

# Doorfietsroute Haren-Zuidlaren

Tracéverkenning naar de doorfietsroute.

SWECO 

23 januari 2025



**Opdrachtgever:**

In opdracht van Provincie Groningen

**Opdrachtnemer:**

Sweco Nederland

Winschoterdiep 70  
9723 AB Groningen

**Team:**

Hans Praamstra  
Hans.Praamstra@sweco.nl

Frank Zijlstra  
Robin de Krijger  
Laura van Dijk  
Diede Brookhuis

Januari 2025

*afbeelding voorblad: Fotograaf Harro (<https://www.flickr.com/photos/harrofotografie/>)*

|                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------|----|
| 1. AANLEIDING EN DOEL                                     | 6  |
| 2. RUIMTELIJK- LANDSCHAPPELIJKE ANALYSE                   | 12 |
| 3. VORMGEVING DOORFIETSROUTE                              | 16 |
| 4. VERVOLG                                                | 28 |
| BIJLAGE 1 - HUIDIGE SITUATIE, VARIANTEN<br>EN BEOORDELING |    |
| BIJLAGE 2 - VERKENNING APPELBERGEN                        |    |
| BIJLAGE 3 - PARTICIPATIE EN PROCESS                       |    |
| BIJLAGE 3A FIETSENENQUÊTE                                 |    |
| BIJLAGE 3B REACTIES FASE INFORMEREN<br>EN REAGEREN        |    |
| BIJLAGE 3C REACTIES FASE OPHALEN                          |    |

# HAREN





# ZUIDLAREN

Comfortabele, veilige en directe fietsverbinding

Door bijzondere en kwetsbare landschappen

Ruim 11 kilometer

Provincies Groningen & Drenthe

Gemeente Groningen en Tynaarlo





# 1. AANLEIDING

## Ambities doorfietsroute

Begin 2017 is het eerste deel van de doorfietsroute tussen Groningen en Haren geopend. Deze eindigt nu op de Jachtlaan in Haren. Het voornemen is om deze route verder door te trekken naar Zuidlaren. De provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Groningen en Tynaarlo zien de doorfietsroute in een groter maatschappelijk en duurzamer kader dan alleen het realiseren van een fietspad. Het draagt namelijk bij aan de volgende ambities:

### **Goede bereikbaarheid tussen Groningen en Zuidlaren**

Wij zijn ervan overtuigd dat een goede bereikbaarheid belangrijk is voor de maatschappelijke en duurzame ontwikkeling van onze regio. Goede interne en externe samenhang van de verbindingen zijn daarom essentieel, zowel voor inwoners als voor scholen en bedrijven. Met de doorfietsroute geven wij een kwaliteitsimpuls aan de fietsverbinding tussen Haren en Zuidlaren en daarmee versterken we de bereikbaarheid van onze regio.

### **Stimuleren van een gezond leven**

Meer fietsen draagt bij aan een gezonder leven, en is ook goedkoper en duurzamer. Meer fietsen is daarvoor een goede manier. Daarom voeren wij een actief beleid in het stimuleren van fietsen.

### **Bijdrage aan een duurzame samenleving**

De doorfietsroute Groningen-Zuidlaren is onderdeel van een regionaal netwerk doorfietsroutes. Het doel van dit netwerk is te stimuleren dat men, in plaats van de auto, vaker de fiets pakt voor afstanden tot zo'n

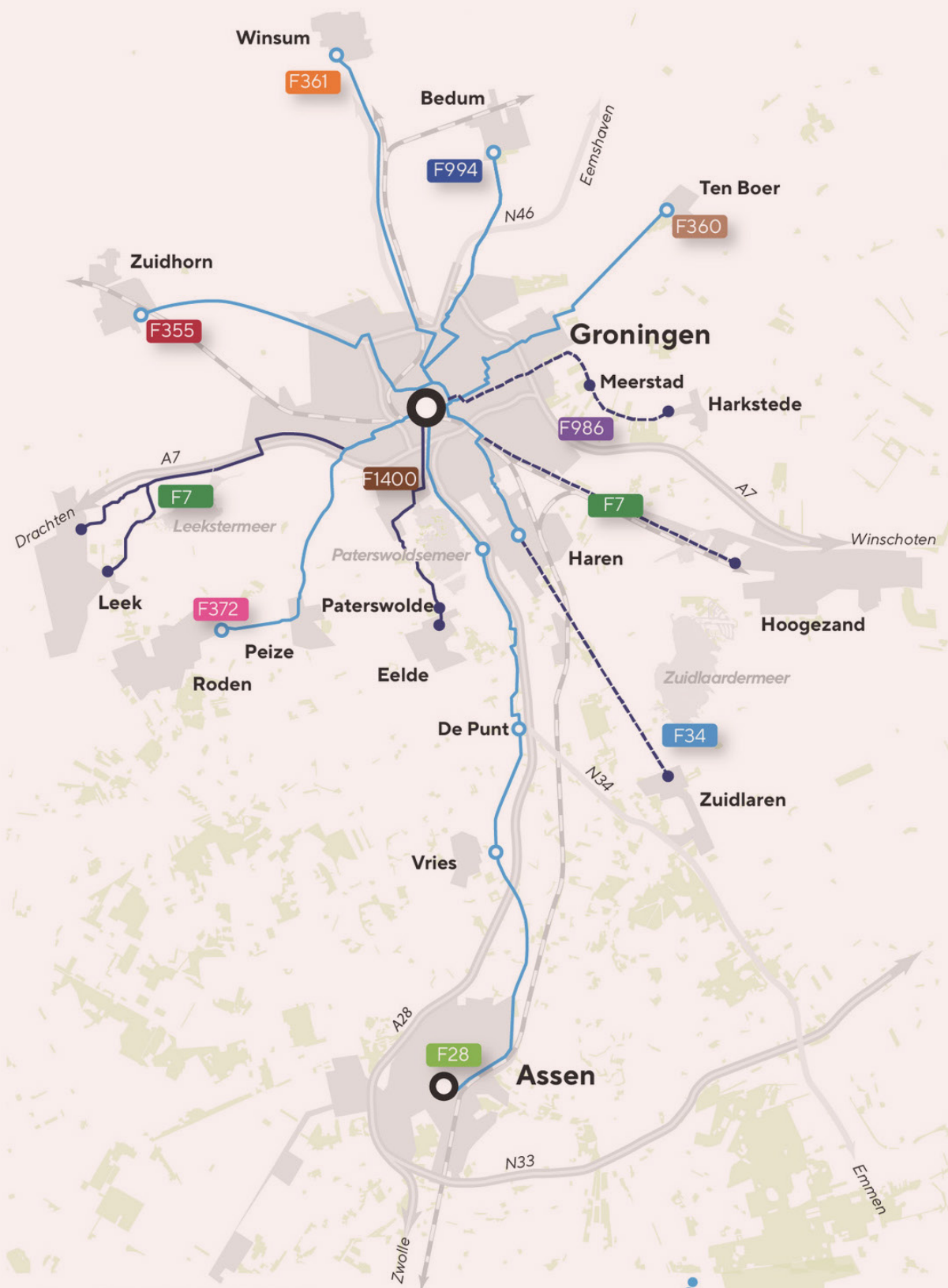
20 kilometer. De e-bikes maken het nu nog aantrekkelijker om ook voor afstanden langer dan 10 kilometer voor de fiets te kiezen. Hierdoor zal het aantal autoritten naar verwachting afnemen en daarmee de uitstoot van schadelijke stoffen.

Momenteel maken naar schatting circa 2.000-3.000 fietsers per werkdag gebruik van een van de bestaande fietsroutes tussen Haren en Zuidlaren. Met het aanleggen van directe, veilige en comfortabele fietsroute tussen Haren en Zuidlaren zijn we ervan overtuigd dat het aantrekkelijker wordt om over grotere afstanden naar school of werk te fietsen en dat een deel van de mensen de overstap van de auto naar de fiets zal maken.

### **Respecteren en beleefbaar maken waardevol landschap**

Het landschap tussen Haren en Zuidlaren is zeer bijzonder en waardevol en geniet landelijke bekendheid als Nationaal Park en UNESCO werelderfgoed. Het is een inspirerende omgeving dat als vanzelf mensen aantrekt om van te genieten, zowel toeristen en recreanten als dagelijkse forenzen. Wij zijn ervan overtuigd dat het mogelijk is om in dit gebied een doorfietsroute te realiseren dat enerzijds een betere fietskwaliteit biedt voor beide doelgroepen en anderzijds de unieke kwaliteiten van het landschap respecteert, in tact laat en hier en daar zelfs kan versterken. Dit vraagt om een bijzondere benadering, afwijkend van de 'standaard' aanpak van doorfietsroutes.





- Bestaande doorfietsroute
- Doorfietsroute in voorbereiding
- - -●- Toekomstig (Tracé onbekend)



**DOORFIETSROUTE**



## Opgave verkenning

In het mobiliteitsbeleid van de provincie Groningen is als beleidsuitgangspunt omschreven dat vanuit het oogpunt van duurzaamheid het fietsgebruik wordt gestimuleerd. De provincie heeft de ambitie om vanuit de stad Groningen naar alle grotere kernen binnen een straal van 15-20 kilometer een kwalitatief hoogwaardige doorfietsroute te realiseren: hoogwaardige fietsinfrastructuur waarbij de fietser extra kwaliteit wordt geboden qua comfort, breedte en doorstroming.

Om een volgende stap te kunnen zetten naar een robuust netwerk van doorfietsroutes heeft Provinciale Staten €4,7 miljoen beschikbaar gesteld voor het doortrekken van de bestaande doorfietsroute Groningen - Haren naar Zuidlaren. Ook bij de gemeenten Groningen en Tynaarlo en de provincie Drenthe is het doortrekken van de doorfietsroute naar Zuidlaren als ambitie opgenomen in hun mobiliteitsvisie.

