

Reactienota

Bij de verkenning naar het

Voorkeurstracé Doorfietsroute Zuidlaren - Haren

Overzicht van de ontvangen visies en de reactie van de projectgroep daarop, naar aanleiding van de ter visie legging gedurende 30-01-2025 t/m 02-03-2025 van het beoogde voorkeurstracé voor de Doorfietsroute: Zuidlaren via Haren naar Groningen.

Bijlage 3d: Als onderdeel van de 'Participatie'

Datum: 31 maart 2025

Door: Provincie Groningen

31-03-2025: correctie pag. 39.

Inhoud

1. Inleiding:	3
2. Vaak genoemde visies en gemaakte opmerkingen.....	4
3. Visie van (belangen)organisaties.....	8
Fietzersbond.....	8
Instituut Voor Natuureducatie (IVN) Zuidlaren.....	9
Vereniging Dorpsbelangen Midlaren	10
Stichting Landelijk Gebied Haren.....	11
4. Visie namens bewoners straat.....	15
Buurtvereniging Groningerstraat.....	15
Esweg te Midlaren/Zuidlaren.....	15
Dalweg te Onnen.....	21
Hoge Hereweg 'Noordzijde' te Glimmen	23
H 5. Visie van individuen.....	26

1. Inleiding:

Deze reactienota bevat integraal de ontvangen visies op het beoogde voorkeurtracé van de Doorfietsroute Zuidlaren - Haren. Ook leest u onze reactie daarop.

Met het doorlopen van de ter visie legging en de daar uit voortvloeiende reactienota, wil de projectorganisatie een weloverwogen en compleet advies opstellen. Dit advies zal ter besluitvorming worden voorgelegd aan bestuur en politiek. Deze ter visie legging komt dus NIET voort uit een wettelijk kader. Er is dan ook geen mogelijkheid op beroep of bezwaar. Daar waar in de verdere uitwerking ruimtelijke besluiten moeten worden genomen zoals wijziging omgevingsplan en/of vergunningen, bestaat deze mogelijkheid wel.

Deze reactie nota wordt toegevoegd aan bijlage 3 van het Hoofdrapport. In deze bijlage 3 wordt het geheel van de doorlopen participatie weergegeven.

De projectorganisatie heeft uitgebreid onderzoek gedaan naar deze doorfietsroute. Dit is vastgelegd in een compact rapport (de Hoofdrapportage) en een aantal bijlagen. Het geheel daarvan goed doornemen is omvangrijk. In de ontvangen visies is dan ook begrijpelijk leesbaar dat eenieder dit niet (helemaal) heeft gedaan.

Deze reactienota zal op veel plekken informatie bevatten die reeds aanwezig is, en in de diverse stukken dus al vermeld staat. Waar nieuwe informatie wordt gegeven zal dit zoveel mogelijk expliciet worden vermeld.

De projectpagina op de provinciale website waarop het voorkeurstracé is geplaatst, is tussen 30 januari en 3 maart 2025 door ca. 2.500 unieke bezoekers geraadpleegd. Van deze bezoekers hebben 40 personen/organisaties een visie ingediend.

Leeswijzer:

In paragraaf 1 treft u de inleiding en een korte toelichting bij de reactienota aan. In paragraaf 2 zijn de meest genoemde visies per onderwerp geclusterd. Dit zorgt ervoor dat er niet een reactienota ontstaat waarin steeds dezelfde herhalingen worden opgeschreven. Daar waar deze paragraaf niet sluitend is wordt bij de individuele weergave van de visies een specifieke reactie gegeven.

Bovendien hebben wij in deze reactienota ervoor gekozen om zo weinig mogelijk herhaling van teksten op te nemen, van uitleg en onderbouwing die al in het hoofddocument en bijlagen te lezen zijn. Dit betekent dat u veel verwijzingen aantreft. Dit is niet uit gemak gedaan, maar om consequent te zijn in onze beantwoording en om tegenstrijdigheden te voorkomen.

In paragraaf 3 worden de visies van belangenorganisaties (rechtspersonen) benoemd en behandeld. In paragraaf 4 zijn geclusterde visies behandeld. In paragraaf 5 zijn de individuele visies vermeld.

Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens is het niet toegestaan om persoonsgegevens van natuurlijke personen te verwerken.

2. Vaak genoemde visies en gemaakte opmerkingen

A: Waarom een Doorfietsroute? Er zijn nu toch geen problemen?

Onze reactie is als volgt:

Zie Hoofddocument H1. Blz. 6. Het aanleggen van deze doorfietsroute doen we omdat we een meerdere ambities hebben. Deze ambities zijn opgenomen in het beleidsdocument: *Fietsstrategie 2016-2025*. Dit beleid heeft als ondertitel: "Verbinden met de fiets". Hierin wordt aangegeven hoe wij de plek van de fietsers zien, ten opzichte van alle andere vervoersmodaliteiten. De fiets vormt voor ons een belangrijk onderdeel daarvan, en daarom geven wij deze een expliciete plek in het verkeers- en vervoersbeleid.

Doelen die we nastreven zijn onder andere:

- Zo veel mogelijk mensen op de fiets krijgen,
- Het stimuleren van gezondheid,
- Goede bereikbaarheid tussen Zuidlaren en Groningen
- Het versterken van de bereikbaarheid van de regio
- Fietsen draagt bij aan een duurzame samenleving

Uit verkeerstellingen blijkt dat het aantal fietsers toeneemt. In de afgelopen 5 jaar is het aantal fietsbewegingen vanuit de omliggende omgeving naar het centrum van Groningen van 21% naar 25% gestegen.

B: Wat is de doelgroep? Toerist? Forens? Scholier? Recreatief?

Onze reactie is als volgt:

- Zie bijlage 1 Tracéverkenning H3. Blz. 31: Alinea Fietsstrategie 2016-2025. Doorfietsroutes zijn vooral gericht op dagelijkse gebruikers, zoals woon-werk en woon-school fietsverkeer. Echter in dit landelijke gebied zien we deze doorfietsroute als een 'speciale doorfietsroute'. Het fietsgebruik in dit gebied is ook van toeristische en recreatieve aard, daarom willen we vanwege deze gebruikerssamenstelling, in combinatie met het kenmerkende landschap, van de standaard maatvoering van doorfietsroutes afwijken en maatwerk toepassen daar dat gewenst is.

- Om dit te onderstrepen krijgt een deel van de doorfietsroute een andere status, namelijk een recreatieve route. Zie Hoofddocument H.3 blz. 24, 3A Appelbergen: Bij dit tracé ligt de focus op de recreatieve fietser, waarbij medegebruik door de utilitaire fietser is toegestaan.

C: Staat van onderhoud van veel fietspaden is matig/slecht. Waarom niet alle fietspaden opknappen, in plaats van Doorfietsroute?

Onze reactie is als volgt:

Zie pagina 20 van Hoofddocument "Opwaarderen alle fietsroutes". Wij beseffen dat de staat van het bestaande fietspaden netwerk niet altijd even goed is/te wensen overlaat. Dit blijkt ook uit de fietsers enquête: Bijlage 3a. Pag. 14. Het beheren en onderhouden van de fietspaden is een gemeentelijke taak. Dus zowel gemeente Groningen en gemeente Tynaarlo moeten zorgen voor het 'in goede staat' zijn van hun eigen fietspaden. Provincies Groningen en Drenthe zorgen met de aanleg van doorfietsroutes voor uitvoering van het beleid zoals genoemd onder punt A. Dat is nadrukkelijk een verschil. Wel proberen we met het aanleggen van deze doorfietsroute maximaal de combinatie te maken van bestaande fietspaden en wegen waar dat kan, en nieuw aanleggen tot een minimum te beperken.

Om dit voorkeurstracé in getallen uit te drukken: Bij deze doorfietsroute van Zuidlaren naar Haren wordt ca. 95% van bestaande infrastructuur gebruik gemaakt.

D: Waarom (toch) een fietsroute door Appelbergen?

Er is al zo weinig natuur in Nederland, waarom dan toch door de Appelbergen heen gaan? Er is veel kritiek daarop binnengekomen in de eerdere ophaalfasen (zie bijlagen 3b en 3c, diverse reacties) waarom gaan jullie dan toch een tracé aandragen die daar doorheen gaat?

Onze reactie is als volgt:

- Minste impact op en door bomen; een doorfietsroute van Onnen via de Lageweg naar Midlaren zou veel meer bomenkap vergen. Of andersom beredeneerd: Door de hoeveelheid bomen langs die weg, achten we daar een doorfietsroute niet mogelijk.
 - Het is op dit moment de meest rechtstreekse en meest gebruikte route. Zie enquête en tellingen. - Zie Hoofddocument pag. 20 'Beoordeling routes'. Via Appelbergen is de kortste route. Is autoluw, weinig geluidsoverlast van autoverkeer (wordt vaak genoemd door fietsers).
 - Zie bijlage Fietzers enquête pag 14 aantrekkelijkheid. Enkele pluspunten van de huidige route door de Appelbergen is de hoge mate van aantrekkelijkheid.
 - Zie bijlage 3 Participatie: Pag. 16 Scholieren. Veel scholieren waarderen fietsen door het bos erg hoog, vanwege de afwisseling en beschutting.
 - Zie bijlage 3 Participatie: pag 11. Staatsbosbeheer wil Appelbergen voor fietsers toegankelijk houden. Zolang die route bestaat, zal een groot deel van de fietsers die route blijven kiezen.
-

E: Scooters, brommers en speedpedelecs

Het verbreden van fietspaden nodigt meer brommers en speedpedelecs uit om er ook gebruik van te maken. Daardoor wordt het onveilig.

Onze reactie is als volgt:

Deze verkeersdeelnemers krijgen nadrukkelijk aandacht bij de verdere planvorming. Ten aanzien van het deel van de route dat in Groningen ligt, zal aangesloten worden bij het gemeentelijk beleid dat deze groep over het algemeen weert van de fietspaden. Daarnaast wordt onderscheid gemaakt in recreatieve routes (langwerpig blauw bord 'onverplicht fietspad') zoals van toepassing zal zijn op de route door de Appelbergen en reguliere fietspaden (rond blauw fiets bord 'verplichte fietspaden').

Voor de recreatieve route (Appelbergen) geldt dus éénduidig en handhaafbaar een verbod voor brom- en snorfietsen en speedpedelecs.

Gemeente Groningen is zich bewust van het niet toegestane gebruik door speedpedeles en scooters van sommige delen van fietspaden. Hierover is momenteel nieuw beleid in de maak, en verwacht de gemeente nog dit jaar met een voorstel voor handhaving te komen. Middels een nog vast te stellen fietsstrategie is de gemeente Groningen nadrukkelijk bezig om meer in te zetten op handhaving om onjuist gebruik van fietspaden met bromverkeer tegen te gaan.

F: Esweg

Wanneer de verschillende routes tussen Midlaren en Zuidlaren met elkaar worden vergeleken heeft de voorkeur ten aanzien van verkeersveiligheid en directheid de route via de Esweg.

Gemiddeld genomen is de verwachte toename van het aantal fietsers op doorfietsroutes op termijn tussen 20-30% t.o.v. de huidige situatie¹. In de huidige vormgeving en functie van de Esweg vormt dit geen probleem.

Voorkomen moet worden dat er een toename ontstaat van de hoeveelheid sluipverkeer op de Esweg. De vormgeving van een deel van de Esweg als zandpad vormt hierin, in de huidige situatie een natuurlijke 'obstakel' voor eventueel sluipverkeer. Voorkomen van extra sluipverkeer is een belangrijk uitgangspunt voor de planuitwerking.

¹ Fietsmonitor 2020-2023, gemiddeld gemeten 28%, op basis van onderbouwing is 20-30% passend.

G: Participatieproces.

In verschillende visies wordt het participatieproces genoemd. Dit zowel als in positieve als in negatieve zin. De projectorganisatie heeft een uitgebreid participatieproces doorlopen. Daarbij heeft zij via de projectsite altijd duidelijk aangegeven wat de stappen in dit proces zijn: Ophalen, Uitwerken, Informeren & Reageren en Beslissen.

Indien het projectteam niet uw visie omarmt, betekent dat niet dat we niet geluisterd hebben, we hebben dan een andere afweging gemaakt, waarmee we het algemeen belang het beste denken te dienen.

Doel van dit proces is het komen tot een goede advisering aan besturen en politiek waarin nadrukkelijk visies van stakeholders, belanghebbenden en omwonenden zijn betrokken.

H: Dalweg en ligging langs het spoor

Door de aanleg van een nieuw fietspad langs het spoor, wordt het haalbaar om gebruik te maken van de ongelijkvloerse spoorkruising ter plaatse van de Viaductweg over het spoor. Dit geeft meer veiligheid voor fietser en treinverkeer.

Ten aanzien van veiligheid van de spoorkruising heeft ProRail nadrukkelijk geadviseerd de kruising (vanwege de schuine ligging en het gedwongen schuin oversteken naar het fietspad aan de overkant) Hoge-Hereweg niet op te nemen in de doorfietsroute.

Het voorkeurstracé maakt zoveel mogelijk gebruik van bestaande infrastructuur. De nieuwe, parallelle ligging langs het spoor vinden we een waardevolle toevoeging aan het fietsnetwerk tussen Zuidlaren en Haren (veiliger en directer) en zal worden gerealiseerd op het al als infrastructuur bestemde terrein (emplacement) van ProRail.

De combinatie van Pieterpad wandelaars, een kleine hoeveelheid motorvoertuigen en de verwachte fietsers op de Viaductweg en een kort deel van de Dalweg past (verkeerskundig) prima binnen de huidige profielbreedte omdat hier wordt uitgegaan van een gemengd profiel. In de planuitwerkingsfase (o.a. in het op te stellen beeldkwaliteitsplan) zal dit nader worden uitgewerkt. Ook zal hierbij de monumentale status van het viaduct meegenomen worden.

De scherpe bochten in dit tracédeel zijn vanuit verkeerskundig oogpunt en veiligheidsoogpunt geen probleem voor fietsers. Een bocht die voor een auto scherp is, wordt door een fietser niet als 'scherp' ervaren. Daar waar nodig zal in de planuitwerking een verkeersveilige inrichting worden uitgewerkt.

Het gebied waar de Dalweg aansluit op de parallelle ligging langs het spoor is qua natuur, ecologie en landschap waardevol. Inpassen van de fietsverbinding zal hier met respect voor deze waarden worden uitgevoerd. Waar dit leidt tot aantasting van waarden zullen deze worden gecompenseerd.

I: Appelbergen

De Appelbergen wordt in de huidige situatie al door het grootste deel van de fietsers tussen Zuidlaren en Haren gebruikt. Afsluiten van de Appelbergen voor fietsers vinden we ongewenst omdat daardoor veel fietsers zullen moeten omfietsen. De landschappelijke- en natuurbeleving op deze verbinding wordt erg gewaardeerd. Verder wordt het gebied recreatief intensief gebruikt door wandelaars, spelende kinderen, paardrijders en honden-uitlaters. De huidige route door de Appelbergen is oncomfortabel en onveilig als gevolg van de gebrekkige staat van onderhoud en zeer beperkte breedte.

Vanuit deze gegevens is geconcludeerd dat de Appelbergen meegenomen moet worden in deze variantenstudie en alles overwegend en met instemming van Staatsbosbeheer is ervoor gekozen dat het onderdeel uitmaakt van de voorkeursvariant.

De verkenning Appelbergen die als bijlage 2 is toegevoegd aan de rapportage geeft inzicht in al deze waarden en schetst mogelijke oplossingsrichtingen (deze liggen dus zeker nog niet vast). Op basis

van die verkenning is geconcludeerd dat de Appelbergen *onder voorwaarden* onderdeel kan zijn van de doorfietsroute.

Deze voorwaarden zijn dat de Appelbergen niet wordt aangemerkt als doorfietsroute maar als recreatieve route die ook geschikt is voor forenzen en scholieren. Er is dus nadrukkelijk geen sprake van een doorfietsroute (of fietssnelweg of snelle fietsbaan). In de planuitwerkingsfase zal binnen de bovengeschetste waarden en voorwaarden de daadwerkelijke inrichting tezamen met o.a. Staatsbosbeheer worden uitgewerkt.

De route door de Appelbergen heeft een lengte van ca. 1600m waarvan 600m in de huidige situatie daadwerkelijk een zandpad is, de rest is een combinatie van puin-zand-grind-rijplaten. Bij een deel van de omgeving bestaat de wens om dit zandpad uit te breiden naar de hele lengte van de Hoge Heweg. Vooralsnog is dit geen doelstelling voor dit project maar kan mogelijk wel geïntegreerd worden. Gemeente Groningen heeft in 2024 de zandpaden notitie vastgesteld. In deze notitie wordt ten aanzien van de Appelbergen enig voorbehoud over van de inrichting gemaakt m.b.t. de doorfietsroute Zuidlaren Haren.

Gebruik van de Appelbergen als (sluip)route voor autoverkeer is in de huidige situatie niet mogelijk. Vanuit de doorfietsroute Zuidlaren Haren zal deze situatie niet worden gewijzigd.

Openbare verlichting in de Appelbergen zoals nu aanwezig is door een deel van de gebruikers vanuit (sociale) veiligheid gewenst en vanuit natuurbelangen ongewenst. In de planuitwerking zal hier nader invulling aan worden gegeven waarbij wordt gestreefd naar een minimum aan (signaal)verlichting.

Sneeuw-, ijs- en bladvrij houden van de route door de Appelbergen zal geen prioriteit krijgen in het beheer. Ten aanzien van dooizouten wordt gesteld dat deze vanwege behoud van natuurwaarden niet zullen worden toegepast.

Behoud van recreatieve, natuurlijke en landschappelijke waarden zal uitgangspunt zijn bij de planuitwerking. Daarbij worden er ook mogelijkheden verkend om deze waarden te versterken.

Parkeren in de Appelbergen en de plaats van de voetganger op de Hoge Hereweg zijn geen onderdeel van deze verkenning naar een tracé, maar kunnen in overleg met de gemeente Groningen en Staatsbosbeheer worden toegevoegd aan de uitwerking in de planvorming.

De Appelbergen is deels in eigendom van gemeente Groningen en deels van Staatsbosbeheer. Samen met de provincie Groningen zien deze 3 partijen mogelijkheden om verder de planuitwerkingsfase in te gaan om een goede recreatieve route aan te leggen. Staatsbosbeheer heeft aangegeven onder uitdrukkelijke randvoorwaarden, zoals genoemd in bijlage 3 Participatie pagina 11, dit te willen doen.

3. Visie van (belangen)organisaties

Fietsersbond

Reactie Fietsersbond op voorstel doorfietsroute Groningen-Zuidlaren, traject Haren-Zuidlaren. 25 februari 2025

Algemeen:

De Fietsersbond adviseert positief over het voorstel. Het tweesporentraject voorziet in de behoefte van alle categorieën fietsers, onder (bijna) alle omstandigheden (overdag, 's avonds, sneeuw). De recreatieve route door Appelbergen zien we als de hoofdroute, waarbij de route via de Rijksstraatweg een goed alternatief is voor fietsers die liever niet via Appelbergen rijden. We zijn verheugd dat het spoorviaduct onderdeel zal zijn van de (recreatieve) route en dat ProRail hieraan meewerkt. Er zullen hierdoor minder fietsers gebruik maken van de spoorwegovergang Hoge Hereweg, wat de veiligheid ten goede zal komen.

Route door Appelbergen:

We pleiten voor een zorgvuldige landschappelijke inpassing van de route in Appelbergen, rekening houdend met natuur en recreatie. Onze voorkeur gaat uit naar variant C: autovrij, met aparte wandel- en fietspaden. Dat kan gevolgen hebben voor het paviljoen, omdat dan auto's niet meer dichtbij kunnen parkeren. Over de definitieve keuze voor één van de varianten praten we graag mee. Op het traject door Appelbergen zal niet gestrooid worden bij gladheid en sneeuw, vanwege de natuurwaarden. Dat begrijpen we. Op dit traject zal geen verlichting komen volgens het voorstel. Dat vinden we vreemd. Er staan nu ca 25 lantaarnpalen; we hebben nog nooit gehoord dat dat een probleem is voor de fauna. Het moet toch mogelijk zijn diervriendelijke verlichting aan te brengen in Appelbergen?

Route langs Rijksstraatweg:

We vragen aandacht voor de plaatsen waar de route de Rijksstraatweg oversteekt, bij de Viaductweg en de Zuidlaarderweg. Die oversteken moeten veilig zijn voor de fietser met bij voorkeur een vluchtheuvel in het midden van de Rijksstraatweg.

Route van Appelbergen tot Midlaren:

Het voorstel om op dit traject de fietspaden aan beide zijden van de weg te gebruiken en te verbeteren, ondersteunen we. De paden moeten verbreed worden, zoals het voorstel al aangeeft.

Midlaren – Zuidlaren

We ondersteunen ook de keuze voor de route langs de Esweg. Dit is een rechtstreekse en landschappelijk aantrekkelijke verbinding. Bovendien is de aanlanding in Zuidlaren veiliger dan het alternatief via de Groningerstraat en gunstig voor de toekomstige doortrekking van de route naar Annen.

Samenvattend:

We ondersteunen de gemaakte keuzes en vragen aandacht voor de genoemde punten.

Fietsersbond, afdeling Groningen,
Fietsersbond, onderafdeling Haren.
Fietsersbond, afdeling Drenthe.



Onze reactie is als volgt:

Dank voor uw onderschrijving van het beoogde voorkeustracé.

U noemt in uw schrijven een aantal zaken die nadrukkelijk in de planuitwerking aan de orde zullen komen. Deze nemen wij mee in de dan te maken afwegingen.

Ten aanzien van de verlichting in de Appelbergen het volgende: Provinciaal beleid is dat er in beginsel geen verlichting bij een doorfietsroute is buiten de bebouwde kom, tenzij er vanuit veiligheidsoverweging bij onoverzichtelijke situaties of kruisingen blijkt dat verlichting noodzakelijk is. Bijlage 2 Ruimtelijke verkenning Appelbergen, p.7. Wij zullen uw suggestie voor gebruik van

aangepaste verlichting in de planuitwerking met Staatsbosbeheer en Gemeente Groningen bespreken. Bijlage 3: Participatie pag. 16 Scholen: scholieren geven aan ook adaptieve verlichting verwachten

Instituut Voor Natuureducatie (IVN) Zuidlaren

Insteek werkgroep ROM van IVN Zuidlaren m.b.t. doorfietsroute Groningen-Haren-Zuidlaren.

Het werkgroepje Ruimtelijke Ordening en Milieu is vanaf 2022 tot op zekere hoogte vooral informatief betrokken geweest bij de plannen voor een snelfietsroute van Groningen naar Zuidlaren. Wij zijn in 2023 uitgenodigd bij de provincie Groningen voor een informatieve bijeenkomst over de verschillende keuzes die op tafel liggen voor de route van het fietspad.

Als werkgroep hebben wij ons vooral adviserend opgesteld in deze complexe discussie, er zijn veel individuele meningen en reacties van zowel leden van IVN als buiten IVN. Als werkgroep willen wij ruimte bieden aan deze individuele reacties, terwijl wij moeten erkennen dat onze rol als werkgroep beperkt is; een groot deel van de discussie gaat over gebied in Groningen. De doorfietsroute en het overleg waar wij bij betrokken waren had/heeft meer een informatief karakter, dan dat er sprake is van een proces met inspraak.

Wat is onze insteek in de discussie tot nu toe geweest:

- Over het algemeen is een goede doorfietsroute tussen Zuidlaren en Groningen geen slecht idee voor natuur en milieu, als dit leidt tot minder gebruik van de auto voor woon - werk verkeer. In hoeverre dit goed onderzocht is en of onderzocht is dat de huidige fietsroutes hiervoor onvoldoende zijn blijft een open vraag.
- De aandacht is gegaan naar het zeker stellen van natuur en natuurhistorische waarden van het gebied en een voorzichtig standpunt ondersteunen richting de minst schadelijke route in een gebied vol natuur en natuurhistorische waarden.
- Bij het natuurgebied Appelbergen is de nadruk gelegd op het unieke karakter van de zandweg en het behoud ervan. Aanpassingen van het fietspad met aandacht voor de gezondheid en behoud van de aanwezige bomen.
- Verder hebben wij aangegeven dat de fietsroute het best aangelegd of verbeterd kan worden parallel naast bestaande infrastructuur om schade aan natuur en landschap te beperken. Het tracé deels naast de spoorbaan aanleggen is een voorbeeld daarvan.
- Voor wat betreft de route naar Zuidlaren hebben wij als minst schadelijke optie een voorkeur aangegeven voor aankomst via de Esweg.
- Er is tot nu toe, ook een beetje tot onze verbazing geen overleg geweest met de provincie Drenthe. Wel is ons medegedeeld dat er tussen de provincies Drenthe en Groningen overleg is over de doorfietsroute.
- Als werkgroep binnen IVN Zuidlaren hebben wij geen specifieke punten om bezwaar te maken en blijven wij deel nemen in overlegstructuren van de provincie. Er zijn individuele leden binnen IVN die wel bezwaar maken tegen onderdelen van het plan.

Onze reactie is als volgt:

Dank voor uw onderschrijving van het beoogde voorkeurstracé.

De provincie Drenthe maakt deel uit van de projectorganisatie, daarmee hebben ze volwaardig meegedacht ten aanzien van de tracékeuze en ruimtelijke kwaliteit. Drenthe is bekend met uw reacties uit onze eerdere gesprekken.

In de planfase wordt u opnieuw door ons benaderd en zal uw (ecologische) kennis meer tot zijn recht komen bij het maken van concrete inrichtingsvoorstellen.

Vereniging Dorpsbelangen Midlaren

Reactie van vereniging Dorpsbelangen Midlaren op het rapport Doorfietsroute Haren-Zuidlaren

Dag,

Hierbij ontvangt u de reactie van het bestuur van de Vereniging Dorpsbelangen Midlaren.

We zijn blij met het plan. We willen allemaal snel en veilig van en naar de stad fietsen en zijn het eens met uw intenties om automobilisten te verlokken de fiets te pakken. Zoals u terecht opmerkt wonen we in een kwetsbaar landschap dat met zorg ingericht moet worden. Het heeft wat meer tijd gekost maar dat hield verband met de zorgvuldigheid waarmee u stakeholders raadpleegde. Dank daarvoor.

We willen graag nog enkele punten onder uw aandacht brengen die voor ons belangrijk zijn en besluiten met een enkele vraag.

Veiligheid op een

We spraken u meermaals over de inpassing van de doorfietsroute in onze dorpskom. Daar is de veiligheid van fietsers op dit moment niet goed gezekerd en daarom was dat ook in onze eerdere reacties en communicatie prioriteit nummer een. U meldde ons dat de dorpskom buiten dit plan valt, maar voor ons geldt dat allerminst. We zijn blij dat de gemeente Tynarlo dit inmiddels serieus oppakt. Op dit moment is er nog geen veilige inpassing van de uitdijende stroom fietsers. Op ons verzoek is afgesproken dat problemen integraal worden aangepakt in een nieuw ontwerp; hardrijden, fietsveiligheid, wateroverlast en parkeerhinder. We zien uit naar goede plannen. In dat licht vestigen we uw aandacht ook op de kruising met de Esweg. Daar komen twee verkeersstromen bij elkaar terwijl er amper ruimte is.

Respectvol

U benoemt terecht de kwetsbaarheid van het cultuurhistorische en natuurlijke landschap. In ons dorp passeert de route twee eeuwenoude brinkjes en een zandweg. Dat zal respectvol ingepast moeten worden en gezien de verkeersstromen ligt daar een grote uitdaging. We gaan ervan uit dat u het karakteristieke landschap en de archeologisch waardevolle zaken in stand houdt en waar mogelijk beter beleefbaar maakt om de door u gewenste grotere aantrekkelijkheid van de route voor fietsers te realiseren. In uw tracékeuze lezen wij tot onze tevredenheid dat zandwegen niet verhard worden. Ook de natuurlijke inpassing, met bomen, meidoornheggen, houtsingels, bloemrijke bermen en brinken zal geupgrade worden, zo menen we te begrijpen. Dat is voor ons heel belangrijk.

Diversen

We vragen uw expliciete aandacht voor de Esweg en de aansluiting op de Groningerstraat. Daar is weinig ruimte, terwijl grote verkeersstromen samenkomen. Dat vergt extra aandacht.

Ook wijzen we u op de vrees onder bewoners dat er niet alleen meer fietsers zullen langskomen, maar ook sluipverkeer. Dat laatste is natuurlijk niet acceptabel.

Ondanks het goede voorwerk dat u heeft gedaan, zien we kleine omissies in uw rapport. Zo vinden we de grafvelden langs de Esweg niet terug op de geoportaalkaart – maar u zult ze zeker tegenkomen bij het ontwerpen van het fietspad. Ook zijn enkele boomtypen niet juist benoemd – maar mogelijk verkleint dat uw inrichtingsprobleem want aan het begin van de Esweg staan populieren die tegen het einde van hun leven lopen. Deze bomen zijn gemakkelijker te vervangen (en verplaatsen) dan de eiken die u daar dacht te zien.

U spreekt in de nota over zo'n 3.000 fietsers die nu per dag door ons dorp stromen. We zijn benieuwd welke prognose u maakt van de groei van die verkeersstroom en ook naar uw antwoord hoe die gegroeide groep fietsers veilig door Midlaren geloodst zal worden in de toekomst. We hopen hen over een prettige, veilige, groene en boeiende route te kunnen ontvangen.

We zetten graag onze lokale kracht in om daaraan bij te dragen en rekenen erop dat u ons ook bij het vervolg nauw zult betrekken.

Namens het gehele bestuur van de Vereniging Dorpsbelangen Midlaren

██████████ secretaris
bestuur.dorpsbelangen@midlaren.net
██████████

Onze reactie is als volgt:

Met Dorpsbelangen Midlaren heeft de projectorganisatie diverse constructieve overleggen gevoerd. In uw schrijven geeft u aan dat ligging van de doorfietsroute in de bebouwde kom geen onderdeel vormt

van ons plan. Wij zijn ons bewust dat een goede inrichting van Midlaren onderdeel zal moeten zijn van de doorfietsroute. De gemeente Tynaarlo is inmiddels gestart met het maken van een herinrichtingsplan. Dit plan houdt terdege rekening met het gedachtegoed van de doorfietsroute en deze wordt afgestemd op het dorpse karakter en de verschillende waardevolle plekken in uw dorp. Ten aanzien van de Esweg zijn wij het met u eens dat ontwikkeling van de doorfietsroute hier niet mag leiden tot een toename van het sluipverkeer. Wij zullen u nadrukkelijk betrekken bij de verdere planvorming rond de Esweg

Stichting Landelijk Gebied Haren

Reactie Stichting Landelijk Gebied Haren op doorfietsroute Haren- Zuidlaren

Onnen, Noordlaren 2-3-2025

De Stichting Landelijk Gebied Haren (SLGH) spreekt haar waardering uit voor het zorgvuldige proces. De stichting kan zich bij geheel vinden in de gekozen uitgangspunten op blz. 16: '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.'

En blz.17:

'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.'

Wij vinden echter dat het verharderen van zandwegen in alle gevallen uitgesloten moet worden, zonder de uitzondering van zandwegen die beschikken over een vrij liggend fietspad. Zoals ook vermeld in de Nota Zandwegen van de gemeente moeten zandwegen zandwegen blijven.

De SLGH beperkt zich -gezien haar doelstelling en expertise- in haar reactie op de rapporten (bijlage 1 en 2) tot het grondgebied van de voormalige gemeente Haren.

Voor de verdere uitwerking lijkt het ons de meest optimale werkwijze om per deeltraject een projectgroep met stakeholders (waaronder uiteraard aan- en omwonenden) aan het werk te zetten. De SLGH stel het op prijs in deze projectgroepen deel te nemen voor het traject vanaf de Jachtlaan tot de gemeentegrens in Noordlaren.

De SLGH kan zich vinden in de 'voorkeursroute'(blz. 21): '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.'

Wij onderschrijven met enkele correcties de uitgangspunten m.b.t. de vormgeving van de route (blz. 16), met name:

- Het opwaarderen van bestaande fietspaden.
- Maatwerk bij de opwaardering van bestaande fietspaden 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.
- 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 verharderen van alle zandwegen. De genoemde uitzonderingen bij dit uitgangspunt zijn voor de SLGH niet acceptabel en zouden ook in strijd zijn met Nota Zandwegen.
- 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).

SLGH kan zich vinden in de formulering van '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.'

Vraagtekens

Wel plaatsen wij vraagtekens bij de noodzaak van een nieuw fietspad van de Dalweg langs het spoor naar de Hoge Hereweg. Deze maatregel is strijdig met het uitgangspunt (blz.17) 'geen nieuwe

fietsinfrastructuur'. Deze kortsluiting maakt de route tussen de Viaductweg en de Hoge Hereweg korter en rechtstreekser waardoor fietsverkeer wordt aangetrokken hetgeen in strijd is met het uitgangspunt om de Hoge Hereweg als secundaire route uit te werken.

Bovendien moet hiervoor een bosje worden gekapt en is dit nieuwe fietspad een aantasting van het privé Landgoed De Leemgaard. De privacy van de eigenaar/bewoners van het landgoed wordt aangetast omdat vanaf het fietspad vrij uitzicht ontstaat in het landgoed en de achtertuin van het huis. Het landgoed is een schuilplaats voor reeën. Ook de das is gesignaleerd evenals hazen, konijnen en diverse soorten vleermuizen.

Mocht de provincie deze keuze doorzetten dan zijn daar compenseerde maatregelen voor nodig:

- a. Compensatie van de bomen en struweel die voor het fietspad moet worden verwijderd met in achtname van de vleermuisroutes;
- b. Afscherming van het Landgoed De Leemgaard door een hoge (> 2m.) aarden wal die aantasting van de privacy tot een minimum beperkt en de rust voor fauna (reeën, das, etc..) veilig stelt;
- c. Fysieke maatregelen ter voorkoming van het gebruik van dit fietspad door auto's, landbouwverkeer, etc.

De 'Lage route'

De keuze om niet alle fietsroutes op te waarderen (blz. 20) kunnen wij volgen voor zover het betreft een opwaardering tot 'doorfietsroute kwaliteit' met het daarbij behorende profiel en breedte. Op de 'Lage route' van Felland via Onnen, Dorpsweg tot Lageweg ontbreekt hiervoor de ruimte. Dat wil echter geenszins zeggen dat dit fietspad niet substantieel verbeterd moet worden.

Het is daarbij voor de SLGH niet van belang onder wiens verantwoordelijkheid dit valt. Als de provincie dit niet in haar project opneemt, verwachten wij dat de gemeente dit voor 100% oppakt.

Uitwerking

In dit stadium willen wij nog niet ingaan op de uitwerking van de deeltrajecten en het oplossen van enkele knelpunten.

Wel geven wij alvast de volgende aandachtspunten mee die van belang zijn bij de uitwerking:

- 1 De SLGH wil graag haar inbreng leveren in de projectgroep voor de uitwerking van de fietsroute door de Appelbergen. Wij hechten in het bijzonder aan de uitgangspunten op blz. 21 waaronder: 'Op dit gedeelte (Hoge Hereweg door Appelbergen) kan de fietser dan zelf kiezen wat voor hem/haar de meest logische route is, passend bij de omstandigheden van dat moment.
- 2 De aansluiting van de Jachtlaan op de Onnerweg. Er ontstaat hier een kans om de historisch rechtstreekse route (de vloeiende lijn van Onnerweg naar Jachtlaan) te herstellen. Zie hiervoor de kadastrale kaart met eigendommen.
- 3 De kronkel bij het zwembad Scharlakenhof kan verwijderd (is ontstaan door achterhaalde eigendomsgrenzen)
- 4 Maatregelen ter bescherming van de wandelaars op het Pieterpad vanaf het viaduct tot aan de (voorgestelde) nieuwe fietspad.

Reactie op bijlage 2: 'Ruimtelijk verkenning Appelbergen'

Wij kunnen ons vinden in de probleembeschrijving (blz.7).

Het uitgangspunt dat de fietsroute Haren-Zuidlaren kansen biedt om een aantal knelpunten in het gebied op te lossen (blz. 16) onderschrijven wij.

M.b.t. de ontwerpprincipes wijzen wij op enkele inconsequente uitspraken: 'Maak de route informeel (dit kan door een natuurlijke uitstraling of een knik in de route, geen formele rechte lijn)'. Deze uitspraak is in strijd met het cultuurhistorische uitgangspunt dat de Hoge Hereweg verreweg de oudste route is naar Groningen en altijd werd gekenmerkt door de continuïteit van het beloop en profiel. Een knik in de route zou afbreuk doen aan dit uitgangspunt. De continuïteit van het profiel is een belangrijke landschappelijke kwaliteit mede vanwege het contrast met de natuurlijke omgeving. Dit wordt ook op blz. 28 bevestigd: 'Een fragmentatie in verschillende wegdelen moet worden voorkomen'.

Het is daarom gewenst de ontwerpprincipes eerst vanuit het oogpunt van landschapsontworp verder te doordenken en aan te vullen alvorens vormgevingskwesties (knik, geen formele rechte lijn) ter sprake worden gebracht.

Door ad-hoc maatregelen in het verleden en het ontbreken van een integrale visie op gebied is een rommelig discontinue profiel ontstaan. Bij een integraal ontwerp zou de continuïteit van het profiel juist

een uitgangspunt moeten zijn, tenzij omgevingskenmerken nopen de continuïteit te nuanceren. De SLGH beveelt aan om op dit punt landschapontwerpers die deze omgeving kennen in te schakelen. Dat geldt zeker ook voor het ontwerp van het principeprofiel. De geschetste drie nieuwe principeprofielen zijn weinig overtuigend.

Om een constructieve dialoog tussen stakeholders mogelijk te maken stellen wij de volgende stappen voor:

- 1 Expliciteren stappen in het ontwerpproces
- 2 Verfijnen uitgangspunten voor het ontwerp (wel continuïteit van het profiel, geen formele laanstructuur, etc.)
- 3 Keuzes voor de inrichting (wel/niet parkeren langs de weg, apart tweerichtings fietspad of gescheiden aan weerszijde van de weg, etc.)
- 4 Principe profielen, parkeeroplossingen etc..

Dit proces zou begeleid kunnen worden door een onafhankelijk landschap bureau. Met kennis van het gebied.

De in de aanbevelingen (blz. 29) genoemde aandachtspunten voor tracé en profielen kunnen beter worden gestructureerd door eerst de stappen in het ontwerpproces op een rij te zetten.

Op blz. 28 en 29 staan voorbeelden van zandwegen waarbij een stabilisatie is toegepast. De voormalige gemeente Haren heeft in het verleden al eens een proef genomen met het stabiliseren van een stukje Hoge Hereweg. Die proef is mislukt omdat ruiters, mountainbikers, motorcrossers en 4-wiel SUV's de weg kapot reden waardoor diepe kuilen ontstonden. Bij regen liepen deze kuilen vol water waardoor het van kwaad tot erger werd. Hierdoor ontstonden voor aanwonenden en recreanten onhoudbare situaties. De getoonde voorbeelden lijken zandwegen te zijn die weinig gebruikt worden en zonder aanwonenden. Er zijn ons geen resultaten bekend van druk gebruikte zandwegen waarvan de stabilisatie na een aantal jaren nog aan de verwachtingen voldeed.

Tenslotte willen wij het volgende bord aanbevelen.



De Stichting Landelijk Gebied Haren, 2-3-2025

Onze reactie is als volgt:

Wij danken de Stichting Landelijk gebied Haren nadrukkelijk voor haar betrokkenheid bij deze verkenning en zijn dan ook blij met de ondersteuning van de voorkeursroute.

SLGH geeft aan dat zij tegen het verharderen van zandpaden is binnen het grondgebied van de voormalige gemeente Haren. Dit is een helder standpunt dat zal worden meegenomen in de planuitwerkingsfase.

Ten aanzien van het (niet) toelaten van gemotoriseerd verkeer op de fietspaden zal in de planuitwerking nadrukkelijk met de gemeente Groningen worden afgestemd.

Ten aanzien van uw 'vraagteken' bij de route via de Dalweg en parallel aan het spoor verwijzen wij graag naar de rapportage waarin de voordelen van deze route zijn benoemd. Wanneer dit tracédeel leidt tot aantasting van natuurwaarden zal dit natuurlijk conform de geldende regelgeving worden gecompenseerd. Verder is de wijze waarop deze route gaat lopen onderdeel van planuitwerking. Hoeveel bomen en waar gekapt moet en/of kan worden wordt nader onderzocht door middel van een BEA (Boom EffectAnalyse) en natuuronderzoek. Ook hier geldt uitgangspunt behoud en versterking landschap. Het is niet ondenkbaar dat de recreatieve route hier een aangepast profiel krijgt zoals in de

Appelbergen. Of er sprake wordt van aantasting van het privé landgoed De Leemgaard is nu nog niet vast te stellen.

De recreatieve route door de Appelbergen is geen secundaire route. De route langs de Rijksstraatweg en de route door de Appelbergen zien wij als gelijkwaardig, zijn beiden onderdeel van de doorfietsroute van Haren naar Zuidlaren, en het is aan de fietser, welke route hij/zij kiest.

Uw standpunt ten aanzien de 'lage route' is helder. Gemeente is onderdeel van de projectorganisatie en zal dan ook kennisnemen hiervan.

Dank voor de suggesties onder 'uitwerking' genoemde 4 aandachtspunten. Wij komen hier zeker op terug in de planuitwerkingsfase.

Verder gaat u uitgebreid in op de bijlage 2: Ruimtelijke verkenning Appelbergen. Doel van dit document is een verkenning naar de mogelijkheden zonder daarbij een oplossingsrichting te bepalen. Met deze verkenning wordt onderbouwd dat er oplossingen zijn voor de Appelbergen waarbij de fietskwaliteit aanzienlijk wordt verbeterd, maar met behoud van het huidige, en verbeteren van datgene wat op dit moment minder functioneert. Dit is voor nu voldoende om een voorkeurstracé vast te stellen, ook omdat Staatsbosbeheer heeft ingestemd met dit voorkeurstracé en de uitgangspunten. In de planuitwerkingsfase zal gezamenlijk met gemeente, Staatsbosbeheer en provincie, op basis van deze verkenning, invulling worden gegeven aan de hierin opgenomen aanbevelingen. Uw gemaakte opmerkingen worden hierbij als input gebruikt voor deze detaillering hierbij willen we conform uw suggestie een gerenommeerd landschapsarchitect met gedegen gebiedskennis inschakelen.

4. Visie namens bewoners straat

Buurtvereniging Groningerstraat

Begrijp dat jullie een traject Haren Zuidlaren over de Esweg willen aanleggen omdat het binnendoor is en gebruikt wordt door schoolkinderen.

Maar volgens ons is de Groningerweg vanaf Midlaren naar Zuidlaren volgen veel beter. Dat sluit goed aan bij de route richting de Groeve-Hoogezand. Ook als de toeristische route rond de Noordma straks gereed is schakelt dat prima en sluit goed aan. De structuur inrichting van de Groningerstraat kan ook goed aansluiten met die in het dorp Noordlaren, Midlaren en Zuidlaren waar dat geïntegreerd kan worden met snelheids beperkende maatregelen. Ook kan gebruik worden gemaakt van de aanwezige brede betonfietspad.

Deze optie geeft een meer geïntegreerde aanpak met aansluiting op doorgaande routes zoals De Groeve /Hoogezand, de recreatieve route rondje Noordma, "Binnendoor" naar de Groeve en aansluiting op het totaal rondje Zuidlaardermeer.

Tevens kan in het ontwerp de mogelijkheid om snelheids beperkende maatregelen over de gehele route eenduidig en duidelijk aan te leggen meteen goed worden meegenomen en aangepakt.

Voor het traject Groningerstraat Zuidlaren wil de buurtvereniging Groningerstaat graag meedenken om hierin worden meegenomen. U contact opnemen met Dhr. Andre Schoute (andreschoute@gmail.com) en Mevr. Willa Mulder (willa.mulder@outlook.com)

De buurtvereniging Groningerstraat wil graag meedenken en tijdig in het voorbereidingstraject worden opgenomen. Er zijn contacten hierover met de gemeente Tynaarlo geweest.

Onze reactie is als volgt:

Verbinding met de Groeve-Hoogezand heeft zeker waarde en verdient ook een goede aansluiting. Echter is dit geen doel van de doorfietsroute tussen Haren- Zuidlaren. De provincie Drenthe en gemeente Tynaarlo zien de grootste fietsverbindingen noord-zuid gericht.

Voor uw opmerkingen over de Groningerstraat in Zuidlaren verwijzen u graag naar gemeente Tynaarlo. Wij kunnen daarover in deze reactienota geen uitspraken doen.

Esweg te Midlaren/Zuidlaren

Aan: Projectleiding doorfietsroute Haren- Zuidlaren

Midlaren/ Zuidlaren, 23 februari 2025.

Reactie van de Omwonenden aan de Esweg Midlaren en Zuidlaren.

Geachte Projectorganisatie,

Vanuit de provincies is op 30 januari j.l. door de projectorganisatie de Esweg van Midlaren tot in Zuidlaren als onderdeel van het voorkeurstraject voor het Doorfietspad gepubliceerd. Er is gevraagd hier op te reageren.

Deze voorkeur was een zeer onaangename verrassing voor in ieder geval de aanwonenden van het Midlaarder gedeelte van de Esweg.

Zij hebben daarom besloten tot bevraging naar de mening van alle aanwonenden van de Esweg van Midlaren tot en met het kruispunt Esweg met de Heerdelaan/ Borgwallinge in Zuidlaren, het beoogde eindpunt van de doorfietsroute.

In de afgelopen weken is daarom aan al deze bewoners (de 20 huizen tot het kruispunt) gevraagd wat zij van de voorgenomen plannen vinden. Twee bewoners hebben niet gereageerd en één bewoner had geen mening.

De overgrote meerderheid geeft duidelijk aan dat zij niet willen dat de Esweg verandert in een doorfietspad.

Ongevraagd maar zeer welkom werd ook door aanwonenden van de andere kant van de Esweg ná hetgenoemde kruispunt gereageerd en kwamen de afgelopen weken van diverse kanten vele steunbetuigingen binnen.

Over het algemeen kunnen de meningen over de plannen worden samengevat in één noodkreet: **LAAT DE ESWEG MET RUST!** Besteed het geld beter, bijvoorbeeld aan verbetering van het reeds beschikbare fietspad aan de Groningerstraat!

De besturen van de betrokken provincies en gemeenten willen we dan ook graag oproepen “ten halve te keren in plaats van ten hele te dwalen”, en te kiezen voor de verbeter-optie.

Uit de reacties op de Doorfietsplannen die de afgelopen jaren op de website van de Provincie Groningen geplaatst zijn blijkt ook dat een overgrote meerderheid voorstander is van verbetering van de huidige fietspaden wat niet ten koste mag gaan van cultuurhistorisch waardevol landschap en de kwaliteit van woonomgeving.

Ook de Stichting Landelijk Gebied Haren i.c.m. de Natuur en Milieufederatie Groningen heeft eerder in een brief van 23-12-2022 duidelijk beargumenteerd aangegeven waarom deze optie de voorkeur geniet.

Op de volgende pagina zijn de namen en adressen vermeld van de bewoners die dit bezwaar steunen.

Midlaren Esweg:

[Redacted names and addresses for Midlaren Esweg]

Zuidlaren Esweg tot kruising met Heerdelaan/ Borgwallinge:

[Redacted names and addresses for Zuidlaren Esweg tot kruising met Heerdelaan/ Borgwallinge]

Overig Zuidlaren :

[Redacted names and addresses for Overig Zuidlaren]

Hierna zijn enkele voorbeelden van de heersende gevoelens van aan- en om-wonenden van de Esweg en aangrenzende wegen weergegeven, dit vanwege privacy-redenen zonder naam en adres:

- Ik ben zelf ook betrokken bij de projectgroep *Midlaren in Zicht* en het *Ervenproject*. Samen met enkele dorpsbewoners en Michiel Elderenbosch van Landschapsbeheer Drenthe zet ik me in voor deze initiatieven. Dankzij de betrokkenheid en steun van Landschapsbeheer Drenthe kunnen waardevolle projecten worden gerealiseerd. Zo zijn er bloemenranden aangelegd en wordt actief gekeken naar het terugplaatsen van heggen, zodat dieren hier kunnen schuilen. Denk aan klein, kwetsbaar wild en vogels zoals fazanten. Dit geldt ook voor de Esweg.
Het geplande "Doorfietspad" staat echter haaks op de inspanningen waar zowel het dorp als Landschapsbeheer Drenthe al jaren aan werken. De initiatieven zijn pas twee jaar in ontwikkeling, en het Doorfietspad zou deze vooruitgang ernstig belemmeren.
De omgeving, lees Unesco gebied, vraagt niet om vernieuwing en modernisatie, maar juist om bescherming van de natuur en de geschiedenis.
- Het gebied rondom de Esweg is een waardevol leefgebied voor diverse wilde dieren. Regelmatig worden hier egels, fazanten, hazen, konijnen en patrijzen waargenomen, en zelfs groter wild zoals herten en dassen. Deze biodiversiteit onderstreept het belang van het behoud van de natuurlijke omgeving, omdat verstoring door de aanleg van een snel fietspad de leefgebieden van deze dieren kan aantasten. Het verdwijnen van groen en toename van verkeer kunnen leiden tot verstoring, afname van voedselbronnen en verhoogd risico op aanrijdingen. Het is daarom essentieel om zorgvuldig af te wegen welke impact dergelijke ingrepen op de natuur hebben.
- Wij maken bezwaar tegen de snelfietsroute "Esweg Midlaren Zuidlaren" en geven met nadruk de voorkeur aan de al bestaande route langs de Groningerstraat.
In de eerste plaats zien wij niet de noodzaak een fietssnelweg over de Esweg aan te leggen terwijl die er in principe al ligt langs de Groningerstraat in Midlaren en Zuidlaren. Slechts de versperringen die een aantal jaren geleden op dit fietspad zijn gemaakt hoeven dan opgeheven te worden. De fietser die nu als "verkeersremmende maatregel" op de Groningerstraat in Midlaren wordt gebruikt, komt wanneer deze als "snelfietser" over dit zelfde traject moet wel in een erg gevaarlijke positie wanneer auto's, vrachtauto's, bussen en landbouwverkeer van het zelfde wegdek gebruik moeten maken.
Ten tweede: een opmerking over het zandgedeelte van de Esweg. Wanneer dit gedeelte van de Esweg geschikt gemaakt moet worden voor snel fietsverkeer, zal dit betekenen dat het zandpad verhard moet gaan worden. Over dit zandpad kan nu slechts langzaam verkeer plaatsvinden. Een situatie die wij acceptabel vinden. Wanneer er sneller verkeer langs moet kunnen, dan zal er rekening gehouden moeten worden met frequent vallende takken van de er langs staande populieren. Dit is nu geen probleem. Wanneer het verkeer daar sneller langs moet kunnen, dan gaan er onveilige situaties ontstaan.
Ten derde: Langs het geasfalteerde gedeelte van de Esweg loopt aan de westzijde een sloot. Deze is bedoeld om regenwater van de "kop" van de es op te vangen. Jaarlijks is de capaciteit hier van te gering. Het water komt vaak tot het midden van de asfaltweg te staan. Daarmee wordt dit gedeelte van de Esweg

de helft minder breed. De snelweg wordt daarmee een langzaamweg. Bij het huidige gebruik levert dit al problemen op. Een ooit geboorde put bleek geen oplossing. Bij intensivering van het verkeer ontstaan onwenselijke situaties. De hoeveelheden water die over het algemeen van de Es afkomen zijn groot en zijn door de gemeente Tynaarlo nog nooit serieus genomen. Ook niet wanneer het riool met zand verstopt raakt en ontstopt moet worden. (Winter 2024 /2025).

Ten vierde: wij wonen ruim dertig jaar aan de Esweg. We hebben zolang we er wonen ervaren dat de Esweg overdag en bij nacht en ontij als sluiptweg gebruikt wordt. Met de nodige regelmaat rijden er auto's met grote snelheden langs. Blijkbaar nodigt het asfalt uit om het gaspedaal in te trappen. Wanneer de fietssnelweg definitief vorm krijgt zal de weg ook voor auto's nog interessanter worden als (snelle)sluiptweg. Immers "de auto" mag er als gast komen. Een fietssnelweg impliceert geen verkeersremmende maatregelen. Dit kan ook niet vanwege het landbouwverkeer dat van de Esweg gebruikt maakt (akkers hebben uitritten op de Esweg). Voor het overige moet de Esweg goed bereikbaar blijven voor verkeer dat bij de twee gaspunten cq gasafsluiters die aan de Esweg gelegen zijn.

Ten vijfde: Ter hoogte van Esweg 48 in Midlaren zit een versmalling waar nog eens uitritten en op uit komen en waar ook nog eens geparkeerd wordt door gasten van restaurant La vita è Bella. Dit levert tegenwoordig steeds en bij herhaling problemen op voor de bewoners ter plaatse.

- Graag willen wij ons bezwaar uitspreken over de aanleg van de zogenaamde "fiets-snelweg". Sinds twee en een half jaar wonen wij aan de Groningerstraat en genieten van de onaangestaste UNESCO-omgeving, wij ervaren dat als een groot voorrecht.

In deze twee en een half jaar hebben wij de mensen en omgeving leren kennen. Het mooie aan de bewoners van Midlaren is de bevoegdheid met betrekking tot de inrichting en onderhoud van de buurt, hier wordt veel zelf-initiatief uitgerold.

Mensen zijn tevreden, tevreden over de onaangestaste authentieke omgeving, vele mensen genieten ervan om hier een wandeling te maken, met of zonder hond, zonder dat een massa speedbikes je links en rechts voorbij razen. Deze fietsers en speedbikes zien wij elke dag met opgewekte gezichten langs de Groningerstraat fietsen, genoeg ruimte voor gemotoriseerd verkeer en fietsers. De mensen die graag "achterlangs rijden" kiezen daarvoor, en accepteren dat het een prachtig schelpenpadje is waar ze overheen moeten fietsen. Hou het alsjeblieft zo, hou het origineel. Het is geen toevoeging, het is afbraak van iets wat nu nog origineel is en veel waarde kent voor veel mensen.

Daarbij veroorzaakt je grote problemen op de kruising en oprit naar de Groningerstraat, dat valt niet te verenigen met een paar pijlen op de weg. Het is wachten op ernstige ongelukken. Houdt de situatie zoals die nu is waar fietsen auto's kruisen op de Groningerstraat. Hier zijn nog nooit ongelukken voor gekomen.

Afsluitend wil ik met ontzag verzoeken dit van de agenda af te halen. Midlaren wordt hier echt heel ongelukkig van.

P.S. : Wij fietsen elke dag naar de stad op en neer naar het werk, het is echt goed zo, zoals het is!

- Prachtig stukje heel oud Midlaren gaat verloren...
- De bewoners van de Esweg zijn met name ongerust over een significant te verwachten toename van auto sluiptverkeer over Esweg, als het huidige zandpad aangepast naar een 4 m brede verharde doorfiets route.
- Wij zijn uiteraard tegen de aanleg van het snelfietspad en de verharding. Wij vinden nu al dat er véél fietsers veel te snel gaan en geruisloos, daardoor krijg je soms gevaarlijke situaties met wandelaars. Het is een geliefd gebied voor wandelaars.

We waren juist bezig met het stimuleren van biodiversiteit door meer bloemen te planten in de berm, vooral om bijen en andere insecten aan te trekken.

- Verlies van rust en natuur; de Esweg is een mooi, rustig gebied met een landelijk karakter. Een snel fietspad brengt meer verkeer, geluidsoverlast en verstoring van flora en fauna met zich mee.
- Verkeersveiligheid; een snelle fietsroute kan de verkeersveiligheid verminderen, vooral als het pad geliefd is door wandelaars en vlakbij woningen, inritten of een bestaande weg komt. Hardrijdende fietsers (zoals e-bikes) kunnen gevaarlijke situaties opleveren.
- Landschappelijke impact; de aanleg van het fietspad betekent dat er natuur voor moet verdwijnen, wat de uitstraling van het gebied verandert en de biodiversiteit kan aantasten. Dit staat haaks op het feit dat dit het Unesco Hondsrug gebied is.

- Wij zijn ook tegen een breed doorfietspad. We willen graag de charme van het schelpenpad en de zandweg behouden. Fietzers die graag over asfalt willen hebben immers al mooie mogelijkheden om via de Groningerstraat te gaan. Enne...het lukt fietsers nu ook al om best hard te gaan, alleen maar fijn dat de snelheid er nog wat uitgehaald wordt door het schelpenpad.

- Wij maken bezwaar tegen het plan om de Doorfietsroute via de Esweg aan te leggen. Ten eerste om het mooie landschappelijke karakter zoals de Esweg nu is. Ten tweede omdat er al een prachtig fietspad ligt aan de Groningerstraat
- We hebben jullie brief "laat de esweg met rust" gelezen en doen graag mee in dit protest. We hebben kleine kinderen die we ook graag voor de deur willen laten spelen.
- Het is aantasting van de natuur, aantasting van historisch culturele waarde van de Esweg (in vroegere tijden de verbinding naar Coevorden?), én kapitaalvernietiging (er ligt al een fietspad langs de Groninger straat).
- Ook lopen regelmatig Pieterpad wandelaars door de Esweg vanuit Midlaren naar het centrum van Zuidlaren om daar de horeca te bezoeken of zelfs te overnachten. Interactie tussen wandelaars en snelle fietsers/speed pedelecs wil je niet.
- Oftewel, een vernietiging van het aanzicht van Zuidlaren vanuit noordelijke richting (Noordlaren - Midlaren) en het karakter van ons dorp.
- De esweg heeft ooit deel uitgemaakt van de oude route Groningen-Coevorden en is daarom een deel van het historisch erfgoed van Zuidlaren!
- Ook wij zijn tegen de "voorkeursroute" van het 'doorfietsplan'
 Voorkeur voor de route vanaf Zuidlaren via de Groningerweg waar al een fietspad loopt. Deze zou t.z.t. ook prima verlengd kunnen worden richting Annen (lageweg of hogeweg) door het Laarwoud waar nu ook al een smal fietspad loopt.
- Wij zijn ook tegen de route door de Esweg, Het verharderen van het oorspronkelijke zandpad is vanuit historisch perspectief niet wenselijk. De route stop bij de kruising met de Borgwallinge/Heerdelaan, maar daar stoppen de fietsers natuurlijk niet en belanden ze in een woonstraat met veel kinderen en geparkeerde auto's. Het is zeer onlogisch om de fietsroute door een woonstraat te laten lopen. Het is veel logischer om de bestaande fietspaden langs de Groningerstraat als route in te zetten.
 Verbeter de bestaande fietspaden zodat die veilig en prettig te gebruiken zijn. Niet iedereen hoeft en wil over een brede racebaan.
- Wij zijn pertinent tegen dat er een geasfalteerd tweebaans-fietspad wordt aangelegd. Wij willen geen snel-fietsers langs ons huis. Wij hebben een zoon van 6 jaar en voor hem vinden wij dit een erg onveilige situatie. Hij speelt veel buiten met zijn vriendjes. Nu kan hij ook heerlijk buiten ons erf spelen, wandelen, skelter rijden, steppen en fietsen. Hij kan nu echt de omgeving ontdekken in een veilige leefomgeving. Dat zou dan niet meer kunnen, omdat er dan veel snel-fietsers langs ons huis rijden. Wij vinden het heel fijn en belangrijk dat hij zo landelijk, zonder snel-verkeer langs ons huis, kan opgroeien, in een veilige leefomgeving.
- Wij wandelen nu vanuit ons huis richting het mooie zandpad, dat er prachtig uit ziet. Als daar een geasfalteerd fietspad komt te liggen, is het prachtige, landelijke uitzicht verdwenen.
 Wij willen geen asfalt zien, maar een mooi zandpad, waar we heerlijk over kunnen struinen en wat er zo mooi uit ziet. Wij genieten iedere dag van dit mooie uitzicht.
- Daarom dienen wij protest in tegen dit plan. Wij willen geen geasfalteerd tweebaans-fietspad en willen dat het mooie zandpad blijft.
- Enkele Esweg bewoners stuurden aan ons de brief mbt het bezwaar tegen de Esweg als voorkeurstraject van de door fietsroute door. Wij wonen aan de Groningerstraat en ons perceel loopt tot aan de Esweg (waar nu de varkens lopen). Ik vind het super fijn dat we de rustige Esweg achter hebben liggen, en zie dat ook graag behouden. Het landelijke karakter en de gezelligheid met Zuidlaarders die hun hond rustig kunnen uitlaten, schoolgaande jeugd, vele wandelaars en wat paardrijders is prima.
 De Groningerstraat is al druk, met een prima fietspad, hou daar de drukte en verbeter dat fietspad. Mocht het passen op het bezwaarschrift, dan mag onze naam en adres erbij op!

- Mijn man en ik wonen sinds een paar jaar aan de Esweg in Zuidlaren. Een prachtige straat om te wonen, fijne burens, een mooi uitzicht. Het zandpad aan het einde van de weg is helemaal idyllisch, met de prachtige monumentale bomen en omgeving eromheen.
- We wonen met een jonge kinderen (5,3 en 1 jaar) en willen hen graag laten opgroeien met buiten spelen, op straat en in de omgeving. We lopen er nu al tegenaan dat we soms onze kinderen van de weg af moeten trekken omdat er een scooter met een noodgang voorbij komt, en de fietsers hoor je niet aankomen, wat het nog gevaarlijker maakt.
- Op het moment dat hier een snelle fietsroute komt waarbij er te pas en te onpas snelle fietsers voorbij kunnen komen wordt het te gevaarlijk om zelfstandig buiten te spelen en wordt de toekomst van onze kinderen beperkt.
- We weten dat er een gehard fietspad langs de Groningerstraat loopt en we zouden erg teleurgesteld zijn als de belangen van de (jonge en oudere) bewoners van de Esweg opzij zou worden geschoven.
- De oostelijke route is onze voorkeur om de volgende reden. Hier ligt een bestaand fietspad die aan alle eisen voldoet en bijna budget neutraal ook erg belangrijk in deze onzekere tijd. Het loopt langs een natuurgebied de Noordma voor de recreant interessant voor een korte wandeling. Een bezoek aan het sprookjeshof kan een toegevoegde waarde zijn langs deze route.
Bij het doorzetten van de Esweg variant dient men met meerdere zaken rekening te houden. Het vermengen van fietsers, wandelaars en autoverkeer is hierbij onverantwoord. Mijn voorstel is om deze weg autoluw te maken door het plaatsen van borden verboden voor auto's alleen bestemmingsverkeer. Deze weg wordt regelmatig gebruikt door auto's (sluipverkeer) die de kortste route nemen.
- Behoud van laatste stukje historische zandweg en bomenrij dient men te koesteren. Bij het verharderen van deze zandweg zal het autoverkeer verder toenemen.
- In de nu bestaande situatie is de kruising Esweg Heerdelaan een zeer gevaarlijk kruispunt, hier hebben zich al meerdere ongevallen voor gedaan. In het verleden was dat een voorrang kruispunt lijkt mij goed om dit weer in oude ere te herstellen.

Onze reactie is als volgt:

Dank voor de betrokkenheid.

Het voorstel voor de doorfietsroute maakt veel emoties los.

Wij begrijpen dat toevoeging van de waarde 'doorfietsen' aan de Esweg gevoelig ligt bij u. Toch zijn wij van mening dat de Esweg verreweg de beste optie is om Zuidlaren voor fietsers te verbinden richting het noorden. Dit vanwege:

- De centrale ligging ('aanlanding') van de route in Zuidlaren;
- De meest rechtstreekse route.

Om dit te realiseren, en tegelijkertijd goed rekening te houden met uw aangereikte suggesties, streven we ernaar dat de 'impact' op de Esweg zo beperkt mogelijk is.

Duidelijk is uw oproep het verkeersluwe karakter van de Esweg te handhaven. Doorfietsen zal niet moeten leiden tot meer auto bewegingen over de Esweg. Dus een belangrijk uitgangspunt bij het maken van een ontwerp zal zijn: 'de Doorfietsroute moet niet leiden tot meer autoverkeer'.

Uit verkeerstellingen blijkt dat in de huidige situatie de Esweg en Groningerstraat ongeveer evenveel gebruikt worden. Zie bijlage 1: Tracéverkenning pag. 25. Met de doorfietsroute wordt het comfort en de veiligheid van deze fietsers verbeterd en kan het aantal fietsers op basis van tellingen bij alle doorfietsroutes tussen 20-30% toenemen. Wel verwachten we dat in de toekomstige situatie altijd een deel van het fietsverkeer de Groningerstraat zal blijven gebruiken.

U geeft aan veel waarde te hechten aan de historische en landschappelijke waarden. Zoals bijvoorbeeld het stukje zandweg. De projectgroep ziet dat ook. De gemeente Tynaarlo daarmee dus ook. Er is dan ook nog volop mogelijkheid om in samenspraak met de gemeente Tynaarlo de door u aangereikte zorgen te bespreken.

Regelmatig wordt de aansluiting op de Groningerstraat waar de fietsers de straat op gaan als gevaarlijk punt benoemd. Doorfietsroute of niet, die fietsersstroom zal altijd blijven bestaan. Juist

daarom willen we dit, gecombineerd met de plannen voor de aanpak van de Groningerstraat in Midlaren, combineren met goede fietsvoorzieningen, zodat een veilig en aantrekkelijk geheel ontstaat wat past bij het dorpse karakter van Midlaren.

Wij zullen u als aanwonenden van de Esweg betrekken bij de planuitwerking. Er is over het feitelijke ontwerp nog helemaal niets besloten. Daarmee is er dus nog alle gelegenheid om uw genoemde punten te bespreken en uit te werken.

Dalweg te Onnen

Betreft : Doorfietsroute Zuidlaren - Haren (variant 2B)

Aard van de reactie

- Hierbij sturen wij u de reactie van betrokken en belanghebbende bewoner(s), regio Dalweg Onnen.
- Het is de reactie op het plan van Sweco Nederland B.V. t.b.v. de Provincie Groningen d.d. 09-01-2025
- deze reactie/zienswijze is niet uitputtend en de indiener(s) behouden zich nadrukkelijk het recht voor om in het vervolg van de procedure met correcties en aanvullingen te komen

Voorgeschiedenis

- feitelijke tijdlijn: Nav rapportage in de krant over de beoogde doorfiets route, najaar 2022, de inloop bijeenkomst in zaal Astoria te Haren dd: 14 juni 2023, en de vele mailreacties van ons n.a.v. deze bijeenkomst, en op deze doorfietsroute, gedurende 2023 en 2024
- Het uitblijven van antwoorden op onze vaak gestelde vragen, gericht aan de heer J. Gaasterland (mails verstuurd op: 30 juli en 22 dec 2023, 1 mei, 3 mei, 23 en 30 mei 2024, 2 juli 2024, 13 febr. 2025 ; Tevens het niet reageren op onze uitnodiging om ter plaatse, uitleg te willen geven over het beoogde traject.
- Dit in schril contrast met de uitleg zoals de heer Gaasterland in het Harener weekblad ons doet geloven, (dd 17 feb 2025) en bij het interview ons laat weten dat met veel belanghebbende partijen goed is overlegd.
- conclusie: Uit deze tijdlijn blijkt dat de overheid is tekortgeschoten in communicatie en informatie en kwam toezeggingen niet na.
- de procedure was en is onduidelijk en daarmee werden en worden belanghebbende bewoners op achterstand gezet.
-

Inhoud

- Onze reactie heeft met name betrekking op variant 2B, en met name de aansluiting Hogeherenweg/ Dalweg / Spoorbrug.
- Daarbij puur gekeken vanuit de fietser
- Er is geen rekening gehouden met de snelheid van e-bikes en fatbikes
- Er is niet gekeken vanuit de vele (langeafstands-)wandelaars (Pieterpad route, Drenthepad, Hondsrugpad, Groeningepad)
- het combineren van deze wandelaars met snelle fietsers strookt niet met de uitgangspunten voor een doorfietsroute
- de gewenste Z-waarde en de genoemde S-waarde komen niet overeen, met wat beoogd wordt.
- gezien de hoogte van de spoorbrug boven het maaiveld (7 meter 43), zijn er zeer lange hellingen nodig naar en van dit viaduct, met zelfs aan beide zijden een vlak stuk ter onderbreking.
- zulke lange hellingen stroken niet met de uitgangspunten voor een doorfietsroute
- er zijn twee haakse bochten (90°) te nemen bij de spoorbrug
- zulke haakse bochten stroken niet met de uitgangspunten voor een doorfietsroute

- het is van tweeën een; óf een *doorfietsroute* óf een *recreatieve fietsroute* (waarvoor andere uitgangspunten gelden) en niet een recreatieve fietsroute in fietsen in een plan voor een doorfietsroute
- dat laatste is oneigenlijk en overvalt betrokken en belanghebbende bewoners
- de spoorbrug (het viaduct) is een *autoweg* (de verbindingsweg tussen Glimmen, Onnen, richting Hoogezand en Zuidlaren) – en nadrukkelijk geen fietsweg – met ter weerszijden een smalle strook voor voetgangers en zonder afzonderlijke ruimte voor fietsers; hier komen fietsers dus in het auto- en landbouwverkeer terecht; dit is zeer onveilig en strookt niet met de uitgangspunten van een doorfietsroute, de 2 krappe 90 graden bochten zijn hierbij eveneens niet passend bij de doorfietsroute.
- de huidige, recent verbeterde en goed beveiligde huidige spoorwegovergang van de Hogeherenweg levert geen gevaar op voor (door)fietsers
- landschappelijke waarden (ook flora en fauna) worden aangetast dan wel bedreigd; Er is strijd met bestemmings- en/of beheersplannen. Bladzijde 78 van het Sweco rapport (dd 09-01-2025) schrijft over dit onderwerp zeer verwarrend met de volgende bewoordingen: eerst heeft men het over Bestemming, en vervolgens Beheersverordening, en vervolgens met de kreet Dubbelbestemming. Een uitermate mistig onderdeel van Uw rapport, geldend zoals door U aangegeven voor alle varianten. Aangegeven wordt op blz 79 van het Sweco rapport dd 09-01-2025 over variant 2B: nieuwe wegen en paden zijn bij recht niet toegestaan. Ook wordt aangegeven dat variant 2B in strijd is met de beheersverordening.
- In de overzicht kolom op blz 80, wordt nog expliciet in het Sweco rapport (dd 09 01 2025) aangegeven dat variant 2B planologisch gezien, niet passend is binnen het bestemmingsplan, en de geldende beheersverordening.
- Kostenaspecten (2B variant, is een van de duurste opties 6,2 miljoen euro) ; Nog buiten beschouwing gelaten, zijn de kosten voor de vereiste verlengde opritten, en verstevigingen door het aanbrengen van grond, tgv de drassige veengrond cq wateroverlast. Wanneer men in ogenschouw neemt dat je bij de rechtdoor doorfietsroute over de reeds aanwezige bewaakte spoorwegovergang van de Hogeherenweg maar 1keer (!) 80 tot 90 seconden moet wachten, is variant 2B wel een erg dure oplossing.

Conclusie en verzoek

- concluderend zijn wij (omwonende van de Dalweg Onnen, en belanghebbenden op grond van hetgeen hiervoor is aangevoerd tegen (het gewraakte gedeelte van) de voorgestelde variant 2B. Wij verzoeken de provincie deze variant (geheel of ten minste voor het gewraakte gedeelte) af te wijzen en over te gaan tot heroverweging en tot het inslaan van de weg die naar een betere variant zal leiden.
- Ons voorstel is het schrappen van het gewraakte gedeelte (Hogeherenweg Dalweg Spoorviaduct) van de aangevochten variant 2B (de *recreatieve fietsroute* die als alternatieve keuze wordt aangeboden) en rechtdoor te fietsen over het spoor (de *eigenlijke doorfietsroute*)

Onze reactie is als volgt:

Dank voor uw betrokkenheid.

Het is duidelijk dat vanuit bewoners van de Dalweg grote bezwaren zijn tegen het gebruik van het spoorviaduct als onderdeel van de fietsroute naar Zuidlaren. Bewoners geven daarbij een aantal bezwaren aan. Veel van deze bezwaren worden weerlegd in de variantenstudie. Een aantal zaken worden onderstaand specifiek uitgelicht.

Door de projectorganisatie is een uitgebreid participatieproces ingericht en uitgevoerd. Dit is vroegtijdig via de projectpagina, advertenties en sociale media kenbaar gemaakt. Daarnaast hebben er een aantal individuele gesprekken plaatsgevonden met directe belanghebbenden (aanwonenden). In de verwijten die onder voorgeschiedenis worden benoemd herkend de projectorganisatie zich dan ook niet.

Inhoud

U stelt dat een hoogte van 7,43 m van het spoorviaduct te hoog is voor een fietsroute. Dergelijke hoogteverschillen zijn niet ongebruikelijk in fietsroutes, zie bijvoorbeeld Zuidhorn-Groningen (brug Nieuwklap). Het gemiddelde hellingspercentage vanaf de noordzijde (traject Westerveen-Viaductweg, circa 450 meter) bedraagt circa 1,7%. Bovendien ligt de helling beschut. Hiermee is sprake van een comfortabele helling. Indien nodig kunnen vlakke stukken ter onderbreking worden aangebracht. Aan de zuidzijde is minder hoogteverschil te overbruggen (circa 6 m). Verder noemt u dat dergelijke hellingbanen niet stroken met de uitgangspunten van een doorfietsroute, dat is feitelijk onjuist.

Haakse bochten zijn in principe geen probleem in doorfietsroutes, mits de bochtstraal voor de fietser voldoende is. Ook bestaat de recreatieve route hier uit een gemengd profiel waarbij - gelet op de aard van de weg - de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer beperkt is. Op dit traject is daarom naar verwachting een verkeersveilige inrichting te realiseren.

Voor recreatieve fietspaden gelden in principe geen andere uitgangspunten dan voor reguliere fietspaden. Bepalend is de (te verwachten) intensiteit op de drukste momenten, welke rijrichting is overheersend, welke tweewielers maken gebruik van het fietspad, en op basis daarvan de te verwachten conflicten die kunnen optreden. Door Appelbergen en Dalweg wordt geen doorfietsroute beoogd. Door de Appelbergen zal dit plaatsvinden middels opwaardering van het huidige recreatieve fietspad die nu al ook deels gebruikt wordt voor doorgaand fietsverkeer.

De Viaductweg is geen verbindende weg als bijvoorbeeld de Zuidlaarderweg of Lageweg, maar dient vooral ter ontsluiting van de lokaal aanwonenden en eventueel verbinding tussen Glimmen en Onnen. Voor verkeer richting Zuidlaren en Hoogezand is het onlogisch de Viaductweg als verbindingsweg te noemen.

De recreatieve route kan ook prima als fietsstraat worden vormgegeven, zie Jachtlaan Haren en andere voorbeelden elders. Voorwaarde is wel dat de intensiteit gemotoriseerd verkeer voldoende laag is, daar voldoet deze weg aan. Met de inrichting kan ook de rijsnelheid eventueel worden getemperd.

Uw mening over de huidige spoorwegovergang aan de Hoge Hereweg, dat deze nu veilig is en goed genoeg is voor (door)fietsers, delen wij niet. Ook ProRail niet.

Dat iets strijdig is met een bestemmingsplan, wil niet zeggen dat iets onmogelijk is, daarvoor kan een BOPA aangevraagd worden.

U noemt het wachten van 80 of 90 seconden tegenover de kosten voor de variant langs het spoorviaduct een dure variant. Het gaat echter niet om de 80 seconden wachten, maar om het gevaar van aanrijden.

Hoge Hereweg 'Noordzijde' te Glimmen

Betreft: Reactie Doorfietsroute Zuidlaren-Haren

Als betrokken en belanghebbende bewoners van het deel **Hoge Hereweg 40 t/m 50** onderschrijven wij grotendeels de zienswijze/reactie zoals ingebracht door de bewoners van de regio Dalweg dd. 24-02-2025.

Aansluitend aan deze zienswijze hechten wij er aan de volgende aanvulling op bovengenoemde reactie onder uw aandacht te brengen. Wij zijn van mening dat met de publicatie van het Voorkeurstracé Doorfietsroute Zuidlaren-Haren een verkeerde voorstelling van zaken

wordt gecreëerd.

In deze publicatie wordt gesproken over een keuze van de fietser tussen 2 routes:

- de zgn. Recreatieve fietsroute door Appelbergen en
- de zgn. Route Glimmen via de Rijksstraatweg en de Zuidlaarderweg

Hierbij worden een aantal argumenten genoemd op grond waarvan de fietser dan wel voor de ene dan wel voor de andere optie zou kunnen kiezen.

De route door Appelbergen zou voornamelijk (maar niet uitsluitend) voor recreatief gebruik zijn bedoeld: ***genieten van een mooie tocht door de natuur.***

“Deze route door het bos krijgt een uitstraling die past bij de omgeving en wordt veiliger en aantrekkelijker gemaakt voor de recreatieve fietser”.

Er wordt echter niet nader ingegaan op aard en wijze van de (sowieso) noodzakelijke aanpassingen van het fietspad door Appelbergen.

De tweede optie via de Rijksstraatweg en de Zuidlaarderweg wordt beschreven als:

“goed verlicht, breed en comfortabel en ook in het winterseizoen toegankelijk omdat de route wordt gestrooid en geveegd”.

Hierbij wordt de suggestie gewekt alsof de recreatieve route minder goed verlicht, minder comfortabel en in het winterseizoen niet of minder goed toegankelijk is omdat er niet gestrooid en geveegd zal worden.

Er wordt niet nader ingegaan op de vele obstakels die de fietser op deze route tegenkomt, m.n. komend vanuit Haren:

- oversteekpunt Viaductweg-Rijksstraatweg: een zeer druk en gevaarlijk punt
- oversteekpunt Rijksstraatweg-Zuidlaarderweg: idem
- spoorwegovergang Zuidlaarderweg
- oversteekpunt Zuidlaarderweg t.h.v. Hoge Hereweg-

Vogelzangsteeg, ook een druk en gevaarlijk punt in een bocht

- daarbij is deze route langer dan de route door Appelbergen

Opmerkelijk is dan dat juist voor de recreatieve, toeristische route gekozen wordt voor de aanleg van een nieuw, duur stuk fietspad, klaarblijkelijk om een van de weinige obstakels in deze route, de spoorwegovergang Hoge Hereweg, te vermijden!

Niet vermeld wordt hoe dit nieuwe stuk fietspad er uit komt te zien; of het wel of niet verlicht wordt (extra lichtvervuiling) en of het in het winterseizoen wel gestrooid en geveegd wordt (zeer onveilig i.v.m. steile op-/afrit).

Bovendien is het niet onlogisch om er van uit te gaan dat, op die momenten dat de spoorwegovergang open is, veel fietsers er toch voor kiezen om rechtdoor over het spoor te gaan. Wellicht uit gewoonte, of omdat dat toch makkelijker en sneller is.

Het ligt nogal voor de hand dat de fietsers massaal zullen kiezen voor de route door Appelbergen!!

In dat geval zal de beoogde Recreatieve route door Appelbergen de facto de status krijgen van een Doorfietsroute, inclusief speedelecs, fatbikes ed. Dit zal ongetwijfeld leiden tot de nodige vergaande maatregelen en aanpassingen van het fietspad passend bij de uitgangspunten van een Doorfietsroute i.p.v. een recreatieve route.

Wat blijft er dan over van de ***“uitstraling die past bij de omgeving”*** en ***“een fietspad speciaal gericht op de recreatieve fietser”***?

Deze ontwikkeling zal een ingrijpende impact hebben op het landschappelijke karakter van Appelbergen, met zijn flora en fauna (wild), met zijn mix van wandelaars, hardlopers, hond uitlaters, vrije tijds genietters, ruiters. Een fietssnelweg past daar niet bij.

Bovendien zou o.i. deze ontwikkeling strijdig zijn met de visie van de Gemeente Groningen m.b.t. Plan Beheer Zandwegen en de plaats van de fietspaden daarin. Dit plan betreft ook de Hoge Hereweg.

Aangezien onze woningen direct gelegen zijn aan de Hoge Hereweg en de uitritten direct uitkomen op het fietspad vrezen wij, nog meer dan nu vaak al het geval is, voor ernstige ongevallen, zeker bij de te verwachten hogere snelheden op het fietspad. Wij zijn voor een veilig en goed begaanbaar fietspad door Appelbergen, een werkelijk **recreatief** fietspad. Maar wij maken ernstig bezwaar tegen het voorliggende plan waarbij het uiteindelijke resultaat een fietssnelweg door Appelbergen zal zijn. Waarom niet het geld besteden aan het veiliger en beter begaanbaar maken van de bestaande fietspaden tussen Glimmen en Haren, inclusief die langs de Rijkstraatweg?

Datum: 28-02-2025

Verstuurd per e-mail en per gewone post

[REDACTED]

Namens bewoners en belanghebbenden Hoge Hereweg

40,42,44,46,48 en 50

Correspondentieadres: Hoge Hereweg [REDACTED] Glimmen

Onze reactie is als volgt:

Dank voor de betrokkenheid.

In uw reactie suggereert u dat er uiteindelijk een fietssnelweg door de Appelbergen komt. Op basis van onze studie die resulteert in het Hoofdrapport, de Verkenning naar de Appelbergen en de daarin genoemde uitgangspunten voor de planvorming delen wij uw mening niet.

Uw zorgen zijn echter wel helder. Uw visie, verwoord in zorgen en aandachtspunten, worden als ontwerppunten bij de planuitwerking en detaillering gehanteerd.

U schrijft dat het huidige fietspad door de Appelbergen sowieso noodzakelijke verbeteringen moet ondergaan. Ook wij zien veel verbeterkansen, vandaar dat wij juist deze route hebben opgenomen, er wordt nu veel gebruik van gemaakt maar er zijn tegelijkertijd veel klachten over. In dezelfde regel schrijft u dat er niet ingegaan wordt op de aard en wijze van de noodzakelijke aanpassingen. Dit weerleggen wij; wij hebben er zoveel aandacht aangegeven, dat we de ideeën, mogelijkheden, uitdagingen mbt auto's, fietsers en voetgangers in combinatie met de recreatieve waarden zijn uitgewerkt in een aparte bijlage 2 'ruimtelijke verkenning Appelbergen'. We hebben alleen nu nog geen concreet voorstel gedaan.

We wekken niet alleen de suggestie dat de recreatieve route minder verlicht en gestrooid zal worden. We spreken uit dat dit feitelijk ook zo zal zijn. Openbare verlichting in de Appelbergen zoals nu aanwezig is, is door een deel van de gebruikers vanuit (sociale) veiligheid gewenst maar vanuit natuurbelangen juist weer ongewenst. In de planuitwerking zal hier nadere uitwerking aan worden gegeven waarbij wordt gestreefd naar een minimum aan (signaal)verlichting.

Zoals in het begin van de reactienota aangegeven, is het beheren en onderhouden van de fietspaden een gemeentelijke taak. Dus zowel gemeente Groningen en gemeente Tynaarlo moeten zorgen voor het 'in goede staat' zijn van haar eigen fietspaden.

U geeft aan het einde aan dat u voor een veilig en goed begaanbaar fietspad bent door de Appelbergen. Dat zijn wij ook voornemens te bereiken met dit plan. Wij zullen u als aanwonenden van de Hoge Hereweg betrekken bij de planuitwerking. Er is over het feitelijke ontwerp nog helemaal niets besloten. Daarmee is er dus nog alle gelegenheid om uw genoemde punten en zorgen aan de in te zetten landschapsarchitect (en projectteam) mee te geven, te bespreken en uit te werken.

H 5. Visie van individuen

Onderstaande reactielijst is op volgorde van binnenkomst.

Nr.	Ontvangen visie	Reactie	Verwijzing naar H.2 onderwerp A/B/C...
1.	Jammer dat het accent van de route in het voorstel komt te liggen op het tourisme. Terwijl dagelijks veel forenzen en scholieren gebruik maken van het er erbarmelijk slechte fietspad Noordlaren - Onnen - Felland vv. Dan toch maar weer vaker met de auto naar de Stad...	Dank voor uw visie. Doelstelling is een goed befietsbare route voor forenzen, scholieren en toerisme tussen Zuidlaren en Haren. De verbetering van de route door de Appelbergen, waar expliciet recreatie wordt genoemd, vormt hier onderdeel van.	B
2.	Ik wil graag nog even reageren op de doorfietsroute, ik vind het een fantastisch idee. Echter één punt van aandacht. Wij wonen aan de Poorthofsweg in Haren. 's Morgens brengen wij onze zoon naar school (Nicolaasschool) en is het behoorlijk druk en gevaarlijk om van de Poorthofsweg naar de Beatrixlaan te gaan. Het vervelendste is de Jachtlaan, die het verkeer nu al nauwelijks aan kan. Er staan soms files vanaf bijv. de Stationsweg om op te kunnen rijden. Daardoor zie ik nagenoeg dagelijks erg gevaarlijke situaties, waar auto's minutenlang moeten wachten om van de Stationsweg linksaf te kunnen slaan, en waardoor ze zichzelf soms door het verkeer moeten worstelen, omdat het anders niet te doen is. Met andere woorden: de Jachtlaan is al heel druk, en gaat daardoor als knooppunt nog drukker worden. Een scheiding van fiets/autobaan of bijv. rotondes zou dan wel echt belangrijk worden.	Dank voor het onderschrijven van het idee van een doorfietsroute. We bespreken uw suggestie mbt rotonde en de door u genoemde verkeersdruk met de Gemeente Groningen.	
3.	Wij vinden de voorgestelde voorkeursvariant een verstandige keuze, waarbij het wel belangrijk is, dat de route door Appelbergen niet slechter en bij voorkeur beter berijdbaar wordt en niet slechter en bij voorkeur beter onderhouden (met name geveegd) gaat worden dan nu het geval is (is al beter dan enkele jaren geleden), want dit blijft de route waar bijna iedereen tussen Haren en Noordlaren langs wil fietsen.	Dank voor de onderschrijving van het voorkeurs tracé. We streven naar spoedige uitvoering.	I.

	Er is erg veel overlegd en geschreven om tot de voorkeursvariant te komen. Het lijkt ons nu van belang, dat de provincie zich er nu op concentreert om tegen zo min mogelijk kosten en vlot tot een behoorlijke uitwerking en uitvoering te komen.		
4.	Ik fiets al meer dan 25 jaar elke werkdag vanuit Tynaarlo op de racefiets/gravelbike naar mijn werk in Groningen. Sinds bij het Okkenveen (Tynaarlo, Ydermade) een fietsbrug is geplaatst (15 jaar??) over de Drentse Aa fiets ik vanuit Tynaarlo door het Noordlaarderbos, Appelbergen, Glimmen, Haren naar Groningen. Ik fiets dus elke werkdag een stuk over de nieuw aan te leggen fietssnelweg. Vanaf Hotel Blankehoeve, Appelbergen, richting Rijksstraatweg en dan halverwege, "achterlangs" naar Scharlakenhof richting Groningen Mijn reactie op jullie varianten: - Elke dag fietsen alle scholieren en forenzen door de Appelbergen en gaan <u>niet via de Rijksstraatweg</u> omdat die om fietst. Dat zal zo blijven!!!. Ook als dit fietspad (Rijksstraatweg) wordt aangepakt zal er niet meer gebruik van gemaakt worden. Ik vind het ook bijzonder dat ik lees dat de variant Rijksstraatweg wel gestrooid wordt en goed verlicht is en dat ik dat over het traject door de Appelbergen hierover niets lees. - Zelfs de speed pedelec zal geen gebruik maken van het traject Rijksstraatweg omdat die dus ook om fietst (meer kilometers maakt). Ik spreek uit ervaring want ik zie dit ook in Groningen Zuid (Klein Martijn, Helperzoom) waar de speed pedelec allemaal gebruik maken van het "gewone" fietspad, terwijl dit niet mag. Mochten jullie nog vragen hebben, dan hoor ik dat graag!	Dank voor uw visie. t.a.v. gebruik Appelbergen: Wij weten (<u>via enquête, zie bijlage 3a Fietsenenquête</u>) dat de meeste fietsers via de Appelbergen gaan. Het strooien van zout past niet bij het beoogde doel en beeld van de recreatieve route door de Appelbergen. Uw stelling dat er niet meer mensen langs de Rijksstraatweg gaan, ook niet na verbetering van deze route is niet van belang. Met beide routes ontstaat er een keuze voor de fietser. Daarbij is het amper mogelijk een prognose te geven van de verdeling tussen Appelbergen en Rijkstraatweg via Glimmen.	E, I
5.	Als fietser gebruik ik het fietspad tussen Haren en Groningen via de Kerklaan/Helperzoom dagelijks. Ik vind het een goede zaak dat Groningen voor fietsers goed bereikbaar is. De bredere fietspaden hebben echter een belangrijke keerzijde. Er rijden steeds vaker (iedere minuut) brommers over het fietspad in plaats van op de rijbaan; ze mogen daar uiteraard niet rijden en ze rijden meestal meer dan 50 km/uur. Op het stuk langs de begraafplaats/ Esserhaag mogen ook geen snorfietsen/-scooters maar die rijden daar ook en ook heel hard, er rijden zelfs vaak motoren en auto's. Kortom, op dit moment is het fietspad juist gevaarlijker voor fietsers geworden en het zal binnenkort dus nog drukker worden. De enige mogelijkheid om het fietspad weer comfortabel en veilig te maken is door handhaving met camera's. Incidentele politiecontrole heeft geen effect gesorteerd. Het stuk bij de Esserhaag	Dank voor de bevestiging van de meerwaarde van goede fietsvoorzieningen.	E

	is zeer geschikt voor camerabewaking (alleen kentekenregistratie) en de Helperzoom en Kerklaan wellicht ook. Anders is het weggegooid geld, welke trajectoptie ook gekozen wordt ten zuiden van Haren.		
6.	Als bewoner van de Esweg in Zuidlaren zou ik graag mijn mening geven over de doorfietsroute, die waarschijnlijk door mijn straat zal lopen. In de hoofdrapportage lees ik dat er de optie is om de zandweg aan het einde van de Esweg "op een passende manier" te verharderen of om het bestaande fietspad breder te maken. Het verharderen van de zandweg lijkt mij een slecht idee; niet alleen vergaat hiermee het karakter van de zandweg, maar het kan de Esweg ook nog eens aantrekkelijker maken voor gemotoriseerd sluipverkeer tussen Zuidlaren en Midlaren. Dit proberen tegen te gaan met bijvoorbeeld paaltjes pakt dan weer erg slecht uit voor de bewoners op het einde, die dan 2km om moeten rijden. De huidige zandweg is uitstekend omdat die het voor veel inwoners van Zuidlaren net iets aantrekkelijker maakt om via de Groningerstraat te rijden. Ik hoop dus dat jullie kiezen voor het verbeteren van het bestaande fietspad, dat zal er ook veel mooier uitzien. Verder is er voor mijn huis, de honderd meter nadat je de bebouwde kom van Zuidlaren binnenrijdt, een oude klinkerweg. Hierover lees ik niets in het rapport, maar ik wil jullie alsjeblieft verzoeken om hier geen asfaltweg van te maken, of om de klinkers te vernieuwen. Het is zover ik weet de enige straat in de omgeving die nog zulke oude klinkers heeft, en het stukje draagt enorm bij aan het karakter van de straat. Ook zijn er geen problemen voor de honderden scholieren die hier nu overheen fietsen. Ten slotte is Midlaren voor mij als fietser een stuk minder fijn geworden sinds fietsers over de weg moeten fietsen in plaats van het fietspad. Er zijn obstakels geplaatst om de auto's af te remmen, maar dit werkt onvoldoende. Ook zijn de obstakels strak tegen de zijkant van de weg geplaatst, waardoor fietsers hier ook omheen moeten fietsen. Het liefst zie ik Midlaren hersteld worden naar de oudere versie (50 km/u met gescheiden fietspad), maar dan met een verhoogde oversteekplaats (drempel) op de kruising met de Esweg. Als het toch een 30-weg wordt, dan zie ik het liefst een klinkerweg zoals vrijwel alle andere Drentse dorpen hebben. Als er obstakels komen, dan zou het fijn zijn als er ruimte is voor fietsers om hier achterlangs te rijden. Ik kijk uit naar jullie volgende rapportage.	Dank voor uw bijdrage mbt de zandweg, de materiaalkeuze van de verharding en feedback over het fietsen door Midlaren. We zijn ons bewust van de waarde van het stukje zandweg, zowel archeologisch, cultuurhistorisch als ook verkeerstechnisch. <u>Zie Hoofddocument pag. 26.</u> In de planuitwerkingsfase bespreken we met u als bewoner van de Esweg en met Gemeente Tynaarlo de uiteindelijke inrichting van de Esweg. Gemeente Tynaarlo is inmiddels gestart met de voorbereiding tot herinrichting van de kom van Midlaren te komen. Uw visie tav de Groningerstraat te Midlaren wordt daar zeer op prijs gesteld.	F.

7.	Graag wil ik nogmaals reageren op het artikel in de Glimmerlei van februari 2025. Een kortere recreatieve route via het viaduct en nieuw fietspad vanaf de Dalweg langs het spoor naar de Hoge Hereweg de Appelbergen door op een brede verharde fietsbaan naar Zuidlaren is geen optie. Dit gaat erg veel geld kosten en levert weinig op. Bovendien tast het de grote cultuur-historische en landschappelijke waarde van het bos Appelbergen ernstig aan. Het is een bos waar veel recreatie is. Een van de weinige gebieden waar de honden gelukkig los mogen lopen, waar kinderen spelen en vele mensen genieten van een mooie wandeling. Het wordt een gevaarlijke situatie voor dier en mens als er een snelfietsroute komt. Nu al gebeuren er ongelukken met snelle fietsers, auto's die uit de oprit rijden en wandelaars en dieren die oversteken. De route via de Zuidlaarderweg en de Rijksstaatweg is misschien een paar minuten langzamer, maar wel veiliger, mits dit fietspad een keer goed hersteld wordt. 2 jaar geleden is het fietspad tussen Glimmen en Zuidlaren zogenaamd hersteld. Er is wat geschaafd hier en daar op de betonplaten, maar dit heeft niets opgeleverd. Slecht werk, wat waarschijnlijk weer veel geld heeft gekost! Dus samengevat: herstelwerkzaamheden van de fietspaden Zuidlaren-Glimmen-Haren en Zuidlaren-Onnen-Haren. Hier kan het geld beter voor gebruikt worden dan een ingewikkelde route door Appelbergen-nieuw fietspad langs spoorlijn-Dalweg-Viaduct-Haren, zal veel minder schade brengen aan de natuur en minder ongelukken!	Dank voor uw visie. Wij nemen kennis van uw standpunt dat u tegen een snelfietsroute bent. Door de Appelbergen komt geen snelfietsroute maar recreatieve route. Het fietspad langs de Rijksstraatweg wordt door Gemeente Groningen in 2025 en 2026 opgeknapt en veiliger gemaakt.	A, E, I.
8.	Ik word door het plaatselijke krantje de Glimmer'lei gewezen op de nieuwe Doorfietsroute Haren-Zuidlaren. Ik heb zojuist de Hoofdrapportage bekeken. Ik wil daarbij aangeven dat ik die niet van a tot z gelezen heb én er ook een boel nuttige observaties in zie staan, maar denk dat ik als aan-het -fietspad-door-Appelbergen-wonende-burger dat ik wellicht nog van nut kan zijn door wat inzichten te delen, waarvan ik niet zeker ben dat ze voldoende gezien zijn in de rapportage. Ter achtergrondinformatie: ik fiets al jarenlang meerdere keren per week over het fietspad en laat bijna iedere dag meerdere keren de hond uit in Appelbergen. Autorijden doe ik een stuk minder graag, maar heb ik ook enige ervaring mee rondom/in Appelbergen. Grootste aandachtspunt: maak er geen geasfalteerd fietspad van! En: plaats niet talloze "lelijke" verkeersborden! Ik begrijp de eventuele veiligheidsvoordelen en het voordeel voor de mensen die liever zo kort mogelijk op de fiets zitten, maar het stukje fietsen door Appelbergen is volgens mij vooral waardevol omdat het zo genieten is van een heel mooi stukje natuur: voor ontzettend veel scholieren die hierlangs komen, dagjesfietsers en mensen op weg naar werk. Dit zal vast (hopelijk) een verhaal zijn dat jullie meer te horen krijgen (en wat volgens mij voor een deel ook wordt ingezien in de rapportage), maar het is denk ik echt belangrijk niet te veel te willen	Dank voor uw visie. Uw grootste aandachtspunt is: maak er geen asfaltfietspad van. Dat ligt er echter nu ook al. We kennen de kruising Vogelzangsteeg/ Zuidlaarderweg en hebben die in beeld om in de planuitwerkingfase verkeersveilig in te richten op basis van de combinatie: toegankelijke route en toeristische route. Ten aanzien van waardevol fietsen door Appelbergen: Omdat het merendeel van de fietsers scholieren en forenzen zijn, en in het weekend dagjesmensen, zien we	D, I.

	veranderen aan iets wat eigenlijk al heel succesvol is (juist door de kneuterigheid ervan). Het wordt ook niet voor niets de recreatieve route genoemd in de rapportage. Twee punten zijn overigens wel wat gevaarlijk in mijn ogen, doordat er auto's bij komen kijken - het punt vlak vóór het spoor, waar de Nieuwe Schoolweg op de Hoge Hereweg uitkomt. Maar ook daar; volgens mij niet nuttig heel veel te veranderen en allemaal tijd en kosten en materiaal aan te besteden, maar gewoon even een spiegel plaatsen. Spiegels zullen vast niet in lijn zijn met het beleid van de provincie (ik werk zelf als jurist bij de provincie Overijssel en denk een beetje te weten hoe het gaat), maar misschien is een uitzondering op z'n plaats. Lees hier anders liever overheen, voordat er een hele kermis wordt opgetuigd om hier iets te gaan veranderen (dat is namelijk allesbehalve mijn bedoeling); er komen nauwelijks auto's langs. Het punt aan het einde (vanuit Haren gezien) van Appelbergen, waarbij er eigenlijk 5 wegen samenkomen (Hoge Hereweg, Vogelzangsteeg, Zuidlaarderweg van twee kanten, Oude Schoolweg) is ook niet ideaal. We hebben thuis een keer een fietser opgevangen die bijna werd aangereden door een vrachtwagen, maar gelukkig nog kon uitwijken (maar daardoor vervelend op de grond viel en aardig wat schaafwonden had opgelopen en een gebroken helm). Zou ook zo 1,2,3 geen oplossing weten, maar voel me verplicht hierop te wijzen.	een toeristische route juist als passend. <u>Zie Hoofddocument pag. 21 2^e kolom.</u>	
9.	Via deze weg wil ik tegen een doorfietsroute van Zuidlaren naar Haren stemmen die door de Appelbergen gaat. Dit natuurgebied is niet geschikt voor grote hoeveelheden snelle fietsers en berijders van speed pedalecs. Dit gaat onnodig veel onrust en potentieel ongelukken veroorzaken.	Dank voor uw visie. <u>Zie Hoofddocument pag. 21 2^e kolom.</u> Door Appelbergen komt geen doorfietsroute en is juist niet bedoeld voor snelle fietsers zoals speedpedelecs.	D, I.
10.	Met dit bericht geef ik aan het geen goed idee te vinden dat er een recreatieve doorfietsroute door de Appèlbergen wordt gemaakt. Deze route zal gebruikt gaan worden door alle soorten e-bikes. Dit lijkt me dan te gevaarlijk voor aanwonenden, wandelaars en spelende kinderen. Bovendien wordt het een te grote aanslag op het kwetsbare bos. Hoewel ik zelf een fervent fietser ben, hoop ik echt dat de Appèlbergen met rust gelaten wordt.	Dank voor uw visie. <u>Zie Hoofddocument pag. 21 2^e kolom.</u> Door Appelbergen komt geen doorfietsroute en is juist niet bedoeld voor snelle fietsers zoals speedpedelecs. Een aanzienlijk deel van de recreatieve fietsers heeft een e-bike en maakt nu reeds gebruik van de huidige route door Appelbergen.	D, I.
11.	Hierbij laten wij weten het oneens te zijn met het plan voor een brede geasfalteerde doorfietsroute via de Dalweg en Appèlbergen naar Zuidlaren. Genoemde route zou toegankelijk zijn voor alle fietsverkeer, dus ook voor snelle fietsen, zoals snelle e-bikes, fatbikes en speedpedelecs.	Dank voor uw visie. <u>Zie Hoofddocument pag. 21 2^e kolom.</u>	D, I.

	Deze route zal favoriet zijn voor alle fietsers, omdat de route veel korter zal zijn dan de eveneens geplande nieuwe doorfietsroute via Westerveen-Rijksstraatweg-Zuidlaarderweg naar Zuidlaren. Gevolg: -door snellere fietsers over de bredere baan is het risico groot op botsingen met voetgangers in het bos bij het paviljoen Appelbergen, of met overstekende dieren, bv. uitgelaten honden. -kans dat genoemde fietsroute een sluiproute wordt van autoverkeer van Glimmen naar Zuidlaren. -kans dat autoverkeer sneller gaat rijden over het (bredere) gedeelte waar de (fiets)route ook voor auto's toegankelijk is. -kans dat er bos moet wijken bij de Dalweg of voor een 'parkeervoorziening aan zuidrand Leemweg-Zuidlaarderweg Dit plan past absoluut niet bij de grote cultuur-historische en landschappelijke waarde die uitvoerig beschreven wordt door de Provincie Groningen. Een andere optie die naar onze mening veel passender is: het verbreden en asfalteren van het reeds bestaande fietspad langs het Paviljoen Appelbergen. Wij hebben grote bezwaren tegen de genoemde doorfietsroute. Graag vernemen wij over de verdere ontwikkelingen.	Door Appelbergen en Dalweg komt geen doorfietsroute en is juist niet bedoeld voor snelle fietsers zoals speedpedelecs. Met de beide routes ontstaat er een keuze voor de fietser. Daarbij is het amper mogelijk om nu een prognose te geven van de verdeling tussen Appelbergen en Rijkstraatweg via Glimmen. In de huidige route door de Appelbergen is geen doorgaand autoverkeer mogelijk. Het is zeker niet de bedoeling om dat te gaan wijzigen. De parkeerproblematiek is onderdeel van <u>bijlage 2. Ruimtelijke verkenning Appelbergen pag 18.</u> De opmerking over het verbreden en asfalteren van het bestaande fietspad bij Paviljoen Appelbergen vinden we tegenstrijdig met uw eerdere opmerkingen. U wordt (automatisch) door ons per email over de voortgang van het project op de hoogte gehouden.	
12.	Dank voor het vervolgwerk in de voorbereiding naar wenselijke doorfietsroutes Zuidlaren-Haren. Echter, wij zijn oprecht verbaasd over de nieuwe rapportage. Na ons gesprek 2,5 jaar geleden en mailcontact anderhalf jaar geleden gingen wij ervan uit dat de 0-variant - de verbetering van de reeds bestaande noord-zuid fietsroutes - verder uitgewerkt zou worden. Echter, nu is toch sprake van een voorkeursroute, met een binnendoortje. Oftewel de spoorvariant ligt nog steeds op tafel en wordt nu gepresenteerd als 'recreatieve route'. Dit vinden wij onbegrijpelijk en we voelen ons overvallen door deze wat ons betreft misleidende term. Want in afstand is het de kortste route,	Dank voor uw visie. De term recreatieve route, duidt op de wijze van inrichten en onderhouden van de dit routedeel. Dus vanaf de kruising Westerveen/Dalweg tot aan de kruising van de Hoge Hereweg met de Vogelzangsteeg, zal de route een recreatief karakter hebben. Daarmee dus ook het gedeelte Dalweg.	H, I.

dus praktisch gezien zal het de snelste en dus minst recreatieve doorfietsroute worden. Verder is er niet veel te vinden over de uitwerking van de 0-variant, wat toch de opdracht was. Graag lichten wij toe waarom wij, als aanwonenden met ons perceel grenzend aan het spoor en de Dalweg, van mening zijn dat belangrijke aspecten over het hoofd zijn gezien c.q. niet meegenomen zijn, in dit voorstel: Situatie nu: - wij wonen nu bijna 10 jaar aan de pittoreske Dalweg, omgeven door prachtige flora en fauna, onze woning is ook een bestemming voor vakantiegangers - in deze 10 jaar hebben wij het belang van recreatie en de behoefte aan onthaasting en wandeltoerisme zien groeien - dagelijks genieten vele wandelaars, vaak met gezin / hond, uit de buurt en van buiten, van de rust en ruimte, of even op de brug treinen te kijken - de Dalweg is onderdeel van het Pieterpad, Hondsrugpad en wordt opgenomen in het in wording zijnde Groeningspad (groeningspad.nu) - alleen al het Pieterpad telt ruim 50.000 wandelaars per jaar - de Dalweg is een karakteristiek landweggetje uitsluitend bestemd voor bestemmingsverkeer met een unieke haarspeldbocht - de huidige weggebruikers vinden er prima hun weg, men houdt rekening met elkaar - het besloten karakter van het doodlopende stukje Dalweg is zeer veel waard, ook het bosje is een schuilplek voor vele vogels en reeën - het bosje met oude eiken is onderdeel van een lange houtwal langs het spoor, dit is waardevol voor de flora en fauna - het bosje is karakteristiek voor de Dalweg, bewoners en bezoekers hechten hier veel waarde aan en moeten er niet aan denken het verdwijnt voor een fietspad - de huidige spoorwegovergang Appelbergen/Hoge Hereweg is een beveiligde en veilige overgang met een rechtstreekse route naar Haren - er zijn al twee parallel lopende rechtdoor gaande fietsroutes aanwezig, die overigens dringend verbeterd moeten worden, over de Hoge Hereweg en de Rijksstraatweg Consequenties van de spoorvariant: - een ontsluiting naar Appelbergen via Dalweg is zeer ingrijpend en onnodig, nog afgezien van de enorme kosten	De 0+ variant hebben we zowel in het hoofddocument als in bijlage 1 Tracéverkenning behandeld. Dit was niet de opdracht van onze Provinciale Staten, maar heeft het projectteam zelf besloten, naar aanleiding van de eerste participatieronde, toe te voegen aan de projectscope. Wij begrijpen dat toevoeging van een fietsroute aan de Dalweg gevoelig ligt bij u. Toch zijn wij van mening dat de verbinding Hoge Hereweg-Spooreplacement-Dalweg-Spoorviaduct een goede recreatieve route biedt. Wij zullen ons inspannen om de door u genoemde waarden zo goed als mogelijk te respecteren. Mede daarom is er bij de Dalweg geen sprake van een doorfietsroute maar een recreatieve route, dat geeft meer mogelijkheden bij de inpassing in het gebied. Dat het rapport nog onduidelijk is over de uitwerking dat is een terechte constatering. Het is nu nog te vroeg in het proces om ca. 13 km fietsroute al gedetailleerd uit te werken. In de planuitwerkingsfase zullen we met u als direct belanghebbende contact onderhouden. Daarmee is er dus nog alle gelegenheid om uw genoemde punten te bespreken en uit te werken.	
---	--	--

	- het verwoest het bosje, richt schade aan flora en fauna, en het besloten pittoreske karakter van de Dalweg die zoveel bewoners en recreanten waarderen - er is niets 'recreatiefs' aan langs een spoorweg fietsen, het huidige recreatieve aspect wordt er zelfs voor opgeofferd - deze variant zit vol met onnodige onoverzichtelijke, zelfs haakse, bochten en nieuwe voorrangssituaties waardoor onveilige situaties ontstaan voor fietsers en andere weggebruikers die in het geheel niet opwegen tegen het vermijden van de veilige spoorwegovergang - fietsers uit Glimmen zullen gebruik blijven maken van de paden op de Hoge Herenweg en de Oude Boerenweg, in het plan staat niets over verbetering van deze paden - stel deze paden zouden worden opgeheven, dan zullen de Glimmenaren de spoorwegovergang moeten gebruiken om op de doorfietsroute te komen - het argument van de spoorwegovergang vermijden wordt dan selectief gebruikt en helpt alleen de inwoners ten zuiden van Appelbergen die verder weg wonen, terwijl er al min of meer rechtstreekse routes bestaan - er ontstaat een onveilige situatie op de Dalweg dat, op het te ontsluiten deel, ook nog eens een talud is met een behoorlijke helling - het wordt er veel te druk omdat iedereen de kortste route wil fietsen, dit gaat ten koste van het recreatieve karakter van Dalweg - er komt een soort stadse fietsdrukke op een landelijk weggetje waar andere weggebruikers het nakijken hebben of zich onveilig gaan voelen, het strookt niet met het huidige karakter - doorfietsers op dit stuk zullen de vele wandelaars moeten ontwijken, het wordt een levensgevaarlijke situatie op de taluds - gemotoriseerd verkeer en pedelecs zijn niet toegestaan op de recreatieve route, hoe gaat men dit handhaven? - het besloten karakter van vooral wandelpad Dalweg met alleen bestemmingsverkeer wordt in het voorstel aan voorbij gegaan en gewoon opgegeven, ondanks onze eerder geuite zorgen en bezwaren - onze privacy wordt aangetast als een groot deel van de houtwal zal verdwijnen, dit vormt nu een buffer tussen het spoor met de treinen en ons perceel - er zal rechtstreeks zicht op het spoor ontstaan en ook de geluidwerende functie van de houtwal zal verdwijnen, waardoor we meer hinder van het treingeluid vrezen Procedure:		
--	--	--	--

	- het rapport is onduidelijk over dit nieuwe spoor/Dalweg gedeelte, het moet nog uitgewerkt worden, maar tegelijk vraagt u een reactie op het plan voor 2 maart, dit vinden wij procedureel niet juist - uiteindelijk wilden Staatsbosbeheer en ProRail medewerking verlenen, maar zij wonen hier niet, we vinden het onbegrijpelijk dat we als Dalweggers en direct aanwonenden en dus rechtstreeks belanghebbenden niet zijn gekend in de zg. recreatieve route / het binnendoortje, ook vinden we dit een misleidende term want het is natuurlijk duidelijk te verwachten dat dit in de praktijk niet zo recreatief zal uitpakken - we vinden dat de procedure tekort schiet en wij hadden dan ook echt verwacht dat de spoor variant zou zijn geschrapt in deze laatste versie op basis van alle voorgaande bezwaren en input Oproep: - we vragen nogmaals om af te zien van een nieuwe ontsluiting Dalweg - spoor omdat teveel aspecten naar onze mening over het hoofd zijn gezien en het ook in strijd is met het bestemmingsplan en de beheersverordening - planologisch gezien is het in strijd met de landelijke waarden, we vragen u deze waarden te beschermen en geen aantasting aan de huidige situatie toe te staan - alsnog de 0-variant uitgebreider te onderzoeken: meer spreiding fietsverkeer beter dan het te concentreren over 1 snelle route door Appelbergen, laat dat een bestemming blijven en geen brede ontsluiting krijgen - de bestaande fietspaden te verbeteren, zodat deze veiliger en comfortabeler worden voor al het fietsverkeer - het belang en de veiligheid van wandelaars op deze route onderzoeken - met deze belangrijke groeiende groep weggebruikers is onvoldoende rekening gehouden - zodat u kunt heroverwegen Conclusie: Kortom uit oogpunt van behoud natuur, flora, fauna, unieke landschappelijke waarden, karakter Dalweg en m.b.t. de uitvoerbaarheid van de handhaving, de veiligheid en het comfort voor alle weggebruikers, roepen we u op de spoorvariant te schrappen. We vertrouwen erop dat bovenstaande in de reactienota wordt vermeld en wordt meegenomen in het advies aan gemeenteraden en Provinciale Staten, waarvoor dank.		
--	---	--	--

13.	Sinds de presentatie van dit project speelt door mijn hoofd de reden waarom U het traject Dalweg wil kiezen. Ik woon hier 45 jaar en ken het viaduct en de Dalweg van keien en onverhard tot de huidige situatie. Mijn kinderen zijn hier opgegroeid en vaak was er de angst voor het te hard naar beneden fietsen , wat ook de nodige duikelingen heeft gekost. Tot mijn(en onze stomme verbazing)komt U met dit plan en nog steeds blijf ik piekeren waarom . - Het viaduct kent 2 haakse bochten en een steile helling. - onoverzichtelijk, zeker met begroeing. - glad en donker bij slecht -en winterweer. - het Pieterpad en Land van Ons trekt zeer veel wandelaars over hetzelfde traject. - Langs het hellingedeelte van de Dalweg staan oude acacia"s. In bloei trekken zij zeer veel insecten. Door uw plan zullen er verschillende sneuvelen . In het bosje staan prachtige oude eiken ? Ik heb het plan van Sweco gelezen. Prachtig met hele leuke oude foto"s, maar met het viaduct gedeelte ben ik het oneens en vindt het ondoordacht en gevaarlijk. Ik heb ook zeer mijn twijfels bij de aantallen ,die U noemt. Mijn hoop is ,dat U een doordacht besluit zult nemen.	Dank voor uw visie Wij begrijpen dat toevoeging van een fietsroute aan de Dalweg gevoelig ligt bij u. Toch zijn wij van mening dat de verbinding Hoge Hereweg-Spooreplacement-Dalweg-Spoorviaduct een goede recreatieve route biedt. De hellingen in de Viaductweg en Dalweg zijn met een gemiddeld percentage van 1,7% zeker niet steil te noemen. Het is ons niet duidelijk op welke zaken u doelt met 'de aantallen'. Haakse bochten zijn in principe geen probleem in doorfietsroutes, en al helemaal niet voor recreatieve routes, mits de bochtstraal voor de fietser voldoende is. Ook bestaat de recreatieve route hier uit een gemengd profiel waarbij - gelet op de aard van de weg - de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer beperkt is. Op dit traject is daarom naar verwachting een verkeersveilige inrichting te realiseren.	
14.	Ga a.u.b. geld investeren in nuttige zaken. Het lijkt wel of u geld te veel heeft. De fietsroute via Onnen naar Zuidlaren is perfect en via Glimmen is er een prachtig fietspad naar Onnen via Appelbergen. Mountainbikes en racefietsers fietsen doorgaans waar het niet mag, daar hoeft geen fietspad voor worden aangelegd. Dus hou op met deze onzin.	Dank voor uw visie. Wij leggen de doorfietsroute juist niet aan voor mountainbikes en racefietsers.	A, E.

15.	Ik ben het niet eens met het voorkeurstraject door De Appelbergen. Dit zal ten koste gaan van de natuurwaarden en rust in het gebied en gevaar opleveren voor wandelaars, huisdieren en aanwonenden. Ook de andere routes zijn m.i. niet geschikt als doorfietsroute. Soms moet je ondanks de goede bedoelingen erkennen dat iets niet haalbaar is!	Dank voor uw visie Omdat wij ook erkennen dat dit mooie buitengebied waardevol is, is vanaf het begin af aan al aangegeven de 'harde' richtlijnen voor doorfietsroutes hier niet van toepassing te verklaren en maatwerk te leveren.	A.I.
16.	Als alternatieve snelle fietsroute van Assen naar Groningen is een route door Appelbergen voorgesteld. Ik ben zeer tegen dit alternatief omdat het door mijn wandelroute door het Appelbergen gebied gaat en daarmee tot veel meer drukte en een confrontatie tussen wandelaars en fietsers leidt. Dit alternatief schrappen dus.	Dank voor uw visie. Deze doorfietsroute is niet bedoeld als alternatieve route voor fietsen van Assen naar Groningen. We gaan er van uit dat u de fietsroute Haren - Zuidlaren bedoelt. In de planuitwerkingsfase wordt met de belangen van alle gebruikers van de route door Appelbergen rekening gehouden.	D, I.
17.	De Appelbergen is een mooi stuk natuur. Wij vinden aantasting van de rust door de aanleg van een drukke doorfietsroute daarom onaanvaardbaar. Deze variant moet van tafel.	Dank voor uw visie. Wij hebben daarom gemeend geen doorfietsroute door de Appelbergen voor te dragen maar een recreatieve route, passend bij de omgeving. Omdat wij ook erkennen dat dit mooie buitengebied waardevol is, is vanaf het begin af aan al aangegeven de 'harde' richtlijnen voor doorfietsroutes hier niet van toepassing te verklaren en maatwerk te leveren.	I.
18.	Hierbij laat ik u mijn reactie op uw plan m.b.t. de doorfietsroute weten. Evenals de rapporten die van uw hand kwamen over de betreffende doorfietsroute komt u wederom met een vaag plan. U wil gaan investeren in de route via Westerveen-Rijksstraatweg-Zuidlaarderweg richting Zuidlaren. En er komt een kortere recreatieve route via de spoorbrug Glimmen-Onnen over nieuw fietspad langs het spoor door het bos Appelbergen richting Noordlaren-Midlaren-Zuidlaren.	Dank voor uw visie. U geeft aan tegen een fietsroute door de Appelbergen te zijn. Ook een recreatieve route. Wij delen uw mening niet over het feit dat we niets doen met de ontvangen reacties.	D.

	Ik neem aan dat u net zo goed weet als ik dat het grote merendeel van de fietsers zal kiezen voor de kortere route. En dat er dus niets verandert aan de onveiligheid die een drukke fietsroute door de Appèlbergen (zoals nu ook het geval) betekent voor wandelaars (Pieterpad, mensen met honden en kinderen), andere recreanten en aanwonenden. U stelt dat de Appèlbergen een belangrijke landschappelijke waarde heeft. Uw plan om fietsers te laten kiezen of zij de kortere route willen nemen heeft volgens mij direct consequenties voor de natuur, nl het fietspad zal drastisch moeten worden aangepakt als deze druk blijft. Tot mijn grote verbazing rept u met geen woord over veiligheid en de gevolgen voor de natuur. Inmiddels is mijn ergernis behoorlijk hoog opgelopen omdat u kennelijk de fietsers voorrang blijft geven boven andere recreanten en de toch al kwetsbare natuur. Ik ben erg teleurgesteld in uw slappe plan, waarin u de keuze bij de fietser laat. Mijn vertrouwen in provincie en gemeenten zijn inmiddels tot een dieptepunt gedaald. Het lijkt alsof u belanghebbenden telkens om een mening vraagt terwijl u uiteindelijk toch uw eigen plan vaart.	Wij vinden het spijtig dat u nagenoeg geen vertrouwen heeft in de overheid en dat we de fietsers belangrijker zouden vinden dan andere recreanten en de natuur. Wij zijn van mening dat we <i>juist</i> met deze tweedeling van routes, laten zien dat er wel degelijk geluisterd wordt naar de binnengekomen reacties en deze in onze planuitwerking meenemen.	
19.	Het lijkt mij een slecht idee om dit fietspad toe te staan, extra mooi te maken voor die supersnelle fietsen. Wij wandelen hier elke week en die snelle fietsers maken het een stuk onveiliger. Het is vreemd, dat er voor auto's restricties zijn voor snelheid, maar bij fietsers niet. Sommige fietsers rijden gewoon keihard op kruispunten af - ze minderen niet eens vaart. Dezelfde persoon In een auto zou dit nooit doen. Zij, de fietsers, vinden het zonde van hun snelheid, denk ik. Zolang er geen verschillende regels zijn voor gewone fietsers tegenover snelle fietsers, dan zou ik niet aan een verbreding beginnen. Zolang de weg goed hobbelig blijft, rijden de auto's rustig. Met auto's hebben wij wandelaars bijna nooit problemen daar.	Dank voor uw visie. U noemt 'daar'. Wij vermoeden dat u op de Appelbergen doelt. Wij hebben regelmatig de klacht ontvangen dat wandelaars met fietsers in conflict komen omdat wandelaars niet een duidelijke plek hebben. Wij vermoeden dat u met supersnelle fietsen de speedpedelec bedoeld? Het recreatieve fietspad is nu en ook straks verboden voor speedpedelecs. Het klopt inderdaad dat hoe hobbeliger de zandweg is, hoe langzamer er door auto's gereden wordt.	B, I.
20.	Even naar aanleiding van jullie mail over de route van het nieuwe fietspad van Haren naar Zuidlaren.	Bedankt voor uw visie en suggesties tav verhardingsmateriaal.	I

	Ik heb mijn voorkeur daarin uitgesproken voor een route door Appelbergen, maar wel in een met de omgeving overeenkomende constructie in de vorm van een soort schelpenpaden zoals die al heel lang op onze waddeneilanden worden toegepast, ik heb daar jaren achter elkaar met heel veel plezier gebruik van gemaakt en die paden passen heel goed in de natuurlijke omgeving, zowel door de duinen als door de bossen. Ik heb de betrokken werkgroep dan ook geadviseerd om daar eens hun licht op te steken. Reden: ik woon al jaren aan de Zuidlaarderweg, op 50 meter van de spoorovergang en wanneer de bewoners van de huizen aan dat deel van de weg met hun auto de weg op willen moeten ze permanent rekening houden met het feit dat fietsers met hoge snelheid van de spooroverweg komen en dat er een aanrijding kan worden veroorzaakt, met vaak vervelende gevolgen voor de fietser. Wanneer ik mensen op bezoek heb gehad met de auto dan moet ik bij het fietspad gaan staan om ze veilig de weg op te krijgen, met name in de wintermaanden wanneer het vroeg donker is. Niemand wil dat ook maar iemand die daar wegrijdt een aanrijding met een tweewieler veroorzaakt. Overigens is het gedeelte van het fietspad tussen Rijsstraatweg en de ingang naar Appelbergen nu al aan de krappe kant voor twee-richting fietsverkeer en verbreding is niet mogelijk want dan moeten er delen van de voortuinen van de bewoners worden onteigend en daar zullen ze niets voor voelen met als gevolg jarenlange vertraging door rechtzaken. Een aangepast tracee door Appelbergen voor een pad dat voldoet aan de huidige norm (ca. 2 meter?) qua breedte voorkomt de bovengenoemde problemen. De verlichting van dat pad kan op max 1 meter hoogte en alleen gericht op het pad en niet zoals bij straatverlichting op de hele omgeving. Een beetje creativiteit bij de inrichting van zo'n tracee kan wonderen doen. Ik pleit er dan ook nadrukkelijk voor om rekening te houden met de bewoners van dit deel van de Zuidlaarderweg, want als het fietsverkeer langs ons deel van de Zuidlaarderweg door die nieuwe fietsroute misschien wel meer dan verdubbeld gaat worden dan kun je wachten op de eerste aanrijdingen met alle gevolgen van dien voor de slachtoffers. Ik hoop dat ik jullie met bovengenoemde overwegingen tot nadenken heb kunnen brengen. PS. Aanvullend op bovenstaande argumentatie nog het volgende: Dagelijks lopen er tientallen wandelaars over het fietspad voor mijn huis, in de zomermaanden kunnen dat er meer dan 100 zijn. Wanneer er dagen zijn dat er veel fietsverkeer in beide richtingen is, dan worden deze wandelaars in de berm gedrukt. Nog een reden om dat doorgaande fietspad niet langs dat stuk Zuidlaarderweg te laten lopen.	In de planuitwerkingsfase zullen we alle mogelijke soorten verharding overwegen en afwegen. Voor iedereen die langs de Rijsstraatweg en Zuidlaarderweg woont geldt de situatie van het lastig de oprit op- en af te rijden. De Rijsstraatweg is weliswaar een éénrichting-fietsverkeer, maar de fietsersaantallen zijn daar weer hoger.	
21.	Dank voor het verder uitwerken van de verschillende fiets routes. Voorop gesteld ondersteunen wij het opwaarderen van het fiets netwerk en het stimuleren van burgers de fiets te nemen.	Dank voor uw visie.	A, C, H

Met verbazing en ook ontzetting hebben wij echter de laatste versie van het rapport van SWECO gelezen waarin wederom wordt voorgesorteerd op de route 2B langs het spoor. Aantasting leefomgeving en natuur Deze variant 2B veroorzaakt een significante wijziging in de leefomgeving van de bewoners aan de Dalweg, zowel in aanzicht (doordat een deel van het bosje gekapt moet worden) als in verstoring van de rust doordat straks duizenden fietsers jaarlijks langsfietsen. De aanleg van het fietspad dwars door natuur (en het kappen daarvan) strookt niet met de waarden van natuurbehoud die de Provincie nastreeft, en zeer uitgebreid wordt beschreven en benadrukt in het rapport. De waardering in de tabel is 0/- op dit onderwerp, is derhalve onjuist (moet '–' of '- ' zijn) gezien de zeer significante ingreep in de natuur (hierover later meer). Figuur 1. Onjuiste beoordeling 'aantasting bomen' De Dalweg is onderdeel van het Pieterpad, het Hondsrugpad (Hünenweg) en wordt binnenkort opgenomen in het Groeningepad. Jaarlijks genieten tienduizenden wandelaars van de oversteek over de historische brug naar beneden langs de karakteristieke houtwal van acacia's of visa versa. Met name het 'zicht' vanaf de brug richting het bosje wordt ernstig verstoord door de aanleg van het 3.6 meter brede fietspad !. Ter vergelijking: de Dalweg is slechts 3.3 meter breed. De dalweg is niet ingericht (en kan dat ook niet worden) voor het gelijktijdig verwerken van vele (en toename van) wandelaars, fietsers en gemotoriseerd verkeer. In het rapport van SWECO wordt met geen woord gerept over deze lange afstand wandel routes (Figuur 2) over de Dalweg en Viaductweg ! Figuur 2. Wandel netwerk Groningen (Dalweg, Viaductweg) waarlangs variant 2B gepland is De doelstelling voor variant 2A/2B is onduidelijk, er wordt gesproken van een doorfietsroute maar ook van recreatieve route. P.42"Uitgangspunt is dat de route meer uitnodigt tot vertragen, beleven en verblijven dan dat het nu doet. Dit kan bijvoorbeeld door het vervangen van verharding door halfverharding, het aanbrengen van sluisen waar je even moet afstappen, het herstel van de met puin verharde zandweg en het creëren van een aantrekkelijk verblijfsgebied rond het paviljoen. Bovenstaande is totaal onbegrijpelijk, er moet enerzijds doorgefietst kunnen worden en tegelijkertijd wil men uitnodigen voor vertragen en zelfs afstappen. Even later wordt men blijkbaar uitgenodigd om weer te versnellen langs het fietspad langs het spoor naar de Dalweg (op de tekening aangeduid als X1 op P.47) aangezien daar een 3.6 meter brede race baan wordt aangelegd, die vervolgens aansluit op de in breedte (3.3 meter) smallere Dalweg. Op de tekening van SWECO is de fietsroute met een dunne lijn ingetekend; echter de realiteit is dat het er uit gaat zien zoals de luchtfoto er naast (op ware schaal is het fietspad ingetekend in Figuur 3).	U geeft aan dat u zich zorgen maakt over het kappen van bomen en verdwijnen van natuur. Wij hebben daar alle begrip voor en is voor ons een belangrijk aandachtspunt in de planuitwerkingsfase. Wij hebben met dit beoogde voorkeustracé van Haren naar Zuidlaren ongeveer 13 km aan fietsroute aangedragen waarbij op 1 locatie het onontkoombaar is om mogelijk enkele bomen te moeten kappen². Dit is ter hoogte van de aansluiting van de Dalweg naar het ProRail emplacement. <i>Het voorkomen van bomenkap is een belangrijk deel van de afweging van de uiteindelijke, definitieve, route</i>³. Met het trechteren van de verschillende routes bij aanvang van de verkenning hebben we de mate van benodigde bomenkap prominent voor ogen gehouden. Dit is mede een reden waarom een route via Onnen-Lageweg-Noordlaren is afgefallen. U betitelt de route via het spooremlacement en de Dalweg als racebaan en doorfietsroute. Dit is niet juist, ook dit gedeelte valt onder het tracégedeelte van de recreatieve route. Dit biedt ook meer mogelijkheden om afwijkende maatvoering (t.o.v. van de door u genoemde 3.60 m) te hanteren. Ook hiermee proberen we het kappen van bomen tot een minimum te beperken.
--	---

² In overleg met Gemeente Groningen op 31-03-2025 tekst aangepast.

³ In overleg met Gemeente Groningen op 31-03-2025 tekst aangepast.

	P.47 “Vertrekpunt is dat het fietspad in zijn geheel op ProRail gronden wordt gerealiseerd, uiteraard rekening houdend met de inpassing van de aanwezige omgevingswaarden (bomen Dalweg) en infrastructuur, installaties en opstallen van ProRail” Dit ‘vertrek punt’ is totaal in tegenspraak met de praktijk, omdat voor een 3.6 meter breed fietspad zeer veel bomen gekapt moeten worden. Hier wordt ook weer aan gerefereerd op P.69 “. Voor variant 2B wordt dit beoordeeld als beperkt negatief (0/–) omdat bij de aansluiting op de Dalweg (deeltraject X1) mogelijk enkele bomen en bosschages gekapt moeten worden”. Figuur 3. Ingrijpende verandering van natuur en zichtlijn van de Dalweg door bomenkap Veiligheid Een van de argumenten die wordt aangevoerd om 2B te verkiezen boven 2A is dat de spoorweg overgang bij de Hoge Hereweg aangepast zou moeten worden. P.28 “Hoge Hereweg: de rijbaan van deze overweg is zeer schuin ten opzichte van het spoor. De overweg moet bij een realisatie van de doorfietsroute haaks op het spoor gelegd worden.” Dit argument wordt oneigenlijk gebruikt; de aanfiets route vanuit Apelbergen naar de Hoge Herenweg en visa versa is kaarsrecht over het spoor en heel overzichtelijk. Dat de rails schuin op de route ligt is niet ter zake doende; de overgang is onlangs gerenoveerd, bewaakt en voldoet aan alle eisen van Prorail en wettelijk kader en is voor fietsers niet onveilig. In de huidige situatie neemt volgens de enquête (P.26 rapport) al het merendeel van de fietsers (39%) de route door Apelbergen via de spoorweg overgang aan de Hoge Hereweg zonder dat er sprake is van een onveilige situatie (tevens zijn geen ongelukken gebeurt met fietsers zover kon worden vastgesteld op basis van openbare bronnen). Het gevolg van het gebruik van het ‘oneigenlijke argument’ dat het spoor aangepast moet worden voor variant 2A, is dat variant 2B zogenaamd ‘veiliger’ zal zijn. Dit is volstrekt onjuist aangezien bij variant 2B minimaal 4 haakse, onoverzichtelijke, bochten worden geïntroduceerd waar altijd verkeer kan rijden. Dit in tegenstelling tot een paar keer per uur een trein voor minder dan 1 minuut langs een bewaakte overgang in variant 2A . Met name de bocht bij de overgang Viaductweg naar Westerveen (Figuur 6) is berucht, fietsers snijden hier heel vaak de bocht af en komen dan bijna in botsing met gemotoriseerd verkeer. Op basis van de fiets enquête wordt op P.22 het volgende genoemd “De meeste knelpunten blijken gerelateerd te zijn aan verkeersonveilige en oncomfortabele situaties en de ontoereikende breedte van de fietsinfrastructuur”. Het is in onze ogen daarom onbegrijpelijk dat SWECO deze onveilige verkeer situatie bij de haakse bochten niet anders (negatiever) beoordeeld heeft. Haakse bochten stroken ook helemaal niet met een ‘doorfiets’ route. Op P.63 wordt het volgende vermeld “Op de routes door Appelbergen (variant 2A en 2B) is sprake van risico op conflicten tussen fietsers en wandelaars wat in de huidige situatie ook al het geval is”. Dit is feitelijk onjuist; in variant 2B ontstaat een volledig nieuwe situatie op de Dalweg waar duizenden fietsers geïntroduceerd worden op een weg waar nu alleen sprake is van (duizenden) Pieterpad wandelaars en zeer beperkt gemotoriseerd verkeer (bewoners, doodlopende weg)	U noemt de overweg over de Hoge Hereweg veilig. Daar denkt de projectorganisatie en ProRail anders over. Haakse bochten zijn in principe geen probleem in doorfietsroutes, en al helemaal niet voor recreatieve routes, mits de bochtstraal voor de fietser voldoende ruim is. Ook bestaat de recreatieve route hier uit een gemengd profiel waarbij - gelet op de aard van de weg - de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer beperkt is. Op dit traject is daarom naar verwachting een verkeersveilige inrichting te realiseren, ook in combinatie met de genoemde wandelaars. De reden om de spoorwegovergang van de Hoge Hereweg te mijden zit niet in het moeten wachten, maar is gebaseerd op verkeersveiligheid. Er is wel degelijk veel tijd gestoken in de toevoeging van de 0+ variant. Wat niet zichtbaar is, en wellicht voor uw aanname zorgt, is het rekenwerk aan kostenramingen.	
--	---	--	--

	De samenvattende tabel geeft een onjuist (veel te positief) beeld voor variant 2B op voor verkeersveiligheid, maar ook voor de 'mate van oponthoud'. Er is weliswaar een kans dat men voor 2A op een trein moet wachten, maar de 'omrijfactor' is ook lager; derhalve zal de tijdswinst bij variant 2B ten opzichte van 2A niet significant zijn. Deze drie onderdelen moeten in de tabel respectievelijk een '0', '0/-' en '-' waardering krijgen (in plaats van +); dan ontstaat onmiddellijk een heel ander beeld voor variant 2B. Figuur 4. Onjuiste beoordeling van aspecten 'veiligheid' en 'mate van oponthoud'. Figuur 5. Onveilige haakse bochten bij Spoorbrug bij Dalweg Figuur 6. Viaductweg naar Westerveen. Gevaarlijke bocht, zicht ontnomen door tuin op de hoek. Kosten In het rapport is nu de 0+ variant verder uitgewerkt na eerdere protesten van omwonenden, maar de mate van diepgang en detail is zeer beperkt, zeker als deze wordt vergeleken met de uitwerking van de eerder gedefinieerde opties 1,2,3 en 4 terwijl de 0+ variant een veel groter netwerk omvat. In de kosten raming wordt de 0+ variant als 1.5-2 keer duurder berekend, maar de kosten vergelijking is niet gemaakt op dezelfde basis, nl. met het opwaarderen van de bestaande fiets routes in variant 0+ wordt eigenlijk voldaan aan de minimum eis van de provincie Groningen; die aanpassingen zullen sowieso moeten gebeuren. P56: "Voor deze variant is daarom aangesloten bij de kwaliteitscriteria en ontwerprichtlijnen die in de Fietsstrategie van de provincie Groningen zijn vastgelegd voor reguliere hoofdfietsroutes, namelijk een breedte van 3,0 meter en 2,5 meter in één richting" De additionele kosten voor variant 0+, bovenop de sowieso benodigde aanpassing om aan de minimum eisen te voldoen van de Gemeente Groningen, zijn niet inzichtelijk gemaakt en vallen dus lager uitvallen dan voor de nieuwe routes 1,2, 3 of 4. De kosten voor variant 2B zijn te positief weergegeven. Op de voetnoot op P.80 wordt het volgende vermeld "Hierin zijn nog geen buitengewone risico's meegenomen zoals bodemvervuiling, archeologische opgravingen, onteigeningen, etc". Voor variant 2B moet het 'bosje' gekocht/onteigend worden, het talud moet aangepast worden en een nieuw fietspad langs het spoor aangelegd. Een zeer dure oplossing voor een zogenaamd probleem dat wordt gefingeerd nl. dat de spoorweg overgang aangepast zou moeten worden. De kosten voor de verschillende varianten zijn niet in detail inzichtelijk gemaakt in het rapport en ook niet op juistheid te controleren, maar op basis van de kosten komt variant 0+ zeer negatief naar voren, terwijl die variant een zeer goed alternatief is en waarmee het hele fietsnetwerk opgewaardeerd wordt. Conclusie Het rapport van SWECO is op verschillende onderdelen onjuist en beïnvloeden daarmee de besluitvorming ten onrechte richting een keuze voor variant 2B. Wij verzoeken u op basis van bovenstaande argumenten om variant 2B te schrappen en te kiezen voor de variant 2A recht over het spoor of voor de variant 0+ waarbij een veel betere		
--	---	--	--

	spreiding van het fietsverkeer plaatsvindt. Voor variant 2A hoeft er niet onnodig gekapt te worden, is veiliger en hoge kosten kunnen uitgespaard worden doordat er niet een volledig nieuw fietspad aangelegd moet worden. Tevens blijven de landschappelijke waarden van de Dalweg in tact, die zeer gewaardeerd worden door de wandelaars op het Pieterpad, Hünenpad en belanghebbende aanwonenden. We vertrouwen erop dat bovenstaande in de reactienota wordt vermeld en wordt meegenomen in het advies aan gemeenteraden en Provinciale Staten, waarvoor dank.		
22.	Met verbazing en ongerustheid hebben wij, bewoners van de Dalweg, kennis genomen van het projectplan en de gekozen voorkeursvariant. In het projectplan worden verschillende varianten beschreven. De variant 0, waarvan wij denken dat die het meest in aanmerking zou komen, wordt helaas niet nader uitgewerkt en is aan de kart gezet. Jammer. Het uitgangspunt van het project is het terugdringen van het autogebruik en het stimuleren van het gebruik van de fiets. Daarvoor zijn goed onderhouden fietspaden van groot belang. In het plan wordt gesteld dat onze regio al beschikt over een fijnmazig netwerk van fietspaden dat alle woonkernen met elkaar verbindt. Dit netwerk wordt onder andere gebruikt voor woon werkverkeer en schoolverkeer naar de grote kernen. Maar bewoners en bezoekers van de regio werken en recreëren ook lokaal en maken dan ook ruim gebruik van de fietsinfrastructuur. Dit lokale verkeer is geen tweede plan verkeer en kan heel goed worden gecombineerd met het woon werkverkeer naar de grote kernen. Het verkeer op de fietspaden is door de spreiding over het hele netwerk minder intensief (minder overlast) en omrijden hoeft niet. Het bespaart kosten, omdat het bestaande netwerk toch onderhouden moet worden. Over de varianten 2A en 2B Op de website van de provincie (https://www.provinciegroningen.nl/projecten/doorfietsroute-zuidlaren-haren/) staat het volgende: - Het tracé (2A/B) loopt dan via de Onnerweg, Geertsemaweg en Westerveen naar de kruising Viaductweg/Westerveen. Op deze kruising heeft de fietser de keuze uit twee routes: Een recreatieve fietsroute via Appelbergen (Hoge Hereweg). Via de Viaductweg en een gedeelte Dalweg steekt de fietser het spoor over via de spoorbrug. Parallel aan het spoor komt een nieuw fietspad van ongeveer 400 meter. Het fietspad komt op de plek van het huidige rangeerterrein van ProRail. Een altijd toegankelijke route via de Rijksstraatweg en Zuidlaarderweg. Deze route is goed verlicht en wordt gestrooid en geveegd.	Dank voor uw visie. U geeft aan dat de 0 + variant niet uitgewerkt is. Dit is feitelijk onjuist. Zie bijlage 1. U geeft aan dat u zich zorgen maakt over het kappen van bomen en verdwijnen van natuur. Wij hebben daar alle begrip voor. Het projectteam zal zich inspannen om de recreatieve route in te passen op een manier waarbij zo min mogelijk de bestaande natuurwaarden worden aangetast. Indien dit onvermijdbaar is, zal uiteraard dit gecompenseerd worden. De beschikbare (weg)breedte van de Viaductweg, Gieselgeer en Dalweg laat een gecombineerd gebruik van de bestaande verkeersstromen in combinatie met een recreatieve fietsroute toe. Op dit traject is daarom naar verwachting een verkeersveilige inrichting te realiseren. Uw constatering dat het voorgestelde plan nog niet uitgewerkt is tot in detail dat klopt, dat beweren wij ook nergens. Daarvoor is de planuitwerkingsfase bedoeld.	A, C, H.

	We hebben grote bezwaren tegen de aanleg van dit nieuwe fietspad: - voor de aanleg is kap nodig van een beeldbepalend bosje. Dit oude stukje bos is niet toegankelijk voor mensen en is een rustgebied en woonplaats voor dieren en nestplaats voor vogels. - door het dempen van sloten en de aanleg van een talud zijn de gevolgen voor de afwatering van het gebied erachter onduidelijk. - het landelijk karakter van de omgeving van de Dalweg verdwijnt deels door rechtstreeks uitzicht op het spoor. - Het meest belangrijke punt voor ons is dat de verkeersveiligheid ernstig in gevaar komt: - de route Gieselgeer spoorviaduct Viaductweg is een doorgaande route van Onnen naar de Rijkstraatweg. Auto's, landbouwverkeer, fietsers en voetgangers maken er gebruik van. Het hierop aansluiten van een (extra)doorfietsroute is ongewenst. De wegen zijn te smal en te onoverzichtelijk om al het extra fietsverkeer aan te kunnen zonder de verkeersveiligheid in gevaar te brengen. - de T-aansluiting van de Dalweg, het spoorviaduct en de Gieselgeer is nu al onoverzichtelijk door de helling van het talud, haakse bochten en begroeiing langs de weg. (Race)fietsers, vele Pieterpatters en lopers op andere lange afstand routes, wandelaars met kleine kinderen, hondenuitlaters, hardlopers, schoolkinderen, auto's en landbouwverkeer moeten samen gebruik maken van de smalle wegen. - de T-kruising Viaductweg/Westerveen is zeer onoverzichtelijk. Fietsers komend van de Westerveen die naar het spoorviaduct afslaan, zeilen daar meestal met flinke snelheid links door de bocht met gevaarlijke situaties tot gevolg. Een verkeerslicht zou hier zeker noodzakelijk zijn. - (groepen) scholieren op (e)bikes en (opgevoerde) fatbikes hebben helaas vaak geen oog voor verkeersregels en medeweggebruikers. Door de grote snelheid die ze bij afdaling van het talud kunnen ontwikkelen in combinatie met de smalle onoverzichtelijke weg, komt de verkeersveiligheid voor hen en andere weggebruikers ernstig in gevaar. Denk aan honden, kleine kinderen, wandelaars. - hoe kan oneigenlijk gebruik van het fietspad door scooters worden gehandhaafd. - Kosten: een ander niet onbelangrijk aspect zijn de grote extra kosten van de aanleg voor een dergelijk recreatief fietspad (of toch doorfietspad?).	U suggereert dat wij niet serieus rekening houden met de binnengekomen reacties. Wij betreuren het dat dit beeld bij u leeft.	
--	--	--	--

	Het argument dat dit fietspad noodzakelijk is omdat de spoorwegovergang van de Hoge Hereweg gevaarlijk is, snijdt volgens ons geen hout. De spoorwegovergang bij de Hoge Hereweg is recentelijk vernieuwd en ligt zeer overzichtelijk over het spoor. De wachttijd is minimaal. We vermoeden dat veel fietsers alsnog de route Hoge Hereweg via Oude Boerenweg naar de Viaductweg zullen blijven gebruiken. Je hoeft maar het halve talud op om op de Viaductweg te komen. De varianten 2A en 2B: noodzaak extra aanpassingen (https://www.provinciegroningen.nl/projecten/doorfietsroute-zuidlaren-haren/) Over de Hoge Hereweg deel Appelbergen Een altijd toegankelijke route via de Rijksstraatweg en Zuidlaarderweg. Deze route is goed verlicht en wordt gestrooid en geveegd. Route 2A en 2B zijn in het gedeelte door Appelbergen in het donker en bij gladheid minder aantrekkelijk voor fietsers. De route via Appelbergen is natuurgebied. Er is geen extra verlichting en er wordt niet gestrooid. Dit is ook niet aan de orde, het is natuurgebied. De fietser kan dan via de Zuidlaarderweg rijden. Als de route moet voldoen aan de eisen van een doorfietsroute moeten er ook op dit gedeelte aanpassingen worden gedaan. Dit leidt tot extra kosten. Deze kosten zijn niet in de begroting opgenomen als extra kosten voor de varianten 2A en 2B? Algemeen: In het projectplan is nog veel onduidelijk er moet nog veel worden uitgewerkt. De kosten worden alleen globaal weergegeven. Bijvoorbeeld extra kosten voor het verwerven van grond. Voor variant 0 worden de kosten geraamd op 11 miljoen euro. Onduidelijk of de kosten van regulier onderhoud en verbetering van de bestaande fietspaden hier onderdeel van zijn. Ze moeten in ieder geval worden gemaakt. We hebben de indruk dat er bij het bepalen van de voorkeursvariant geen of weinig rekening is gehouden met de vele ingezonden reacties op de plannen. We hopen dat er nu wel serieus rekening mee wordt gehouden,		
23.	Hierbij teken ik bezwaar aan tegen de invulling van een onderdeel van de geplande doorfietsroute Zuidlaren - Haren. Mijn bezwaar betreft het geplande fietstracé tussen de Dalweg en de Hoge Hereweg bij Glimmen. Dit nieuwe tracé gaat door en langs een groot gebied, waar de natuur tot nu toe met rust is gelaten.	Dank voor uw visie. U geeft aan dat u zich zorgen maakt over het kappen van bomen en verdwijnen van natuur. Wij hebben daar alle begrip voor.	H, D

	De punten van mijn bezwaar zijn de volgende: 1. Uitvoering van het voorstel zal de mooie aanblik van de Dalweg op onherstelbare wijze schade toebrengen. Toelichting: Voor de aanleg van het fietspad zal een aanzienlijk deel van de bijzondere begroeiing van de Dalweg, die voor een belangrijk deel bestaat uit mooie, oude acacia's, moeten worden geruimd om een nieuw fietspad aan te kunnen leggen naar het lagere deel over het terrein van ProRail. Het nu harmonieuze geheel van de Dalweg zal onherstelbaar worden bedorven. 2. Het geplande fietstracé zal veel ruimte vergen, die daardoor voor de natuur verloren gaat. Ook wordt hierdoor het nu moeilijk bereikbare aangrenzende natuurgebied aan de oostzijde toegankelijk voor een breder publiek en daardoor gaat ook dat in belangrijke mate voor de natuur verloren (zie ook volgende punt 3). Toelichting: Het nieuwe fietstracé zal uitgaand van een lengte van 400 meter een 1600 tot 2000 kwadraatmeter in beslag nemen, kostbare ruimte, zeker in en nabij een kwetsbaar natuurgebied. Tot nu toe is dit terrein, waar het fietstracé is gepland, praktisch vrij van wandelaars en andere bezoekers. Door de aanleg van dit fietspad zal het toegankelijk worden, open en bloot komen te liggen en snel in ecologische waarde achteruitgaan. Ongewenste verstoring en vervuiling (van allerlei zwerfafval) zullen voor dit gehele terrein moeilijk te vermijden zijn. 3. De aanleg van het fietspad zal door de fragmentatie van het gebied grote gevolgen hebben voor de ecosystemen en de biodiversiteit van het gebied. Toelichting: De huidige begroeiing langs de Dalweg zal resoluut in tweeën worden gesneden. Zoals elke fragmentatie (opbreking) van een natuurgebied door wegen of anderszins zal ook deze hier grote gevolgen hebben voor de planten en dieren die langs de steile taluds van de Dalweg leven en van elkaar afhankelijk zijn. Biologen en andere deskundigen hebben er al lang op gewezen dat fragmentatie van natuurterreinen leidt tot aanzienlijke achteruitgang van de biodiversiteit en tot de ineenstorting van bestaande ecosystemen. Zie voor een korte samenvatting en enige literatuur: https://nl.wikipedia.org/wiki/Habitatfragmentatie .	Het projectteam zal zich inspannen om de recreatieve route in te passen op een manier waarbij zo min mogelijk de bestaande natuurwaarden worden aangetast. Indien dit onvermijdbaar is, zal uiteraard dit gecompenseerd worden	
--	--	---	--

	Ook het verdere fietspad dat gepland staat op het terrein van ProRail vormt een grote bedreiging voor de flora en fauna ter plekke. En dit niet alleen op het terrein van ProRail zelf, maar met name ook voor het nu grotendeels afgesloten en moeilijk bereikbare aangrenzende natuurgebied aan de oostzijde, dat (zoals eerder gezegd) nu nog onbereikbaar is voor het publiek. Alternatieven: Nederland moet zuinig zijn op zijn schaarse natuur. De aanleg van het fietstracé over het terrein van ProRail slurpt niet alleen veel ruimte op voor het fietspad zelf, maar schaaft om de boven genoemde redenen ook het omliggende natuurgebied over een lengte van 400 meter. Er is geen enkele noodzaak om juist deze bestaande natuur aan te tasten: er kan ruim gekozen worden uit de goede en oude verbindingen die in de loop der tijd tussen Haren en Zuidlaren zijn ontstaan. Geen enkele van die verbindingen is volmaakt, maar de route die wordt voorgesteld over het terrein van ProRail is rampzalig voor de natuur in het tot nu toe gespaard gebleven terrein, waardoor en waarlangs die route gepland is. In de hoop dat deze punten tot een ander besluit mogen leiden, teken ik met vriendelijke groet,		
24.	Allereerst complimenten voor de uiterst grondige en zorgvuldige wijze waarop het Doorfietsrouteproject wordt aangepakt. Graag toch enkele opmerkingen en vragen. - Er wordt gesproken over "Uitsluiting van het verhard en zandwegen" (gelukkig! als dit principe wordt verlaten betekent het met de toenemende druk van het verkeer het einde van de zandpaden) "met uitsluiting van zandwegen die beschikken over een vrij fietspad" wordt er dan aan toegevoegd. Dit zet toch alles weer oplossen schroeven? De Beslotenveenseweg, de Duinweg, de Westerseweg, de Hoge Hereweg enz. hebben allemaal zo'n fietspad. Begrijp ik het niet goed? Of moet ik begrijpen dat toch alle opties worden opengehouden? - De spreidingsgedachte, waarbij er twee fietsroutes komen door Glimmen en de Appelbergen en de keus wordt gelaten aan de gebruiker, zal naar mijn idee in de praktijk een fictie blijken. De flinke hoeveelheid dagelijkse gebruikers zal zelf wel uitmaken welke route utilitair is zoals het genoemd wordt, en dit zal voor de overgrote meerderheid de kortste en snelste route zijn, dus die door de Appelbergen. Wie door wil rijden gaat natuurlijk niet omrijden, ook niet als u dat - hoe paradoxaal! - de doorfietsroute noemt, Alleen toeristen die onbekend zijn met het gebied, zoals tegenwoordig nogal wat buitenlanders, zullen omdat ze niet beter weten misschien omrijden. - Hierop aansluitend lijkt mij het idee om de route door de Appelbergen niet (meer) sneeuw- en ijsvrij te gaan houden, geen serieuze bijdrage aan de spreidingsgedachte. Hoe vaak hebben we	Dank voor uw visie. De voorgestelde doorfietsroute, inclusief de tussenliggende routedelen van Rijksstraatweg en Appelbergen, zijn onderwerp van deze doorfietsroute. Dus niet alle door u genoemde straten. Verder bedoelen we inderdaad dat solitaire zandwegen, dus zonder een naastgelegen fietspad, van meet af aan al geschrapt zijn als optie voor een fietsroute. Hoe de fietser gaat rijden, welke keuze hij/zij maakt, is moeilijk te voorspellen. Wel is duidelijk dat 'elke fietser' toerist, forens of scholier, een rit door de Appelbergen hooglijk waardeert en daarom zo vaak deze route neemt. Dit is één van de vele argumenten waarom de route door de Appelbergen <i>juist</i> als in de verkenning is meegenomen.	B, I.

	de afgelopen jaren nu last gehad van sneeuw en ijs op het fietspad door de Appelbergen? Twee dagen in vijf jaar? - Ernstig is wel het idee om deze route ook niet meer bladvrij te houden in de herfst en winter. Het zal de voor fietsers, scholieren en forenzen drukke voorkeursdoorfietsroute blijven die het is, zelfs al zijn de omstandigheden slecht zoals ze dat nu al jaren zijn. Omrijden kan nu ook al, maar doet men het ook ? Dit moet toch te denken geven? - De gedachte om de Hoge Hereweg ten zuiden van het paviljoen weer van puinweg op te waarden tot parkeervrije zandweg, en daarnaast een apart pad voor voetgangers aan te leggen, zou ik een fantastische vooruitgang vinden en wel het meest positieve onderdeel van het hele plan. Er zijn over dit gedeelte van het Pieterpad steeds meer wandelaars, die inderdaad niet goed weten waar ze moeten blijven. En op mooie dagen staat de weg van paviljoen tot kruising Vogelzangsteeg/Zuidlaarderweg soms vol met auto's. Wel vraag ik me af of het zo'n goed idee is om auto's en fietsers op dezelfde (waarschijnlijk nog wat versmalde) rijbaan te laten rijden. De fietsers zijn voor een groot deel jonge scholieren die uitgelaten tekeergaan als ze uit school komen en zeker geen voorzichtige weggebruikers. Die moet je zeker niet in gevaar brengen met autoverkeer op dezelfde rijbaan. - Zou het niet het beste zijn om het autogebruik van de Hoge Hereweg strikt te beperken tot omwonenden en leveranciers en de toegang dus te verbieden voor ander gemotoriseerd verkeer, en bovendien een snelheidsbeperking tot max. 30 km in te stellen en duidelijk aan te geven? De toegang tot het paviljoen zou dan wellicht kunnen worden omgelegd naar de Leemweg, waar zo goed als geen omwonenden zijn die overlast ondervinden, Het parkeerprobleem zou dan moeten worden opgelost aan de oostkant van de Appelbergen. Dank voor alle inspanning, graag uw reactie	Wij willen de route door de Appelbergen een recreatieve route laten zijn, waarbij natuurlijke, landschappelijke en recreatieve beleving voorop staan. Wij danken u verder voor de praktische informatie ten aanzien van de Appelbergen. Wij behandelen dit binnen het projectteam en de landschapsarchitect in de planuitwerkingsfase.	
25.	Wat betreft de zienswijze ondersteunen wij dat een doorfietsroute zal bijdragen aan een duurzame samenleving. Het voorgestelde traject zou ons inziens net andersom moeten zijn: de route door de dorpskern van Glimmen als hoofdroute en een niet gewijzigd recreatief fietspad door de Appelbergen als alternatieve route, wellicht zelfs zonder het spoorwegviaduct daar het een alternatieve route is. Deze lichte verandering in de zienswijze levert ons inziens zeer veel voordelen op: ○ de overschrijding van het budget blijft de laagst mogelijke, ○ geen bomen hoeven gekapt te worden in de appelbergen, ○ geen aankoop van percelen van bewoners van de hoge Hereweg, ○ toekomstige aansluiting op de route van Groningen naar Assen vanaf de Rijksstraatweg, ○ een echte recreatieve route voor fietsers die er gebruik van willen maken van het huidige fietspad,	Dank voor uw visie. De doorfietsroute Zuidlaren Haren wordt gesplitst in een altijd toegankelijke route en een recreatieve route. Wij hanteren de benadering dat beide routes gelijkwaardig zijn aan elkaar. Er is dus wat ons betreft geen sprake van een 'alternatief' van de ene route ten opzichte van de andere route. Huidige voorstel is veelvuldig met Staatsbosbeheer besproken. Uiteraard	A, I

- o geen doorgaande weg met sluipverkeer naar en van de nieuwe schoolweg in Glimmen, - o geen “verstopte Hoge Hereweg doorfietsroute” door de vele automobilisten die hun auto op de weg of in de paseerstroken zullen parkeren (zoals nu elke dag gebeurt), - o beperking van de stikstofuitstoot tijdens en na realisatie -dus makkelijker te realiseren, - o hoofdroute is 24/7 open, veilig en verlicht, zonder sluiting door “winterse omstandigheden”. Wij realiseren ons dat de kortste route door de Appelbergen gaat, maar de duurzaamste route om de Appelbergen heen ! Ga voor de duurzaamste route door GEEN veranderingen aan te brengen in de alternatieve recreatieve route door de Appelbergen. Hieronder vermeld ons inziens enkele tegenstrijdige, onvolledige en verwarrende punten in het rapport. Uit onderzoek is gebleken dat de Appelbergen niet als als volwaardige doorfietsroute ingericht kan worden. Vervolgens geven jullie aan dat de route door de appelbergen niet als doorfietsroute wordt aangegeven maar als recreatieve route die ook door utilitair fietsverkeer kan worden gebruikt. (dat is dus niet anders dan de huidige situatie). Vervolgens gaan jullie bij de verkenning van appelbergen geheel uit van een optuiging van de fietsroute alsof het een doorfietsroute betreft. Zo doen jullie in de communicatie voorkomen alsof jullie de appelbergen ‘sparen’, terwijl de route door de appelbergen geheel op de schop wordt genomen voor een zogenaamde recreatieve route. Daarbij komt er een doorgaande weg van noord naar zuid door de Appelbergen waar geen speedpedelecs, brommers of snorfietsen mogen komen, maar dat wel heel aantrekkelijk is geworden voor deze groepen. Ook auto ‘s kunnen er nu geheel doorheen. Handhaving zal er niet zijn, het misbruik hiervan baart ons grote zorgen. Nu al gaan speedelecs en brommers door de Appelbergen, dat zal alleen maar meer worden met een ‘ aantrekkelijke’ weg voor hen. Volgens jullie is de doorfietsroute niet alleen een functionele route, maar ook een aantrekkelijke route. Waarom zou een doorfietsroute ook aantrekkelijk moeten zijn met een optimale beleving van het landschap? De andere doorfietsroutes in de provincie liggen langs een provinciale wegen, daar wordt kennelijk minder gegeven om een optimale beleving. In elk geval is dat voor ons geen argument om het door de Appelbergen te laten gaan. Voetgangers zijn hier volgens dit plan ondergeschikt aan de fietsers. In een bosrecreatie gebied waar veel gewandeld wordt al dan niet met met kinderen en loslopende honden is dit de omgekeerde wereld. De appelbergen wordt hiermee ondergeschikt aan de fietsroute. Een slechte zaak die juist voor onveilige situaties kan leiden.	staan ze voor het belang van de Appelbergen als geheel. In de planuitwerkingsfase is Staatsbosbeheer partner, samen met gemeente Groningen, bij de verdere uitwerking van het vraagstuk. De Appelbergen gaat niet spreekwoordelijk in zijn geheel op de schop. Wel is noodzakelijk om op basis van de vele klachten over de slechte staat van het fietspad, de te smalle fietspaden, in combinatie met het vele (huidige) gebruik van het fietspad, voldoende redenen om hier wel verbetering in aan te brengen. Dit zal in nauwe samenwerking met Staatsbosbeheer zijn, en passend binnen de kenmerken van het gebied. U suggereert aan het einde dat er een utilitair fietspad wordt aangelegd, dat is zeker niet het geval. Wij willen de route door de Appelbergen een recreatieve route laten zijn, waarbij natuurlijke, landschappelijke en recreatieve beleving voorop staan. Dit is ook een toezegging van de projectgroep richting Staatsbosbeheer. Zie bijlage 3 pag. 11. Bij 'Staatsbosbeheer'.	
--	---	--

	Er zijn veel wandelnetwerken waaronder het Pieterpad, die jullie kennelijk van minder belang achten dan een recreatieve route waar ook utilitair fietsverkeer mag komen. Overigens noemen jullie dat het gebied ook aantrekkelijk is voor mountainbikers, deze zijn echter alleen toegestaan op het doorgaande fietspad en niet in het bos. De herinrichting van de plek bij het paviljoen moeten jullie nog uitwerken, dat is nu juist een cruciaal punt dat beter met de keuze van jullie voorkeurstraject mee overwogen had kunnen worden aangezien jullie zelf al aangeven dat dit een centraal punt is in de appelbergen. Een kruispunt van wandelaars fietsers kinderen en honden. Hoe zien jullie hier dat fietsers boven langzamere recreanten gaan? Los van alle andere punten waar wandelaars de weg kunnen kruisen. Wat het parkeerprobleem van auto's betreft: de fietsroute is niet nodig om het parkeerprobleem van auto's op te lossen. Bovendien geven jullie aan dat dit elders opgelost moet worden. Overigens zonder oplossing voor het parkeerprobleem is de door jullie opgetuigde fietsroute niet mogelijk. Het stuk zandweg vanaf het paviljoen naar het noorden is het stuk met de meeste beleving van de hoge Hereweg in het bos. Juist dit is een mooi stuk cultuurhistorische waarde die wat ons betreft behouden zou moeten blijven en niet behouden blijft met jullie plannen. Dit stuk lijkt ook niet aan de breedte te voldoen. Jullie geven aan dat het huidige fietspad te smal is om veilig te passeren. Dat is wat overdreven want dat zou betekenen dat er elke dag continu ongelukken gebeuren. Als je recreatief fietst houdt je rekening met elkaar en pas je de snelheid of plek aan op moment van passeren. Utilitair fietsverkeer heeft een doel van zo hard mogelijk naar huis, oogkleppen op, wij moeten erlangs (is de ervaring). Er is €4,7 miljoen beschikbaar. Het opwaarderen van een enkele route ramen jullie op €5,5-7,2 miljoen en het gelijkmatig opwaarderen van alle routes €11,1 miljoen. Niet aangegeven is wat jullie hieronder verstaan en of zoals jullie voor ogen hebben echt nodig is. Onderhoud van de fietspaden Rijksstraatweg en langs Onnen is sowieso nodig en zal geld kosten wat ergens vandaan komt (ook anders dan jullie 'pot'). Met de enkele route wordt het budget al overschreden dus hoe gaan jullie dat bekostigen? Wat gaat het kosten als de appelbergen niet wordt meegenomen in dit traject en de ander 2 routes opgewaardeerd worden? Jullie geven aan dat er minstens nog 3 onderzoeken (ecologisch, archeologisch en cultuurhistorisch) moeten komen voor de Appelbergen. Als het zo onzeker is dat jullie plannen met de Appelbergen uitvoerbaar zijn waarom geld hieraan besteden en niet direct voor een andere oplossing kiezen.	
--	---	--

	Het beleid voor het uitwerken van de voorkeursroute: 'In de basis geen verharding' en 'Behoud of revitalisering van zandpaden' wordt bij voorbaat te niet gedaan met jullie plannen. Ook stroken de plannen niet met de zandwegen nota van de gemeente. Wat niet belicht wordt is waar staatsbosbeheer in dit verhaal als eigenaar van de Appelbergen staat ? Mbt de Esweg in noordlaren: een prachtige karakteristieke zandweg, het zou doodzonde zijn om dit zandpad te asfalteren , ook dit wordt dan een sluipweg voor autoverkeer.		
26.	Svp geef voorrang aan de waarde van de natuur en vooral ook de rust van natuurgebied APPELBERGEN boven een snelle extra fietsroute terwijl er al een alternatief aanwezig is.	Dank voor uw visie. De route door de Appelbergen wordt een recreatieve route, omdat we rekening houden met de waarden natuur en recreatie.	I
27.	Door middel van deze mail wil ik reageren op de doorfietsroute. Ik wil hierbij mijn zorgen kenbaar maken ten aanzien van o.a. de veiligheid en onduidelijkheid ten aanzien van de beoogde route. Ik mis duidelijkheid wat betreft de route over het terrein van Prorail. Ook maak ik mij grote zorgen over de veiligheid ter hoogte van de inrit van Prorail. Deze inrit wordt door Prorail en door werkverkeer ten behoeve van Prorail intensief gebruikt.(beeldmateriaal beschikbaar) Er zijn nu al erg veel onveilige toestanden en het nog toegankelijker maken voor fietsverkeer doet het risico op ongelukken alleen maar toenemen. Graag wil ik weten hoe U hier in staat en wat U als oplossing kan bieden. Ook het plaatsen van nog meer hekken naast mijn perceel en het toenemen van drukte met het daarbij behorende afval , veelal weggegooid door schooljeugd en wat dus op mijn perceel terecht zal komen , vind ik een aantasting in mijn privacy en kan de gezondheid van mijn dieren schaden. Ook zullen door het plaatsen van nog meer hekken de routes van de populatie reeën en ander wild, hierdoor nog verder aangetast worden, wat nog meer aanrijdingen met wild door treinen tot gevolg zal kunnen hebben. Ook met het plaatsen van de huidige geluidsmuur is destijds het aantal aanrijdingen met wild toegenomen.	Dank voor uw visie. Wij hebben kennisgenomen van uw zorgen ten aanzien van de veiligheid rondom het spoor. Onze visie is juist dat de aanleg van de recreatieve route, een goed moment is om naar de door u benoemde onveilige spoorwegovergang te kijken. ProRail heeft aangegeven bereid te zijn om een deel van hun terrein beschikbaar te stellen voor een fietsroute, juist om de overwegsituatie te verbeteren. De door u genoemde zorgpunten zijn voor ons belangrijke informatie voor de planuitwerkingsfase. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat auto's gebruik gaan maken van de fietsroute. Ook dat is onderdeel van de	B, D, G, H,

	Tevens wordt een aangepast fietspad drukker met b.v. toename van Fatbikes en andere snelle (gemotoriseerde) voertuigen. Als het fietspad verbreed wordt dan zullen ook auto's hier gebruik van gaan maken. Dit was op het huidige fietspad ook al het geval en mede daarom is het fietspad met het plaatsen van paaltjes smaller gemaakt. Hoe gaat hier op gehandhaafd worden? Intensiever fietsverkeer gaat ook problemen opleveren met de uitrit van onze woning, ook hierover heb ik zorgen. Ook heb ik zorgen over de verlichting..meer verlichting lijkt mij zeer onwenselijk en zou zelfs liever minder zien, en voor het terrein van Prorail is verlichting helemaal ongewenst. Tevens zie ik het nut niet in van een doorfietsroute door een natuurgebied die intensief gebruikt wordt door recreanten. Ook is het een losloop gebied voor honden, tevens zijn er vele ponykampen (dus ruiters), en vele schoolreisjes die ook hier langs fietsen, en tevens wordt de zandweg naast het fietspad ook veel gebruikt door landbouwverkeer om bij de omliggende percelen te komen. Dit lijkt mij niet verenigbaar met een doorfietsroute. Mede omdat er voor de inwoners van Zuidlaren en Midlaren al een mooi fietspad ligt binnendoor, (fietspad langs Okkenveen naar de Ydermade) die bijna aansluit op de fietssnelweg van Assen naar Groningen. Er wordt gesproken over dat de route door Appelbergen een recreatief fietspad zal worden, maar dit heeft dan dus niks te maken met de doorfietsroute en het lijkt mij dan ook totaal overbodig deze aftakking in de doorfietsroute op te nemen. Om een natuurgebied te betrekken in de drukte om van en naar werk/school te gaan is natuurlijk zeer onwenselijk Een autosnelweg legt men ook om dorpen heen in plaats van er dwars doorheen. De aantasting van een natuurgebied en natuur in het algemeen, wat in deze tijden toch al zo onder druk staat, en de veiligheid bij het spoor aan de HogeHereweg in Glimmen zijn voor mij twee belangrijke redenen om U te vragen af te zien van deze route.	ontwerpopgave. Een recreatieve vormgeving van de fietsroute moet daaraan bijdragen. Uw suggestie ten aanzien van het verminderen van verlichting is ook ons uitgangspunt bij een recreatieve fietsroute. Alle fietsers geven aan de Appelbergen erg te waarderen, dus niet alleen de recreant, maar ook de scholieren en forenzen waarderen juist ook deze route. Het is niet mogelijk om deze 'doelgroepen' selectief te weren van deze route. Het is niet zo dat we een natuurgebied gaan betrekken bij een fietsroute, op dit moment maakt de Appelbergen al onderdeel uit van het bestaande fietsnetwerk. Sterker nog, op basis van verkeerstellingen en de fietsers enquête is de route door de Appelbergen de meest gebruikte fietsroute.	
28.	Bij deze wil ik mijn bedenkingen uiten wat betreft de doorfietsroute Zuilaren Haren en vv. Ik voorzie veel gevaarlijke situaties op dit tracé . Om een fietsroute te gaan aanleggen in een natuur/recreatie gebied lijkt mijn inziens niet wenselijk. Het samenvoegen van wandelaars met kleine kinderen en ruiters en een losloopgebied voor honden lijkt mij een zeer gevaarlijke combinatie met een doorfietsroute. Verlichting in een natuurgebied is niet wenselijk.	Dank voor uw visie. De inrichting van de fietsroute zal gericht zijn op de recreatieve fietser. Verder gaan we niet een route aanleggen in een natuurgebied, er is al sprake van een fietsroute. Wij willen de route door de	B, C, I.

	Ook de de uitritten van aangrenzende woningen aan zo'n fietsroute kunnen gevaarlijke situaties opleveren. Ook de uitrit van het ProRail terrein met de route lijkt mij niet wenselijk. Mede doordat deze organisatie denkt dat ze zelf onder en boven de wet kunnen leven wat al voor vele gevaarlijke situaties heeft gezorgd . Het beeld materieel van deze gevaarlijke situaties zijn bij u en de gemeente en ProRail aanwezig (vrachtverkeer parkeren op fietspad) Ook wordt er nu gesproken over een recreatief deel in de route en hier gelden weer andere verkeersregels voor . Gaat daar ook op gehandhaafd worden. Hoe men de route er uit wil laten gaan zien daarover tast ik helemaal in het duister. De weg is van nature een zandweg deze is al verpest door overijverige ambtenaren die er deels een puinweg van hebben gemaakt . In uw verslag zitten deze tegenstrijdigheden ook, gekleurd asfalt is in mijn beleving geen half verharding. Ook hangt het voor mij teveel aan elkaar van open eindjes . Wat gebeurt er als niet alle stukken van het tracé te verwezenlijken zijn. Door de aanleg van een nieuwe oprit naar het viaduct ten zuiden van van de spoorlijn Assen Groningen gaat men voor bij aan het hele dorp Glimmen. Het dorp heeft geen voordeel van deze constructie om dat ze dan eerst het spoor moeten oversteken . Zelf heb ik hier ook de meeste problemen mee doordat dit aan mijn perceel grenst. Mede doordat ik bang ben in mijn privacy en woongenot te worden aangetast door overlast van het nieuw aan te leggen fietspad. Het is wenselijker de huidige fietspaden beter te onderhouden dan de aanleg van een doorfietsroute .	Appelbergen een recreatieve route laten zijn, waarbij natuurlijke, landschappelijke en recreatieve beleving voorop staan. Dit is ook een toezegging van de projectgroep richting Staatsbosbeheer. Zie bijlage 3 pag. 11. Bij 'Staatsbosbeheer'. Het inrichten van het punt waarop de fietsroute van de Hoge Hereweg afbuigt en het terrein van ProRail op gaat, zal in zijn geheel opnieuw worden beschouwd en ontworpen. Uiteraard is het daarbij ook van belang hoe de verdere inrichting van de Hoge Hereweg er uit komt te zien. Er is op dit moment daarover nog geen enkele keuze in gemaakt of standpunt ingenomen. Wij gaan er vooralsnog vanuit dat de genoemde routes (Rijksstraatweg, Appelbergen en overige delen) te realiseren zijn. Mocht dat -om wat voor reden dan ook- in de planuitwerking niet mogelijk blijken te zijn, dan bepalen we op dat moment wat te doen. Het klopt dat u nog geen concreet ontwerp heeft gezien. We hebben wel in bijlage 2 een aantal varianten voor de beeldvorming uitgewerkt, omdat daar vanuit de eerdere participatie om gevraagd werd. Het daadwerkelijke ontwerpen zal in de planuitwerkingsfase plaatsvinden. Inwoners van Glimmen kunnen via de Rijksstraatweg en de Viaductweg naar de	
--	---	--	--

		Westerveen fietsen, dat wordt nu ook al gedaan.	
29.	Graag merk ik het volgende op, dit is mijn inspraak-reactie op het Voorkeurstracé. De route door de Appelbergen: - het fietspad dient maximaal rekening te houden met de ecologie in de Appelbergen; dat betekent o.a. dat alle kleine diertjes en ook grotere moeten kunnen oversteken. De samenstelling van het fietspad is dus zacht, en geen beton of asfalt. - bij de Rose Olifant verkeersremmende maatregelen bv een hek met een s-bocht Bomen kappen is nergens nodig. Langs de Zuidlaarderweg kan het over een kort stukje best wat smaller worden gemaakt! Tegelijkertijd in overleg met gemeenten het fietspad langs de Lageweg en verder van Noordlaren naar Onnen en Haren grondig verbeteren. Het is erg slecht en het heeft al te lang geduurd! Omdat het wachten was op de DFR!	Dank voor uw visie en onderschrijven van de doorfietsroute. Wij hebben getracht een passende de route te vinden. Kap van enkele bomen (Dalweg) wordt niet uitgesloten maar wordt zoveel als mogelijk voorkomen. Het fietspad tussen Onnen en Noordlaren is vanwege de vele bomen niet geschikt te maken als doorfietsroute. