekt over het hoe- en waarom, het doel, en het beoogde proces van dit project. Ook is deze avond de rol van de klankbordgroep besproken. Wat valt er nog van te

vinden? Wat wordt met ieders inbreng gedaan? Open en transparant je mening kunnen geven, zonder waardeoordeel van een ander, geheimhouding etc.

Op de tweede avond (7 maart 2023) zijn we dieper de inhoud van het project ingegaan. Het beoordelingskader is toegelicht, welke afwegingscriteria hanteren we? Wat zijn de ontwerp-eisen van een Doorfietsroute? Zowel harde technische eisen, zoals breedte, materiaalkeuze, maar ook de softere aspecten zoals 'beleving', 'sociale veiligheid', "afwisseling landschap" etc. zijn uitgediept. Ook de knelpunten en uitdagingen zijn gedeeld. Spoor kruisingen, verkeer, natuur/landschap, bomen (kappen) archeologische beschermde gebieden etc. Ook reeds gerealiseerde doorfietsroutes 'in den lande' zijn als voorbeeld/inspiratie getoond.

De 3^e avond (28 maart 2023) stond in het teken van het luisteren naar de mening en beoordeling door de individuele klankbordgroep-leden. Iedereen heeft inmiddels voldoende inhoudelijke baggage vergaard. Voor deze avond hadden de klankbordgroep-leden een grote huiswerkopdracht gekregen: namelijk hun eigen visie vormen, inhoudelijk aangeven waarom je iets vindt, en dit presenteren aan de rest van de klankbordgroep en de projectgroep. Er bleek een diversiteit van ieders invalshoek op te treden. Leden hadden verschillende belangen vooropgesteld. Er zijn ook verschillende zwaartepunten benoemd. Allerlei aspecten als tijd, snelheid, natuurbelang, geld, verkeersveiligheid... bleken op diverse manieren te zijn gewaardeerd.

De 4^e avond (28 september) stond in het teken van het bespreken van elkaars (voorkeurs)routes, het bespreken van de reacties van de Stakeholders en het bespreken van de reacties van de inwoners naar aanleiding van de inloopavonden. Door de klankbordgroep wordt nadrukkelijk gevraagd om (school)jeugd meer te betrekken bij deze verkenningsfase. Verder maakt de projectgroep kenbaar dat naar aanleiding van binnengekomen reacties er nog een aanvullend onderzoek (0 + variant) wordt opgestart.

De 5^e avond (11 maart 2025) heeft de klankbordgroep gereageerd op de alle in februari gepubliceerde documenten. Er is waardering uitgesproken voor het gevoerde proces en de kwaliteit van het eindproduct. Het gesprek wat hierover is gevoerd heeft veel aandachtspunten voor de planvormingsfase opgeleverd. Verder zijn vanuit de klankbordgroep aanbevelingen gedaan ten aanzien van de reactienota. Het proces van de klankbordgroep is gezamenlijk geëvalueerd. Opvallend is de wijze waarop klankbordgroep steeds genuanceerder is geworden in haar adviezen. Gezamenlijk kan naar het grote beeld worden gekeken en kunnen meningen worden uitgewisseld. De kennisoverdracht van de projectorganisatie naar de klankbordgroep is hierin belangrijke factor geweest.

Ter afsluiting. De betrokkenheid van de klankbordgroep is waardevol gebleken voor de projectorganisatie en heeft geleid tot een beter eindproduct van de verkenningsfase. Continueren van deze klankbordgroep in de planvormingsfase wordt ondersteund door de klankbordgroep en zal nadrukkelijk worden overwogen door de projectorganisatie