Het eerste deel van deze doorfietsroute (via de Helperzoom in Groningen en de Kerklaan-Jachtlaan in Haren) is in 2017 geopend en is één van de drukste doorfietsroutes van de regio. De vraag die nu voorligt is hoe we het vervolg van deze doorfietsroute tussen Groningen en Zuidlaren het beste kunnen vormgeven, rekening

houdend met het waardevolle landschap.

Oftewel: met welk tracé de doelstellingen van de doorfietsroute (kort gezegd: meer fietsers en meer veiligheid) het beste behaald worden, met in achtneming van de unieke omgevingswaarden

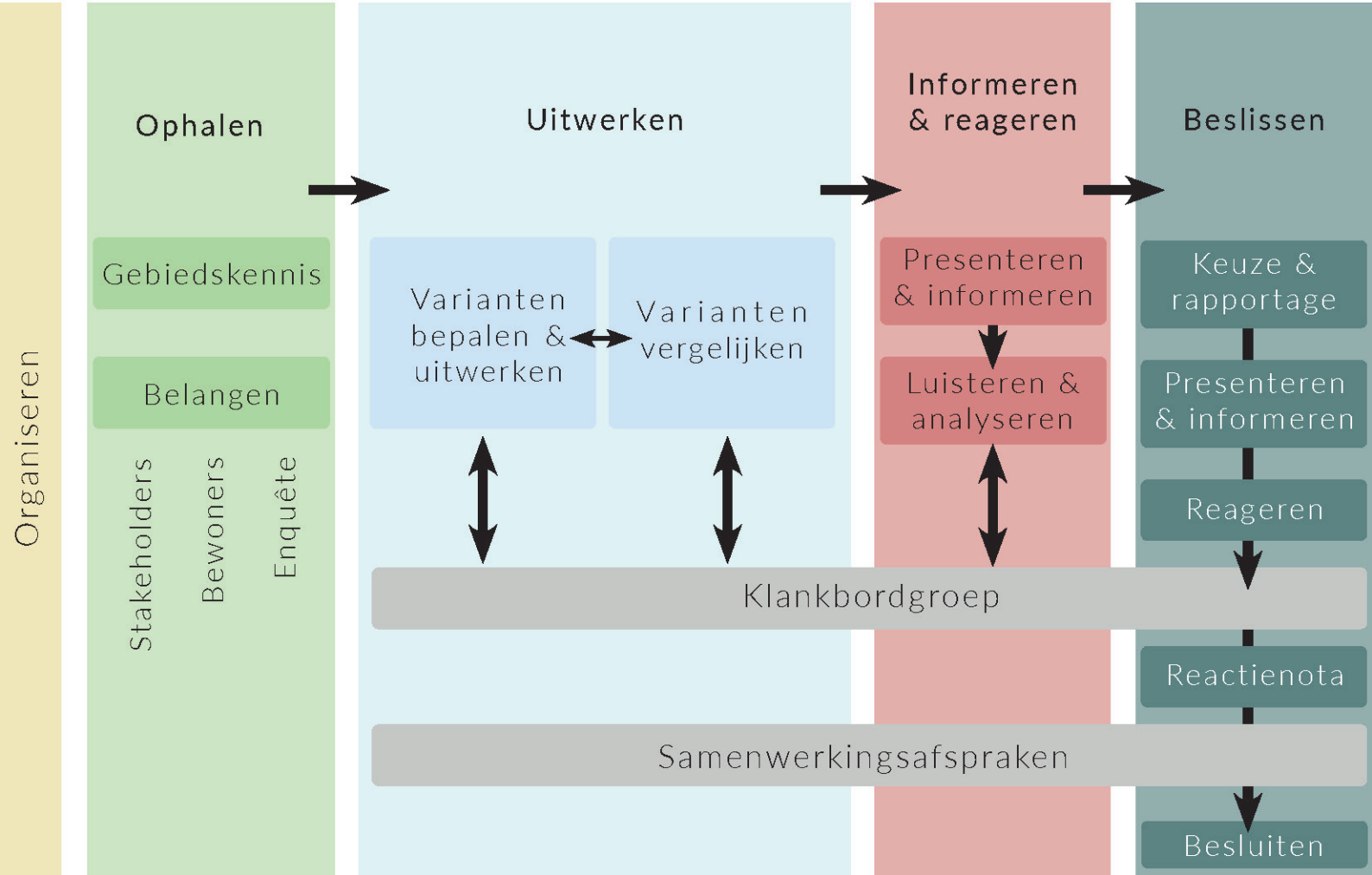
## Proces

Om binnen deze verkenning tot een voorkeurstracé te komen trekt de provincie Groningen op een gelijkwaardige basis op met de provincie Drenthe, gemeente Tynaarlo en de gemeente Groningen. Hiervoor is door een gezamenlijke projectgroep onder regie van de provincie Groningen een zorgvuldig planproces gevolgd (zie schema volgende pagina) met de volgende opdracht:

- Onderzoek welke kansrijke varianten er zijn die voldoen aan de doelstelling en die recht doen aan het waardevolle landschap;
- Weeg deze varianten tegen elkaar af;
- Bepaal een voorkeursvariant en adviseer hierover de vier colleges en Staten/raden op gelijke wijze. Overigens hoeft de uiteindelijke voorkeursvariant niet geheel overeen te komen met een van de onderzochte varianten, maar kan ook samengesteld worden uit 'het beste' van de onderzochte varianten.







Om een goed inzicht te krijgen in het gebied en voor het helder krijgen van belangen van gebruikers, bewoners en stakeholders, heeft de projectgroep zich nadrukkelijk gericht op participatie. Verslag hiervan wordt gedaan in bijlage 3, participatie en proces. De grote hoeveelheid informatie die de participatie heeft opgeleverd is erg nuttig geweest voor de projectgroep en bestuurders bij hun besluitvorming. Zo is uit de reacties duidelijk geworden dat men erg betrokken is bij zijn of haar leefomgeving en veel belang hecht aan de waarden van het landschap. Ook blijken er sterk wisselende opvattingen te bestaan over wat de beste keuze is voor enerzijds het landschap en Appelbergen en anderzijds het stimuleren van het fietsgebruik.

De resultaten van deze variantenstudie zijn opgenomen in voorliggende rapportage met als eindresultaat een afgewogen voorkeursvariant dat op hoofdlijnen is gedefinieerd en voorzien van aanbevelingen voor de verdere uitwerking in de volgende projectfase.

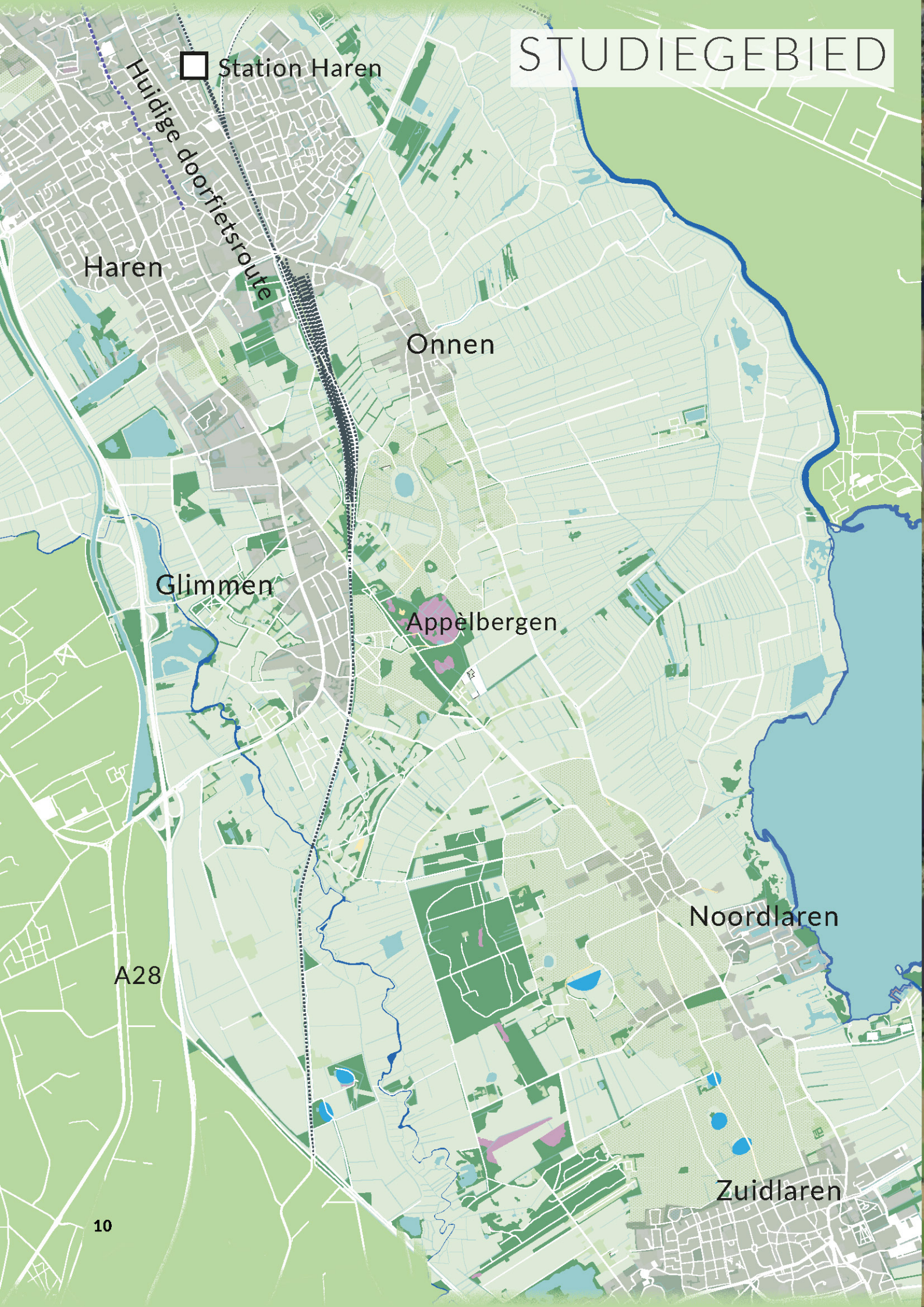
Op basis hiervan zal bestuurlijke besluitvorming plaatsvinden in de betrokken Staten en raden. Het besluit over het voorkeurstracé is nog geen definitief besluit over de realisatie. Het is wel bepalend voor de verdere uitwerking van de doorfietsroute en geeft een aanzet voor de samenwerkingsvorm met de vier partners voor de volgende fase (planuitwerking). Zie bijlage 3 voor een verdere toelichting op het proces.

## Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de vormgeving van de doorfietsroute. Aan de basis hiervan staat een ruimtelijk-landschappelijke analyse en de beleving en het gebruik als fietser. Op basis hiervan worden uitgangspunten gedestilleerd voor de vormgeving van de doorfietsroute. In hoofdstuk 3 worden varianten voor de doorfietsroute inzichtelijk gemaakt en wordt aangegeven welke route de voorkeur heeft en hoe deze opgenomen wordt in het landschap. Afgesloten wordt met aanbevelingen voor het vervolgtraject.



# STUDIEGEBIED



Station Haren

Huidige doorfietsroute

Haren

Onnen

Glimmen

Appèlbergen

Noordlaren

Zuidlaren

A28







## 2. RUIMTELIJK-LANDSCHAPPELIJKE ANALYSE

Het gebied tussen Groningen en Zuidlaren (Het Gorecht) is een bijzonder fraai landschap. Het gebied kenmerkt zich door de hoge kwaliteit van omgevingswaarden en de unieke stapeling hiervan. Dit betreft natuurwaarden en landschappelijke waarden, maar ook de bekende en te verwachten archeologische waarden in samenhang met de geomorfologische/aardkundige waarden. Niet voor niets is dit gebied onderdeel van het Nationaal Park Drentsche Aa én het UNESCO Global Geopark De Hondsrug.

Het Gorecht bestaat uit twee delen. De hoge zijde, het Go, is de zandstreek en bestaat uit de nederzettingen Essen, Haren, Onnen, Noordlaren, Midlaren en Glimmen. De lage zijde is de Hunzestreek, ook wel het Drenterwold(e) of het Wold genoemd. In het Gorecht zijn de landschappelijke verschillen groot. Er zijn grote verschillen tussen het hooggelegen kleinschalige landschap op de Hondsrug en de aangrenzende laaggelegen natte beekdalen van de Drentsche Aa en Hunze. Maar ook de parkachtige esdorpenstructuur op de Hondsrug met afwisselend essen, bossen, graslanden en de natte landschapselementen zoals veengebieden, pingoruïnes en petgaten geven het gebied een grote landschappelijke diversiteit.

De basis voor het landschap is gelegd tijdens de ijstijden. In de voorlaatste ijstijd ontstonden het Hondsrug-complex tussen Groningen en Emmen (waarop later strategisch gelegen plaatsen en infrastructuur werden ontwikkeld) en het oerstroombdal van de Hunze. In de laatste ijstijd – toen in Nederland een toendraklimaat heerste – ontstonden de pingoruïnes. Door hun diepte hebben ze vaak een bijzondere opvulling met een hoge archeologische archiefwaarde.

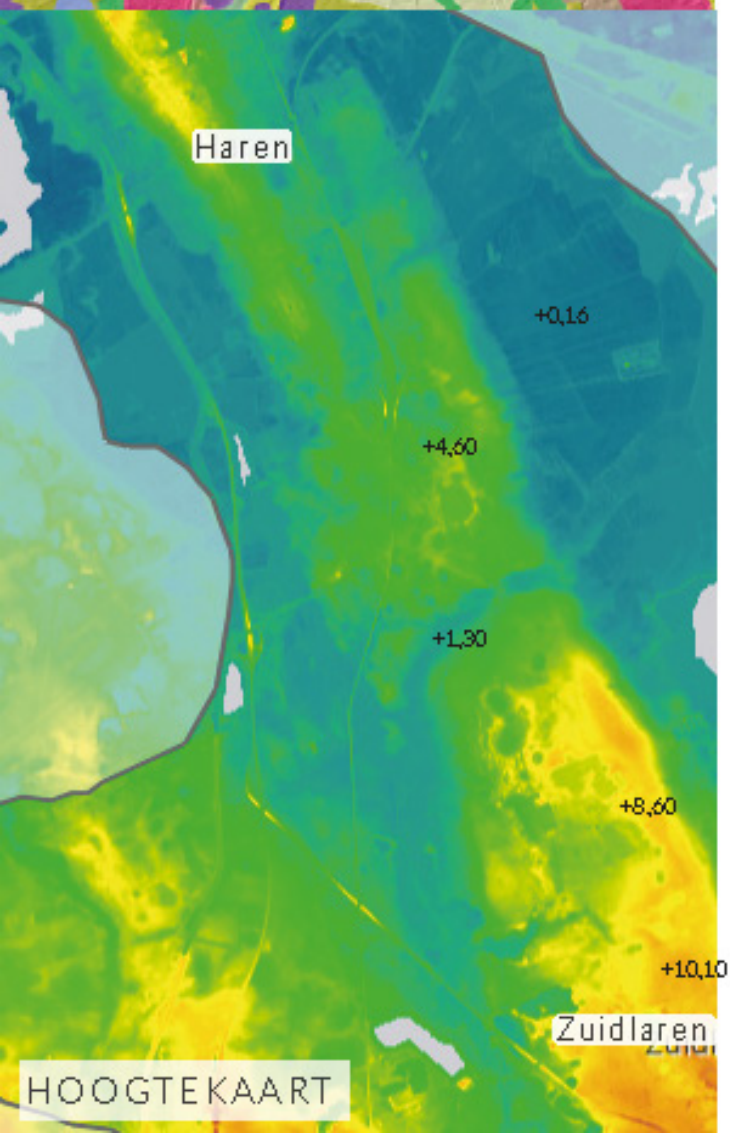
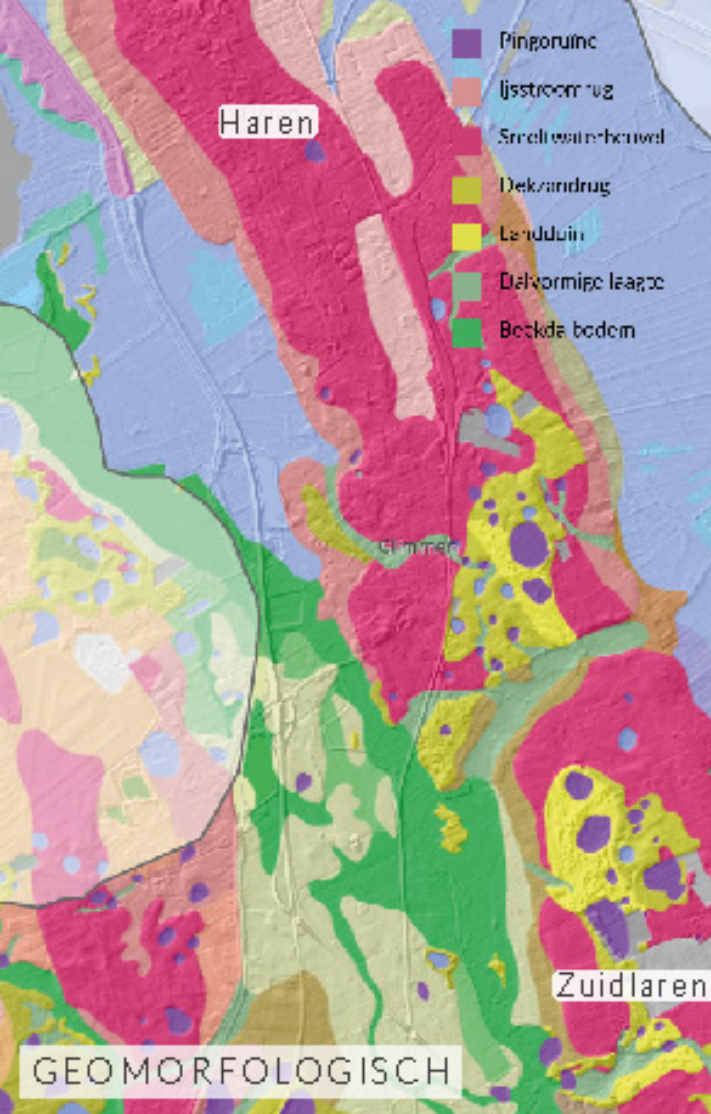
Na de ijstijden ontstond er door temperatuurstijging en vernatting meer veenvorming en brak de Drentsche Aa door de Hondsrug: nu nog herkenbaar als de Besloten Venen. Zie ook de lichtgroene zone op de geomorfologische kaart.

De dorpen Zuidlaren, Noordlaren, Midlaren, Glimmen, Onnen, Haren, Helpman en Groningen zijn vermoedelijk ontstaan in de Romeinse Tijd en hebben dezelfde structuur als de dorpen op het Drentse deel van de Hondsrug.



1910





Men bedreef akkerbouw op kleine huisakkers en veeteelt op de lagergelegen gronden. De boerderijen lagen op de overgang van hoog naar laag op de Hondsrug. De oudste essen in dit gebied liggen het dichtst bij de huisakkers, latere ontginningen liggen verder van de nederzettingen af. Hagen en houtwallen werden al aangeplant sinds deze tijd en functioneren als eigendomsmarkering en perceelscheiding. Ze lopen als groene aders door het landschap, geven veel informatie over het historisch gebruik van het gebied en vormen tevens een soort snelweg voor fauna.

