

Projectleiding doorfietsroute Haren- Zuidlaren
Dhr. Jan Broersma
Dhr. Jeroen Gaasterland

Betreft: doorfietsroute Haren- Zuidlaren

Haren, Onnen, Noordlaren, Groningen, 23-12-2022

Geachte heren,
Beste Jan en Jeroen,

Na diverse gesprekken onderling en met u over de doorfietsroute en een analyse van de maatschappelijk en ruimtelijke uitgangssituatie willen de Stichting Landelijk Gebied Haren en de Natuur en Milieufederatie Groningen u een gezamenlijke oplossingsrichting voorstellen.

Onze organisaties onderschrijven vanuit de maatschappelijke belangen die zij vertegenwoordigen de doelstelling van het project om de fietsmobiliteit te bevorderen door het aanbieden van aantrekkelijke en goed onderhouden fietsroutes. Een groter aandeel van de fiets in de verplaatsingen en minder autoverkeer komt de rust en leefbaarheid in het gebied ten goede.

Ruimtelijk structuur van het gebied tussen Haren en Zuidlaren

De ruimtelijke structuur van het projectgebied vindt z'n oorsprong in de structuur van de Hondsrug. Het gebied kent een sterke noord-zuid oriëntatie met parallelle structuren: de beekdalen van Drentsche Aa en Hunze, de pleistocene zandruggen, de cultuurhistorisch waardevolle nederzettingen, essen, karresporen, etc. Dit vindt z'n weerslag in het patroon van parallelle verharde en onverharde wegen zoals de veedriften op de flanken, de Rijkstraatweg, Zuidlaarderweg, Hoge Hereweg, Onneresweg, Duinweg en Dorpsweg/Lageweg. Kenmerkend is de verspreide ligging van de van dorpen op relatief korte afstand en de karakteristieke bebouwingslinten langs vele wegen.

De analyse van deze ruimtelijke structuur en het waargenomen gebruik van wegen en paden¹ leert dat we verkeerstechnisch te maken hebben met een diffuus beeld van herkomsten en bestemmingen. Analyse van de beschikbare verkeersgegevens bevestigt dit. Het fietsverkeer is gespreid over de parallelle noord-zuid verbindingen met - niet verwonderlijk- de Hoge Hereweg als meest gebruikte verbinding. Wat echter opvalt is dat het héle netwerk van wegen en paden redelijk druk gebruikt wordt voor woon-werkfietsverkeer als ook recreatief verkeer.

Het ruimtelijke beeld van gespreide ligging van herkomsten en bestemmingen vertaalt zich in een diffuus beeld van het gebruik van de wegen en paden door fietsers. Er is een beperkte concentratie van herkomsten en bestemming in de dorpen enerzijds en de voorzieningen in Haren en Groningen anderzijds.

¹ Zie [nota Zandwegen deel I](#) en [Deel II, Inventarisatie zandwegen](#)

Anders gezegd: er is - in vergelijking tot de eerder gerealiseerde doorfietsroutes²- aanzienlijk minder sprake van bundeling of wel routevorming³. De reeds gerealiseerde doorfietsroutes worden gebruikt door het overgrote deel van de fietsers naar de stad en vice versa. Terwijl ten zuiden van Haren het drukste deel van de Hoge Hereweg door niet meer dan 50% van het noord-zuid fietsverkeer wordt gebruikt⁴. Wij hebben de indruk dat woon-werkfietsers en scholieren niet altijd dezelfde route kiezen: Bijvoorbeeld bij mooi weer een andere dan bij slecht weer, of al dan niet samen met collega's of medescholieren. M.a.w. ook na realisatie van een doorfietsroute zullen de parallelle routes net zo druk gebruikt worden. Dit pleit ervoor het héle netwerk aanzienlijk te verbeteren.

Ook is er veel fietsverkeer dwars op de noord-zuid route van scholieren en werkenden van en naar Eelde/Paterswolde en van en naar de P&R Haren. Over de Rijksweg en Yde de Punt/via polder Lappenvoort - tunnel A28/via de Meerweg. En over de Hoornsedijk en langs het Noord-Willemskanaal.