Vanaf de middeleeuwen liep een belangrijke handelsroutes van Groningen naar Coevorden over de Hondsrug. Deze route bestaat grotendeels nog en bestaat uit zandwegen (o.a. Hoge Hereweg) en verharde wegen (o.a. Zuidlaarderweg). Door het Noordlaarderbos en de Appelbergen loopt een deel van de route die nog steeds onverhard is. In de tijd dat de route in gebruik was, stond hier nog geen bos maar was het een heideveld.

## Kernkarakteristieken

In de huidige situatie wordt deze historische handelsroute nog steeds veel gebruikt, echter nu niet door druk handelsverkeer, maar door fietsers. Ten noorden van de Besloten Venen is deze route door Appelbergen de meest autoluwe én kortste fietsroute tussen Haren en Zuidlaren. Ongeveer twee derde van de fietsers tussen Haren en Zuidlaren neemt dan ook deze route door Appelbergen, de rest neemt de routes via Onnen of Glimmen. Tussen Midlaren en Zuidlaren gaat de historische handelsroute over de Esweg: ook hier is het een autoluwe en korte fietsroute die door de helft van de fietsers wordt genomen.

Naast deze handelsroute bevat het gebied een fijnmazig netwerk van eeuwenoude zandwegen en paden die de dorpen, erven, akkers, hooilanden, bossen en polders verbinden. Dit netwerk is ontstaan bij de vorming van het agrarische esdorpenlandschap in de periode na de Middeleeuwen tot ongeveer 1850.



Met de komst van een treinstation in 1870 veranderde Haren. Er werden nieuwe huizen gebouwd voor de middenklasse en welvarende burgers uit de stad Groningen. De slechte hygiënische omstandigheden in de stad waren een voornamelijk reden om voor de zomermaanden een tweede huis op de Hondsrug te zoeken. Met name de Rijksweg was een populaire locatie waar in het laatste kwart van de 19de eeuw luxe villa's verrezen. Deze ontwikkeling ging in de 20ste eeuw door aan o.a. de Verlengde Hereweg en andere straten in Haren.

Zuidlaren is ontstaan op de plek waar een middelhoge zone de Hondsrug kruist en is bepalend voor de oorspronkelijk vorm. Zuidlaren is een goed voorbeeld van een groot esdorp met opvallend veel brinken, mogelijk vanwege de eeuwenoude Zuidlaardermarkt. Evenals Haren heeft het dorp, bijvoorbeeld aan de Stationsweg, het karakter van een villadorp.

De kernkarakteristieken van het gebied zijn nu nog steeds goed herkenbaar en beleefbaar. Dit vertaalt zich in een helder cultuurhistorisch landschap dat goed leesbaar, zichtbaar en beleefbaar is. Bij nieuwe ontwikkelingen als de doorfietsroute is het van belang (en ook uitgangspunt van de betrokken overheden) om deze waarden te respecteren en zo mogelijk versterken. Het gaat om de volgende waarden:

- Geologische hoofdstructuur met contrasterende hoogteverschillen tussen kleinschalig, besloten, hoger gelegen landschap op de glaciële ruggen van de Hondsrug met esdorpen aan weerszijden laag gelegen, open landschap met beekdalen (Drentsche Aa en Hunze, tevens Natura 2000 gebieden). Tussen beide dalen ligt de laagte/doorbraak Besloten Venen (tevens ecologische verbinding tussen Drentsche Aa en de Hunze).

- Het stroomdal van de Drentsche Aa vormt een cultuurhistorisch en landschappelijk zeer waardevol en gaaf gebied. Een omvangrijk beekstelsel dat relatief ongeschonden door de ruilverkavelingen is gekomen. De samenhang met het omringende esdorpenlandschap is nog aanwezig op een voor Nederland bijzondere schaal.
- Op de hogere gronden liggen ecologisch waardevolle gebieden zoals het Noordlaarderbos en Appelbergen (onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland). Daarnaast zijn er diverse landschapsstructuren die tevens het leefgebied vormen van (zeldzame) plant- en diersoorten.
- Landschapselementen zoals pingoruïnes en petgaten, maar ook houtwallen en singels.
- (Restanten van) middeleeuwse kerken en kloosters, voormalige karresporen en dijken.
- De historisch gegroeide parkachtige esdorpenstructuur op de Hondsrug met afwisselend essen, bossen, graslanden en naast sobere boerderijen en keuterijen ook statige bebouwing (buitenplaatsen, villa's, villawijken, deels beschermd dorpsgezichten Rijksweg en Zuidlaren).
- Veenborgen en andere 18de-eeuwse buitenplaatsen (particuliere veenontginningen).
- Historische routes, waaronder de (Hoge) Hereweg als handelsroute en het fijnmazige netwerk van zandwegen, veelal voorzien van bomenrijen en hoge ecologische waarde.
- Een rijk bodemarchief met een concentratie van archeologische waarden en beschermd monumenten (o.a. Essen rond Midlaren, Onnen en Appelbergen/Glimmeres en natuurlijk de prehistorische hunebedden). Het hele gebied heeft een grote kans is op het aantreffen van nederzettingen.



# BELEVINGSKAART

## Legenda

-  Beschermd stads en dorpsgezichten
-  Borgterreinen en landgoederen
-  Hondsrug
-  Plaats
-  Essen
-  Karakteristieke laagtes
-  Pingo's
-  Historische handelsroute
-  Zandwegen
-  Houtsingels en houtwallen
- Spoor**
  -  Brug over spoor
  -  Gelijkvloerse oversteek
- Cultureel erfgoed**
  -  Monument
  -  Molen
  -  Hunebed
- Overnachtingslocaties**
  -  Bungalowpark
  -  Camping
- Recreatie**
  -  Jachthaven
  -  Sprookjeshof
  -  Natuurgebied
  -  Horeca

Haren

Zuidlaren





# 3. VORMGEVING DOORFIETSRROUTE

## Uitgangspunten

### Een bijzonder landschap vraagt om een bijzondere aanpak

Uit de tracéverkenning en de ruimtelijke-landschappelijke analyse is gebleken dat het niet mogelijk is om een optimale doorfietsroute 'volgens het boekje' van overal 4 meter breed te realiseren zonder ernstig afbreuk te doen aan het bijzondere landschap (zie bijlage 1). Dit zou bijvoorbeeld betekenen dat er grote groenstructuren moeten wijken. Dit vinden we onacceptabel. Daarom is een maatwerk aanpak gekozen voor deze doorfietsroute waarin het landschap als leidend principe wordt genomen: specifieke uitgangspunten die én recht doen aan de omgevingswaarden én een goede kwaliteit voor de fietsers opleveren.



### Concreet gaat het om de volgende uitgangspunten:

- Inzetten van het huidige fijnmazige fietsnetwerk. Dit voorkomt nieuwe doorsnijding van het huidige landschap en legt de focus op het opwaarderen van bestaande fietspaden.
- Logische en herkenbare doorfietsroute die aansluit op de Jachtlaan in Haren: het begin/einde van de bestaande doorfietsroute naar Groningen.
- De aansluiting bij Zuidlaren dient zodanig te zijn dat in de toekomst het doortrekken van een doorfietsroute richting Gieten mogelijk is.
- Maatwerk bij de opwaardering van bestaande fietspaden met een maximale breedte van 3,6 meter (of 2,7 meter in één richting) met als uitgangspunt het behoud en waar mogelijk versterking van de waarden van het landschap. Zo mogelijk zetten we fietsstraten in waar gemengd verkeer plaats vindt. (zie voor meer informatie bijlage 1).
- Opwaarderen van het bestaande fietsnetwerk mag geen negatieve impact hebben op de landschappelijke en cultuurhistorische waarde. Nieuwe fietspaden leggen we alleen aan als er sprake is van grote voordelen qua directheid en veiligheid én er geen sprake is van grote impact op het landschap.
- Uitsluiten van het verhard en zandwegen, met uitzondering van zandwegen die beschikken over een vrij liggend fietspad. Hiervoor geldt dat een vorm van opwaardering niet op voorhand wordt uitgesloten, Mits dit te verenigen is met de landschappelijke en cultuurhistorische waarden
- We staan geen bromfietsen toe op de doorfietsroute, deze zijn nu ook al niet toegestaan op de meeste fietspaden door het gebied. Op fietspaden door recreatie- en natuurgebieden willen we conform het beleid van de gemeente Groningen tevens ook geen snorfietsen met verbrandingsmotoren toestaan. Deze zijn bijvoorbeeld in Appelbergen nu ook al niet toegestaan (onverplichte fietspaden).



### Een aantrekkelijke fietsroute

De doorfietsroute is niet alleen een functionele route. Het is en wordt ook een aantrekkelijke route tussen Groningen en Zuidlaren. Het is een beleving om de doorfietsroute in zijn geheel, of gedeeltelijk te volgen, of het nu gaat om functioneel (woon-werk/school) of recreatief gebruik. De condities voor de ontwikkeling van de route zijn gunstig: het afwisselende landschap met zijn bosstructuren, houtsingels en karakteristieke essen biedt een goede landschappelijke basis voor een optimale beleving van het landschap. Door het optimaliseren van bestaande fietsstructuren hoeft er geen nieuwe fietsinfrastructuur aangelegd te worden. Hierdoor is er (bijna) geen aantasting van het landschap en maximale beleving. Waar mogelijk wordt langs de voorkeursroute het landschap versterkt.

### Meer fietsers en meer veiligheid

Veel bewoners tussen Haren en Zuidlaren pakken al dagelijks de fiets. Met een doorfietsroute willen we nog meer mensen verleiden om vaker de fiets te pakken in plaats van de auto. Hiervoor is het belangrijk een goede kwaliteit te bieden zodat men op tijd en veilig op de plaats van bestemming aankomt. Het gaat hierbij niet per se om het behalen van een hoge snelheid, maar om een route die aantrekkelijk veilig en betrouwbaar is voor alle doelgroepen.





## Mogelijke routes

In de zoektocht naar de optimale doorfietsroute tussen Groningen en Zuidlaren zijn verschillende routes uitgebreid verkend en onderzocht op voor- en nadelen (zie bijlage 1). Op basis hiervan, samen met bovenstaande uitgangspunten en de historisch-landschappelijke analyse uit hoofdstuk 2 concluderen we dat er in de basis twee varianten zijn voor de doorfietsroute, namelijk via een 'Hoge route' zo veel mogelijk de historische handelsroute Groningen-Coevorden volgend of via een 'Lage route' langs de flanken van de Hondsrug (route via Onnen). Beide routes worden veel gebruikt en hebben hun basis in de wijze waarop de dorpen in het gebied van oudsher zijn verbonden met Groningen, Haren en Zuidlaren als kralen aan een ketting. Hierbij speelt de doorbraak in de Hondsrug ter plaatse van de Besloten Venen ook een rol: de routes worden bij deze laagte (circa 2 m boven NAP) als het ware getrechterd naar de twee beschikbare 'oversteekmogelijkheden'.

### 'Hoge route'

De 'Hoge route' volgt zo veel mogelijke de oude historische as over de Hondsrug van Groningen naar Coevorden, nog steeds in de straatnamen herkenbaar als Hoge Hereweg in Appelbergen, Verlengde Hereweg in Groningen en Oude Coevorderweg in Zuidlaren. Deze hoger gelegen (5-8 m boven NAP) historische handelsroute ligt er al eeuwen lang en vormt een uitstekende basis om in de huidige tijd in te zetten als een goede, rechtstreekse fietsverbinding tussen Groningen en Zuidlaren. Daar waar deze as vroeger de drukke hoofdroute over de Hondsrug was, is het nu juist voor een flink deel een autoluwe route die de drukkere autoroutes (Rijksstraatweg, Zuidlaarderweg, Groningerstraat, Lageweg, Zuidveld) door het gebied vermijdt.

De 'Hoge route' ten zuiden van de Besloten Venen volgt geheel de oude historische as. Het deel ten noorden van de Besloten Venen kent drie variaties die worden ingegeven door de ligging van recreatie- en natuurgebied Appelbergen, de ligging van de spoorwegovergangen en de wijze waarop

logisch aangesloten kan worden op de bestaande Doorfietsroute Groningen-Haren (Jachtlaan Haren):

- Hoog 1: Zo veel mogelijk het historische lint Rijksstraatweg volgend via Glimmen en daarmee om Appelbergen heen.
- Hoog 2A: Zo veel mogelijk via de historische handelsroute Hoge Hereweg door Appelbergen en verder via de Rijkstraatweg.
- Hoog 2B: Gelijk aan bovenstaande, maar gebruik makend van de ongelijkvloerse spoorwegovergang via een nieuw fietspad langs het spoor, waarmee een autoluwere en veiligere route wordt gecreëerd.

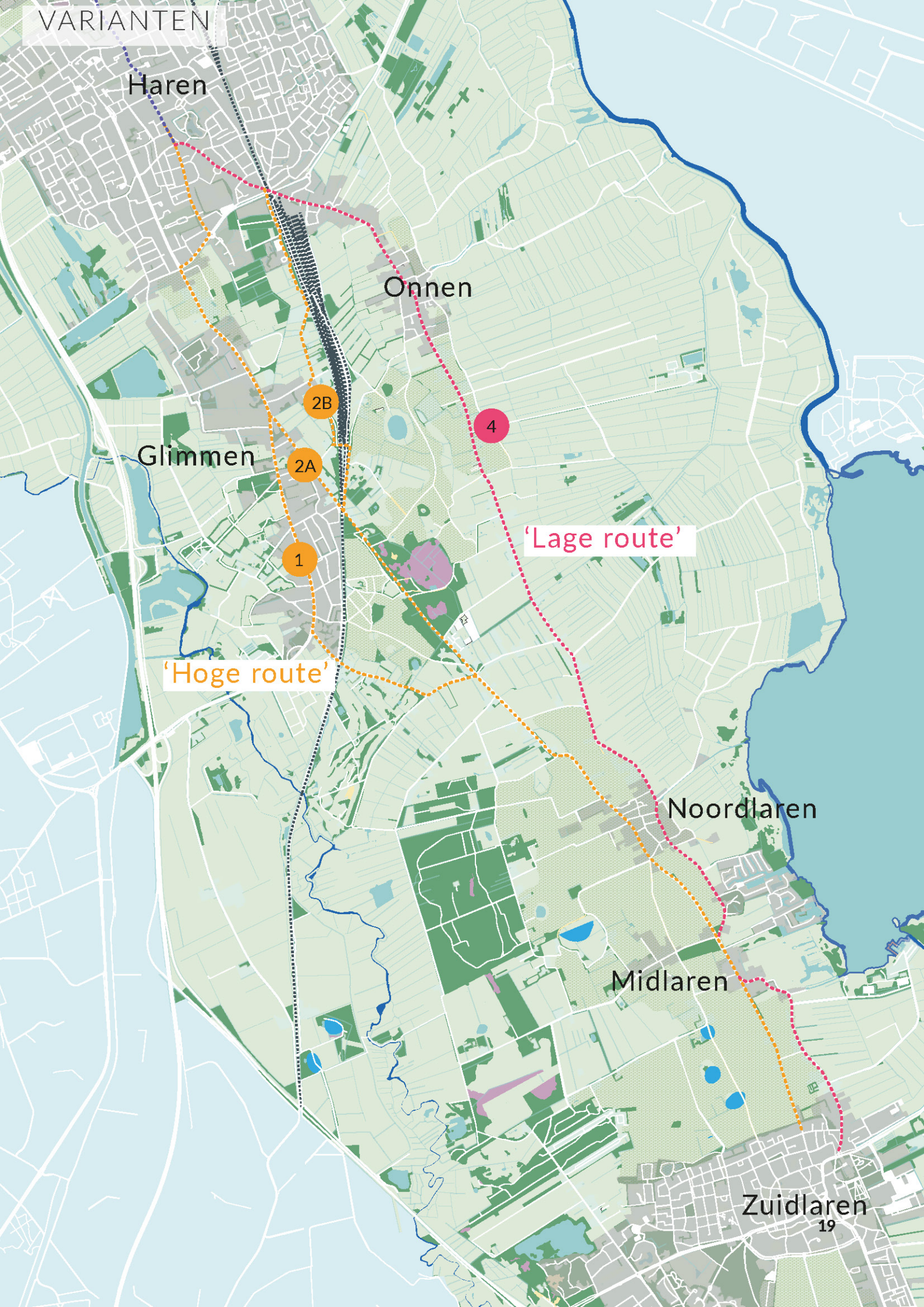
Voor de fietsroute in Appelbergen hebben we een verdiepingsslag gemaakt. Hierin hebben we in kaart gebracht of het mogelijk en wenselijk is om door Appelbergen te gaan en op welke wijze de fietsroute ingericht kan worden. Hieruit blijkt dat er meerdere scenario's denkbaar zijn die idealiter samen oplopen met een integrale kwaliteitsslag voor het gehele gebied (o.a. ontmoedigen autoverkeer en de parkeeropgave). De uitdaging zit met name in de wijze waarop een eenduidige inrichting bereikt kan worden in profiel, beeld en materiaalkeuze passend bij de unieke kwaliteiten van Appelbergen. Voor een uitgebreide toelichting verwijzen we naar bijlage 2.

### 'Lage route'

De 'Lage route' (Laag 4) betreft de route Felland-Onnen-Lageweg-Zuidveld-Groningerstraat die als historische ontginningsas precies op de overgang van de flanken van de Hondsrug en het lage gelegen Hunzedal met het Zuidlaardermeer ligt. Deze route ligt grotendeels op circa 2 m boven NAP. Ook deze route is een rechtstreekse route die echter wel vrij druk is omdat het over de gehele lengte parallel loopt aan de oostelijke autoroute (tevens busroute) door het gebied.

Tussen Noordlaren en Midlaren (Noordlaarderweg) is momenteel geen fietspad aanwezig. Hier gaan we uit van een nieuw fietspad ten westen van de huidige weg of herinrichten als fietsstraat.





Haren

Onnen

Glimmen

2B

2A

1

4

'Lage route'

'Hoge route'

Noordlaren

Midlaren

Zuidlaren



# Opwaarderen alle fietsroutes

Daarnaast vinden we het gelet op het fijnmazige fietsnetwerk in het gebied opportuun om te onderzoeken in hoeverre het gelijkmatig opwaarderen van alle fietsroutes tussen Haren en Zuidlaren meerwaarde kan bieden ten opzichte van het opwaarderen van een enkele route tot doorfietsroute. In deze zogeheten 0+ variant ligt de nadruk op spreiding van fietsers over het gehele netwerk in plaats van bundeling van fietsers op een doorfietsroute met hogere kwaliteit dan de rest van het netwerk. En kan op deze wijze ook bijdragen aan het doel om meer mensen op de fiets te krijgen en de verkeersveiligheid te verhogen.

Het gelijkwaardige opwaarderen van alle

bestaande routes betreft een minder vergaande opwaardering dan die voor de hoge en lage route als doorfietsroute. Als vertrekpunt hanteren we hiervoor de uitgangspunten die voor reguliere hoofd fietsroutes in de provincie wordt gebruikt, namelijk een beperktere maximale breedte van 3,0 meter en 2,5 meter in één richting. Ook worden niet overal fietsstraten ingericht maar het huidige gemengde profiel gehandhaafd. Het opwaarderen van alle fietspaden tot een doorfietsroute kwaliteit is aanzienlijk duurder dan de andere varianten (1,5-2x) zijn en is bovendien niet in lijn met de essentie van deze variant, namelijk het gelijkwaardig opwaarderen van alle routes en daarmee de focus op spreiding van fietsers in plaats van bundeling.

## Beoordeling routes

De hierboven beschreven routeopties hebben we beoordeeld op doelbereik (de mate waarin de doelstelling van het fietsbeleid behaald kan worden), impact op de omgeving en de technische haalbaarheid. Ook zijn de investeringskosten inzichtelijk gemaakt. Voor een uitgebreide overzicht van de beoordeling zie bijlage 1. Op basis van deze beoordeling hebben we de volgende conclusies getrokken:

- De hoge routes door Appelbergen (Hoog 2A en 2B) scoren een stuk beter op doelbereik dan de lage route langs Onnen (Laag 4) en de hoge route langs de Rijksstraatweg (Hoog 1). Deze routes zijn korter én autoluwer (ten noorden van de Besloten Venen, maar ook tussen Midlaren en Zuidlaren). Hierdoor is er minder sprake van oponthoud, onveilige oversteken of hinder van het autoverkeer. De hoge route langs het spoor scoort het beste omdat gebruik wordt gemaakt van de bestaande ongelijkvloers spoorkruising bij de Viaductweg waardoor tevens de spoorwegveiligheid verbetert.
- Dat de lage route langs Onnen aanzienlijk minder scoort op doelbereik komt ook omdat het realiseren van een fietspad met doorfietsroute kwaliteit sterk beperkt wordt door de fysieke beperkingen van

de aanwezige bomen en woningen én de mogelijke aantasting van archeologische waarden.

- Het gelijkmatig opwaarderen van alle routes (0+ variant) scoort alles overziend minder positief dan het opwaarderen van een enkele route tot doorfietsroute. De veiligheidswinst is wat kleiner vanwege de geringere breedte en minder trajecten met fietsstraten en er ontstaat geen eenduidig herkenbare doorfietsroute. Daarnaast is deze variant 1,5-2x (circa €11,1 miljoen) duurder dan het opwaarderen van een enkele route tot doorfietsroute (€5,5-7,2 miljoen).
- Daarnaast verwachten we dat het functioneren van de lage route of de 0+ variant beperkt zal zijn zolang fietsers door de Appelbergen kunnen blijven rijden. Afsluiting van de Appelbergen voor al het fietsverkeer is echter niet congruent met de historische betekenis van de Hoge Heereweg en zal bovendien geen draagvlak hebben onder fietsers (zie onder meer de fietsenquête).
- De technische haalbaarheid van de routes is nauwelijks onderscheidend.
- Zoals beschreven in hoofdstuk 2 is het studiegebied van zeer hoge landschappelijke waarde en kent het een unieke stapeling



van omgevingswaarden (natuur, archeologie, cultuurhistorie, aardkundig). Het aanleggen van nieuwe fietspaden kunnen een (potentieel) negatieve impact hebben op deze omgevingswaarden, zij het op verschillende aspecten en plekken per route. De impact is in dit project echter relatief gering omdat er in alle varianten nagenoeg geen nieuwe fietspaden worden aangelegd, maar voor 95% de bestaande fietspaden worden verbreed, met respect voor de aanwezige omgevingswaarden. In dit stadium van verkenning concluderen we dat er geen sprake is van een zodanig negatieve impact op de omgeving dat bepaalde routes ongeschikt zouden zijn als doorfietsroute. Dit met uitzondering van variant Laag 4 (via Onnerweg): in deze variant is geen doorfietsroute kwaliteit te behalen zonder grootschalige bomenkap.

- Tegelijk weten we dat in dit stadium bepaalde negatieve effecten op de omgeving niet met zekerheid zijn uit te sluiten. Dit betreft de mogelijke impact op de natuurwaarden in Appelbergen (wel/geen aantasting wezenlijke kenmerken Natuurnetwerk Nederland) en impact op archeologische waarden (in het hele gebied is een risico op aantasting bij bodemingrepen van enige omvang). Om de effecten op deze thema's beter in beeld te krijgen is nader onderzoek nodig tijdens het uitwerken van het voorkeursracé.

## Voorkeursroute

Al met al concluderen we op basis van de verzamelde informatie (zoals uitgebreid beschreven in bijlage 1, 2 en 3) dat de hoge route via het spoor, de Appelbergen of Glimmen en de Esweg (Combinatie van Hoog 1 en 2B), het beste ingezet kan worden als doorfietsroute. Ter plaatse van Appelbergen kan vanwege de aanwezige beperkingen niet worden gekozen voor één voorkeursroute, maar wordt uitgegaan van een combinatie van twee routes: de meest rechtstreekse, maar meer recreatieve route via Appelbergen (hier zijn bromfietsen en speedpedelecs niet toegestaan) en de altijd toegankelijke, meer utilitaire route via Glimmen.

Hiermee komen we tevens tegemoet aan de wens vanuit de participatie om te investeren in het verbeteren van meerdere fietsroutes in plaats van één (doorfiets) route. Dit sluit aan op de al geplande verbetering van de fietspaden tussen Glimmen en Haren (buiten de kom) door de gemeente Groningen.

De route door Appelbergen (de historische handelsroute van Groningen naar Coevorden) heeft als kortste en meest autoluwe route de grootste voordelen voor (potentiële) fietsers tussen Haren en Zuidlaren. Ook wordt op de route de verkeersveiligheid verbeterd voor een aantal onoverzichtelijke en gevaarlijke kruisingen en oversteken. Hierbij maken we wel het voorbehoud dat de route door Appelbergen zodanig ingepast moet kunnen worden. Dat er geen sprake is van aantasting van de wezenlijke kenmerken van de Appelbergen als natuurgebied en een (soms druk) recreatiegebied.

De route door Appelbergen is een recreatief fietspad waarvan uit dit onderzoek is gebleken dat die niet als een volwaardige doorfietsroute ingericht kan worden. Daarom nemen we als uitgangspunt dat de route een recreatieve fietsroute met utilitair medegebruik blijft. Dit betekent onder meer dat er in Appelbergen geen sprake zal zijn van een optimale breedte zoals op de andere deeltrajecten en dat de route in de winter niet sneeuw- en ijsvrij gehouden zal worden. Om toch op alle momenten van de dag en het jaar een volwaardige fietsroute tussen Zuidlaren en Haren te bieden wordt ter plaatse van de Appelbergen gekozen voor enerzijds de huidige recreatieve fietsroute via de Appelbergen (als in variant 2B) en anderzijds een alternatieve fietsroute via Glimmen/Rijksstraatweg (als in variant 1). Op dit gedeelte kan de fietser dan zelf kiezen wat voor hem/haar de meest logische route is, passend bij de omstandigheden van dat moment.







## Inrichting voorkeursroute

In deze paragraaf geven we een beschrijving van de voorkeursroute (hoge route langs het spoor, Hoog 2B). De kern van deze route is het benutten van de ongelijkvloerse kruising Viaductweg als meest veilige oversteek van de spoorlijn en tevens als meest korte route voor veel fietsers.

### Routedelen

Vanuit landschap is de voorkeursroute op te delen in vijf deelgebieden, namelijk;

- Haren
- Westerveen/Spoorzone
- Appelbergen en Glimmen
- Besloten Venen
- Esdorpen landschap

Op de afbeelding op de volgende pagina zijn de verschillende deelgebieden weergegeven.

### 1. Haren

De Onnerweg maakt deel uit van de historische structuur van Haren en het buitengebied en gaat over in de Jachtlaan die inmiddels ingericht is als fietsstraat.

Door het transformeren van de Onnerweg naar een fietsstraat sluit deze aan bij de bestaande doorfietsroute die over de Jachtlaan loopt. Dit zorgt voor een eenduidige uitstraling van de doorfietsroute. Belangrijk bij deze transformatie is de cultuurhistorische waarde van de Onnerweg.

En het temperen van de relatief hoge rijsnelheid door middel van een passende inrichting conform de Jachtlaan snelheid is daarbij een belangrijke randvoorwaarde.

### 2. Westerveen

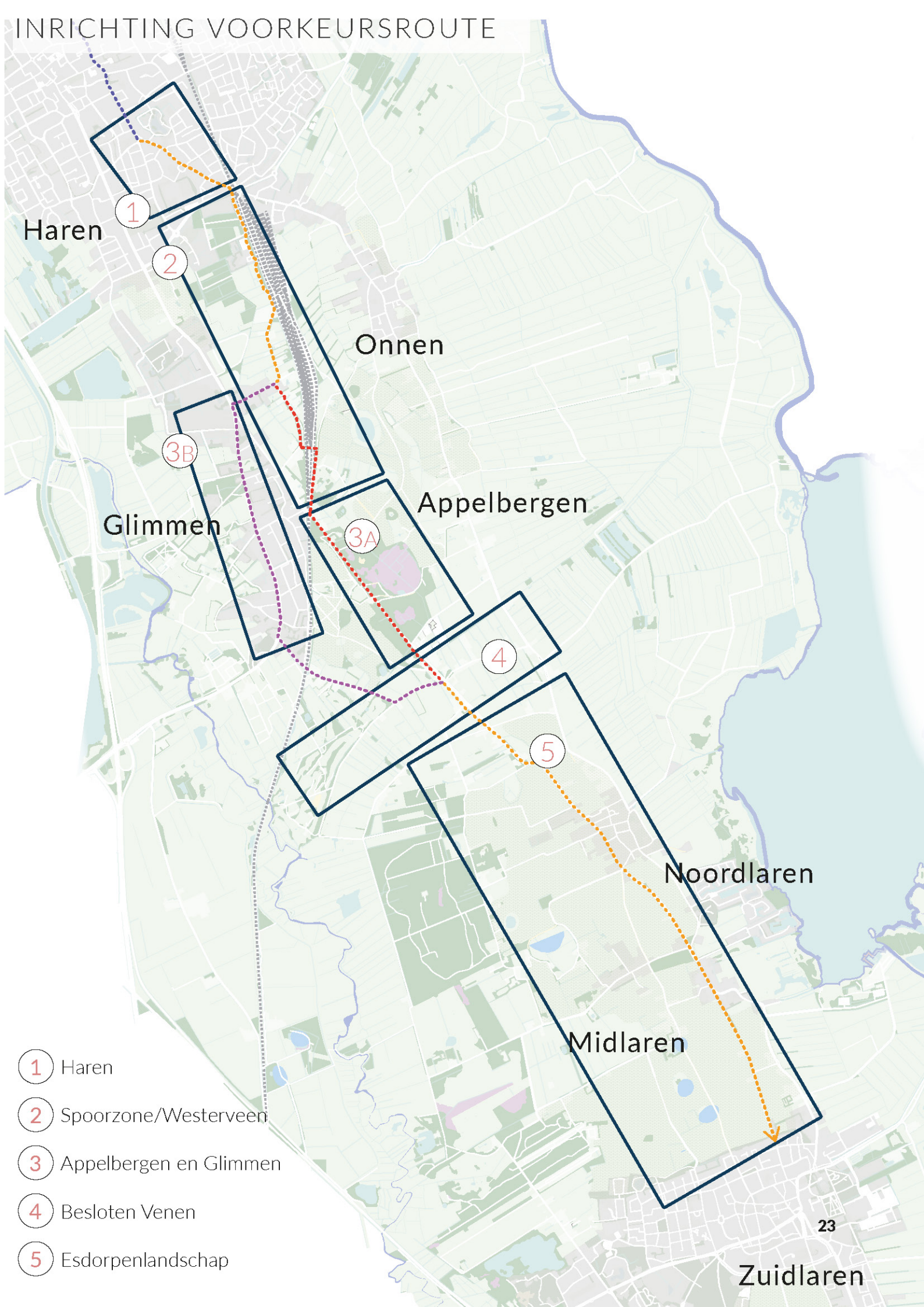
De route loopt van de Onnerweg over in het fietspad langs de Geertsemaweg en Westerveen. Deze bestaande route kenmerkt zich als autoluwe route, parallel aan het spoor en de groene laan waar men doorheen beweegt. De Geertsemaweg voldoet grotendeels aan de breedte van de doorfietsroute. Op onderdelen zal het verbreed moeten worden. Vanaf de Westerveen wordt de route een fietstraat binnen het bestaande profiel met een inrichting passend bij het landelijke gebied.

### 2. Spoorzone (Hoge Hereweg - Viaductweg)

ProRail heeft in 2023 onderzoek heeft gedaan naar de veiligheid van de spoorwegovergangen tussen Haren en Zuidlaren. Hieruit blijkt dat het bestaande spoorwegviaduct Viaductweg veruit de veiligste optie is om het spoor te kruisen. Daarnaast is de helling aan weerszijden van het viaduct voldoende comfortabel voor fietsers (circa 2%). Om gebruik te kunnen maken van het viaduct is een nieuw fietspad langs de oostzijde van de spoorweg nodig (circa 400 meter tussen Dalweg en Hoge Hereweg). De huidige route ten oosten van het viaduct loopt namelijk dood



# INRICHTING VOORKEURSRROUTE



Haren

Onnen

Appelbergen

Glimmen

Noordlaren

Midlaren

Zuidlaren

- 1 Haren
- 2 Spoorzone/Westerveen
- 3 Appelbergen en Glimmen
- 4 Besloten Venen
- 5 Esdorpenlandschap



in zuidelijke richting (Dalweg). ProRail heeft aangegeven dat ze bereid is ruimte op eigen terrein beschikbaar te stellen om deze route parallel aan het spoor aan te leggen ter plaatse van het in 2022 opgeruimde rangeerspoor. De wijze waarop aangesloten wordt op de Dalweg wordt nader uitgewerkt in de planuitwerking.

### **3A. Appelbergen**

Vanaf de Dalweg vervolgen we de route over de Hoge Hereweg in de Appelbergen. Dit vormt een belangrijke schakel. Als snelste en kortste verbinding tussen Haren en Zuidlaren. De huidige inrichting van het fietspad vormt nu al geen veilige situatie voor het huidig gebruik door recreanten, scholieren en forenzen. Een verbetering van het fietspad is daarom sowieso vereist.

Tegelijkertijd is het landschappelijk en cultuurhistorisch een zeer waardevol gebied, waarvan de functie al bijna 100 jaar ongewijzigd is gebleven. Relicten vanuit de historie zijn vandaag de dag nog goed beleefbaar, zoals de pingoruïnes en de Hoge Hereweg als cultuurhistorische handelsroute tussen Groningen en Coevorden.

Om te onderzoeken of het mogelijk is om een zorgvuldige en respectvolle inpassing van de voorkeursroute door de Appelbergen te bereiken is een verdiepingsslag gemaakt voor dit gebied. (zie bijlage 2).

Een belangrijk uitgangspunt is dat de route door de Appelbergen in de wintermaanden niet blad-, sneeuw-, en ijsvrij wordt gehouden. Daarnaast zal zeer terughoudend met openbare verlichting worden omgegaan. De route door Appelbergen zal dan ook niet als doorfietsroute worden aangegeven, maar als recreatieve route die ook door utilitair fietsverkeer kan worden gebruikt. Fietzers die geen gebruik willen maken

van de recreatieve route door Appelbergen worden ter plaatse van de kruising Westerveen-Viaductweg (vanuit het noorden) en de kruising Zuidlaarderweg-Hoge Hereweg (vanuit het zuiden) verwezen naar de alternatieve route via Glimmen.

Er spelen meerdere opgaven in de Appelbergen. Enerzijds is het gebied wettelijk beschermd als onderdeel van Natuurnetwerk Nederland, anderzijds is het een druk bezocht recreatiegebied. Door de toenemende recreatiedruk in het gebied komt de natuur in het gebied onder druk te staan. Ook de parkeerdruk neemt toe. Dit vraagt om belangrijke integrale keuzes in het gebied op basis van zorgvuldige nadere uitwerking en goede onderbouwingen die recht doen aan de waarden op gebied van natuur, cultuurhistorie, landschap én recreatie.

### **3B. Glimmen**

De alternatieve route via Glimmen volgt deels de route van alternatief 1. Vanaf de Westerveen kan de Viaductweg worden gevolgd, waarbij onderzocht zal worden op welke wijze de kruising Viaductweg-Rijksstraatweg aangepast kan worden. Ook de fietspaden langs de Rijksstraatweg tot aan de komgrens van Glimmen zullen verbeterd worden binnen de mogelijkheden van het beschermd dorpsgezicht (lopend project gemeente Groningen). Er zal worden onderzocht op welke wijze het betonnen fietspad langs de Zuidlaarderweg tussen Glimmen en de Besloten Venen opgewaardeerd kan worden.

### **4. Besloten Venen**

Vanuit de Appelbergen loopt de route over naar de Zuidlaarderweg. : Hier opent het landschap zich en kruist men de laagte Besloten Venen die een doorbraak vormt tussen de Drentsche Aa en de Hunze.





## 5. Esdorpenlandschap

Vanuit de Besloten Venen vervolgt de route zich weer omhoog over de Hondsrug. Over de essen via Noordlaren en Midlaren.

Aan beide zijden van de Zuidlaarderweg bevindt zich een betonnen fietspad versterkt met een laanstructuur van bomen. Door het opwaarderen van dit betonpad wordt de route comfortabeler en aantrekkelijker als doorfietsroute. Dit geldt ook voor de delen tussen de dorpen.

De inrichting van de dorpskommen waar de doorfietsroute doorheen komt (Noordlaren en Midlaren) is in principe een verantwoordelijkheid van de betrokken gemeenten. Hiervoor zijn in samenspraak met de dorpsbelangen al diverse verkeersplannen in ontwikkeling. De doorfietsroute en de plannen voor de dorpskommen worden in nauwe samenhang opgepakt.

Zo wordt in Noordlaren door de gemeente Groningen in het kader van verkeersveiligheid de aansluiting van de vrij liggende fietspaden op de rijbaan nabij de komgrenzen verbeterd.

In Midlaren heeft de gemeente Tynaarlo eind 2023 een evaluatieonderzoek naar de huidige inrichting laten uitvoeren. Hieruit blijkt dat de huidige situatie vanuit het oogpunt van fietsveiligheid te wensen over laat. Op basis van deze evaluatie wordt aanbevolen om de fietser een betere plek te geven door de dorpskom op passende wijze fietsvriendelijker en veiliger in te richten. Dit onderdeel wordt verder opgepakt door de gemeente Tynaarlo en de provincie Drenthe. Hierbij worden de volgende uitgangspunten benoemd:

- Als integraal onderdeel van een herinrichting zal ter vervanging van de huidige tijdelijke wegversmallingen gekeken moeten worden naar de best passende wijze van structurele snelheidsremming in het wegprofiel, afgestemd op ruimtelijke aanleidingen, aansluitingen en kruispunten
- De inrichting dient afgestemd te worden op een snelheid van 30 km/uur en een dorpseigen karakter. Ook is aandacht nodig voor het versterken van de noordelijke en zuidelijke komentree.
- Voor de fietsveiligheid van de doorfietsroute is specifiek aandacht nodig voor het kruispunt Groningerstraat-Esweg waar de doorfietsroute in de hoge route afbuigt naar de Esweg. Hieronder is een mogelijke inrichting van dit kruispunt met verhoogd plateau weergegeven.

Vanuit Midlaren loopt de doorfietsroute over de Esweg naar Zuidlaren. De zandweg, tussenberm met eikenbomen en vrij liggend fietspad passen bij het cultuurhistorische karakter van het gebied.

Op het noordelijke gedeelte van de Esweg zijn twee opties mogelijk, namelijk het bestaande



fietspad naast de zandweg verbreden of de zandweg op een passende manier verhard en (en het bestaande fietspad verwijderen). Hierbij is het van belang dat de archeologische en cultuurhistorische waarde geborgd blijft. Welke van beide opties de minste impact op archeologische en cultuurhistorische waarden heeft zal worden onderzocht in de planuitwerkingsfase. Halverwege de Esweg verandert het profiel. Vanaf daar is het een landbouw weg waar verschillende gebruikers gebruik van maken. Dit profiel kan gehandhaafd blijven of aangepast worden naar een fietsstraat.

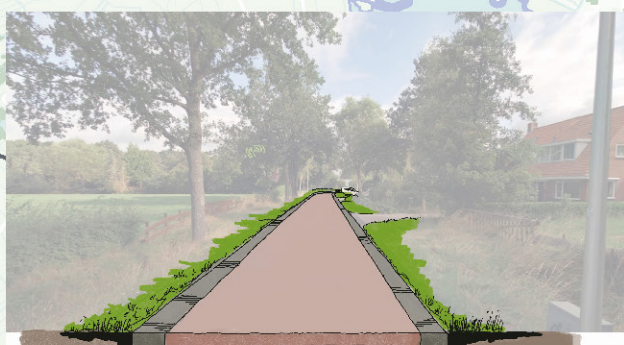
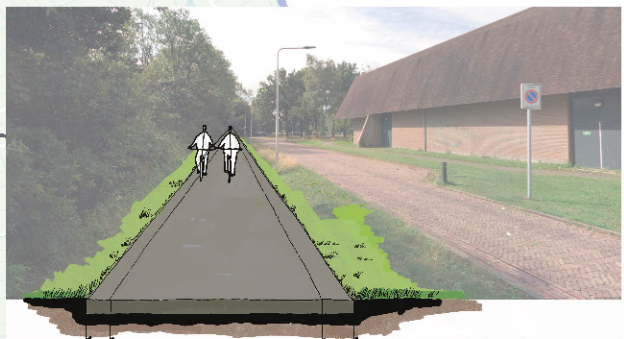
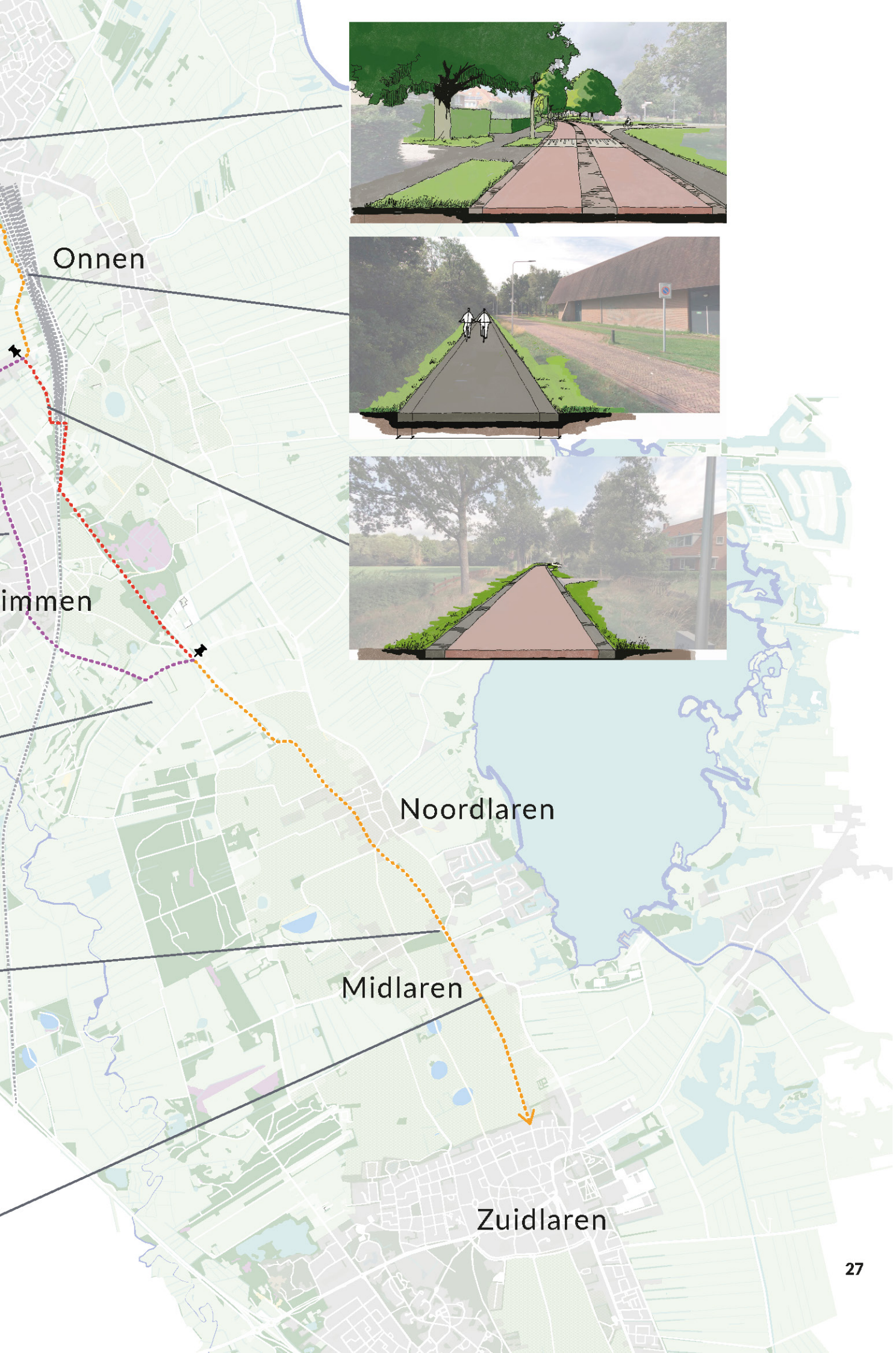
### Profielen

Het beoogde profiel verschilt op verschillende delen op de route, dit is afhankelijk van de omgevingsaspecten die op die plekken mee spelen en wat de beste optie is voor de fietsers. In zijn algemeenheid geldt dat we op alle routedelen uitgaan van het verbreden van de bestaande fietspaden richting de landerijen, daarmee sparen we de bijna overal voorkomende bomenrijen in de tussenbermen. Op een beperkt aantal locaties op de route is verbreding niet (geheel) mogelijk door bomen aan weerszijden van het fietspad en erven/tuinen direct langs het fietspad.

Ook enkele routedelen in het buitengebied die voldoende autoluw zijn kunnen als fietsstraat ingericht worden (Westerveen en eventueel Esweg), al vraagt dit wel om een aangepaste, bij het buitengebied passende inrichting met minder opvallende roodbruine kleurstelling.









## 4. VERVOLG

Voorliggende rapportage is het resultaat van de verkenningsfase en vormt tevens de basis voor de volgende stap, namelijk het presenteren van de bevindingen aan de omgeving en bestuurlijke besluitvorming. Vervolgens gaan we de verkenningsfase afronden. De voorkeursroute - met ter plaatse van Appelbergen twee mogelijke routes met elk zijn eigen karakteristiek - gaan we in het vervolgtraject (planuitwerking) gedetailleerd onderzoeken op diverse omgevingsaspecten en dit verder uitwerken in een concreet ontwerp. Deze uitwerking zal nadrukkelijk samen met omwonenden en stakeholders langs het voorkeurstracé worden uitgevoerd. Ondanks dat er in de verkenning onderzoek is gedaan naar de haalbaarheid van de voorkeursvariant kunnen tijdens de verdere uitwerking nieuwe inzichten naar voren komen die aanleiding zijn om het beloop van (een deel van) de voorkeursroute te heroverwegen. Vanuit de verkenningsfase hebben we de volgende aandachtspunten gesignaleerd:

- In de verkenning is ecologisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit komt onder meer een aantal onzekerheden naar voren die nader onderzocht moeten worden in de verdere uitwerking. Zo hangt de ecologische impact sterk af van het detailontwerp, dit speelt vooral bij Appelbergen. Waar dit zal leiden tot verslechtering van de natuur, zullen natuurwaarden worden gecompenseerd.
- Of er daadwerkelijk sprake is van aantasting van archeologische waarden gaan we nader onderzoeken door middel van bureaustudie en veldonderzoek. Sowieso moet in de verdere uitwerking gezocht worden naar een archeologie-sparende aanlegmethode.
- Uitgangspunt is dat we geen bomen kappen voor de realisatie van de doorfietsroutes. Dit op voorhand geheel uitsluiten is echter nu nog niet mogelijk. Dit dient in het ontwerptraject nader onderzocht te worden. Dit geldt onder meer voor het nieuw aan te leggen fietspad langs het spoor bij de Dalweg, maar wellicht ook voor enkele plekken langs bestaande fietspaden. Op deze plekken voeren we sowieso een inventarisatie van bomenkwaliteit en een bomen effectanalyse uit. Zo nodig kijken we hierbij uiteraard ook naar mogelijkheden tot verplanting en compensatie (en de locatie hiervan en beschikbare ruimte bij voorkeur in de directe omgeving).
- De ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de doorfietsroute gaan we zorgvuldig ontwerpen. Hiervoor gaan we in het vervolgtraject een beeldkwaliteitsplan uitwerken waarin aandacht wordt geschonken aan de vormgeving van de route, materiaalgebruik en landschappelijke inpassing. Voor diverse plekken (onder andere Appelbergen en Esweg) gaan we tevens cultuurhistorisch onderzoek doen naar de escomplexen en pingoruïnes.
- Uitgangspunt voor de doorfietsroute is een consequent verkeerskundig ontwerp waarbij de gekozen inrichtingselementen herkenbaar en zo uniform mogelijk worden toegepast op de hele route. Hierbij hebben we uiteraard ook aandacht voor het borgen van de bereikbaarheid van omliggende agrarische percelen, bedrijven en woningen.