Cultuurhistorische, landschappelijke en natuur waarden

Het onderzoeksgebied wordt gekenmerkt door unieke cultuurhistorische, landschappelijke en natuur waarden. Het gebied ligt in het 'Nationaal Park Drentsche Aa' en in 'Unesco Global Geopark De Hondsrug'. Op de overheden rust de verplichting deze waarden in stand te houden.

Appelbergen is op de Cultuurhistorische Waarden Kaart aangeduid als 'archeologisch zone'. De Hoge Hereweg en de Dorpsweg/Lageweg zijn aangeduid als 'historisch geografische structuren'. Dit legt beperkingen op aan de mogelijke ingrepen. Het deel van de Hoge Hereweg (van spoor tot Rijksweg) ligt bovendien in het 'Beschermd Dorpsgezicht' en is als zodanig beschermd tegen grote ingrepen. Tegelijkertijd zijn juist ook de cultuurhistorische, landschappelijke en natuur waarden bepalend voor de belevingswaarde van de fietsverbindingen.

De genoemde waarden hebben er voor gezorgd dat de Hoge Hereweg nooit is verhard, ondanks de ontsluitingsfunctie voor de vele woningen langs de weg⁵.

De bewoners van de dorpen en het landelijk gebied waarderen unaniem deze waarden en staan op de bres om aantasting te voorkomen. Algemeen wordt ervaren en uitgesproken dat de Hoge Hereweg niet aangetast mag worden en dat de zandwegen moeten worden beschermd. Dit laat onverlet dat fietspaden langs verharde en zandwegen kunnen en moeten worden verbeterd.

Vanwege de cultuurhistorische, landschappelijke en natuurwaarden is het gebied tussen Haren en Zuidlaren ook een belangrijk recreatiegebied. Niet alleen voor de inwoners van het gebied en de stad, maar ook voor bezoekers van de vele recreatieve voorzieningen. Recreatief fietsverkeer is minder doelgericht. Ook dit draagt bij aan het diffuus gebruik van het fietsroutenetwerk. Veel meer dan op de gerealiseerde doorfietsroutes is het fietsnetwerk ten zuiden van Haren ook een recreatief

² Fietsroutes vanuit Groningen naar Zuidhorn, Winsum, Bedum, Ten Boer, Hoogezand.

³ 'Er is sprake van routevorming als er een wisselwerking is tussen het patroon van paden en straten en de functie en activiteiten.' Blz. 47, *De Weg naar het Station*, TH Delft/ NV Nederlandse Spoorwegen, 1980.

⁴ Dit geldt minder voor het gebied ten zuiden van de Vogelzangsteeg waar minder alternatieve routes beschikbaar zijn.

⁵ Al in 1978 kwamen inwoners in verzet tegen een plan van de gemeente om de zandwegen te 'stabiliseren'. Dit leidde in 1989 tot de '*nota Zandwegen*' van de gemeente Haren. Uitgangspunt van de nota is: "*gezien de landschappelijke, ecologische, recreatieve en cultuurhistorische functies van deze wegen verdient het alleszins aanbeveling de zandwegen in stand te houden.*"

netwerk. Appelbergen is een druk wandelgebied, waar de doorgaande functie van het fietspad in conflict kan komen met de recreatieve waarde van het gebied als de doorgaande functie dominant wordt.

Ervaren knelpunten als uitgangspunt

De doelstelling van het project wordt ook beter bevorderd als de knelpunten in het fietsroutenetwerk worden aangepakt. Uit de gesprekken en inventarisaties van onze organisaties komt naar voren dat niet één doorfietsroute de eerste prioriteit zou moeten zijn, maar het aanpakken van de knelpunten op alle fietspaden. Genoemd worden: slecht wegdek, gevaarlijke kruisingen, onoverzichtelijke situaties op kruisingen en bij uitritten, hinderlijke paaltjes, etc. Deze knelpunten doen zich voor op alle fietspaden langs de Rijkstraatweg, Hoge Hereweg en Lageweg/Dorpsweg en op een aantal fietspaden langs zandwegen.

Het concept van de doorfietsroute

De gerealiseerde fietsverbindingen tussen de stad en de dorpen Zuidhorn, Winsum, Bedum, Ten Boer en Hoogezand worden gekenmerkt door hoge mate van *bundeling*. Dat wil zeggen dat het overgrote deel van de fietsers (> 95%) tussen de stad en de dorpen gebruik maakte en maakt van deze aangewezen verbinding. In de eerste plaats omdat er geen aantrekkelijk alternatief is. Dat deze (doorfiets)routen aantrekkelijk gemaakt zijn, zal zeker bijdragen aan de doelstelling, maar minder aan de routekeuze omdat er ook voorheen nauwelijks kortere alternatieven waren.

Door de min of meer uniforme uitvoering van de gerealiseerde routes hebben deze als het ware het concept van de doorfietsroute gedefinieerd. De route is geconcentreerd op één verhard pad met bepaalde uniforme uitvoeringsspecificaties.

Echter, in het gebied ten zuiden van Haren zien we een gespreid gebruik van de beschikbare parallelle fietsverbindingen. Dit geldt voor alle motieven (woon-werkverkeer, school verkeer, winkelbezoek, etc.). Voor het realiseren van de doelstelling van het project in het gebied ten zuiden van Haren moet het concept van de doorfietsroute daarom opnieuw gedefinieerd worden. Om het maximale resultaat te bereiken zou ontwerp en uitvoering van maatregelen moeten aansluiten bij het diffuse gebruik van het fietspadennetwerk.

Als wordt aangesloten bij het diffuse gebruik is sprake van een **hybride doorfietsroute**. Dat wil zeggen dat de fietsroute bestaat uit de verbeterde bestaande noord-zuid fietspaden die nu al intensief gebruikt worden: Lageweg/Dorpsweg Onnen, Hoge Hereweg, Zuidlaarderweg/Rijksstraatweg.

Waarom zou de doorfietsroute per se over één fietspad moeten gaan? Een fietspad is een fysieke voorziening en is iets anders dan een fietsroute. Een route kan uit meerdere paden bestaan. Een hybride doorfietsroute maakt het in deze specifieke situatie mogelijk de doelstelling maximaal te realiseren. De Oosterweg / Kerklaan/ Rijksstraatweg/ Hoornese dijk in Haren zijn samen al zo'n voorbeeld van hybride doorfietsroute.

Voordelen herdefiniëring concept doorfietsroute

Door deze nuancerings/ herdefiniëring van het concept van de doorfietsroute kan voorkomen worden dat al het beschikbare budget wordt besteed aan één fietspad dat slechts een deel van de fietsers bedient, terwijl de overige fietspaden, die net zo belangrijk zijn voor het realiseren van de doelstelling, in de huidige (slechte) staat blijven.

Het aanzienlijke budget voor het project (€ 4,65 miljoen) is bovendien voldoende om dit concept te realiseren, zodat alle fietspaden gezamenlijk beantwoorden aan de vereisten van een doorfietsroute.

Daarmee wordt aangesloten bij de belangen van álle inwoners van de dorpen en het landelijk gebied om het fietsrouten netwerk te verbeteren en de knelpunten op te heffen. Ook het recreatieve fietsverkeer heeft hier baat bij.

Minstens zo belangrijk: met deze genuanceerde benadering wordt de aantasting van cultuurhistorische, landschappelijke en natuur waarden voorkomen. Spreiding van het fietsverkeer over meerdere fietspaden heeft duidelijke voordelen. Omdat de intensiteit op de fietspaden afzonderlijk lager blijft. Er hoeven geen bomen te worden gekapt om de bestaande fietspaden te verbeteren. Een verbetering van - bijvoorbeeld- het fietspad over de Hoge Hereweg gaat niet ten kosten van de cultuurhistorische en recreatieve waarden. Het is dus ook de meest praktische oplossing. En niet onbelangrijk: het is een oplossing met het breedst mogelijke maatschappelijke draagvlak.

Onze organisaties zijn er van overtuigd dat deze aanpak het beste antwoord is op het realiseren van de doelstelling en rechtdoet aan alle belangen in het gebied.

Hoogachtend,
Namens,

Stichting Landelijk Gebied Haren
Jan Wittenberg

Natuur en Milieufederatie Groningen
Bas Hollander

c.c. Staats Bosbeheer t.a.v. Suzanne Poyck, Roelof Heling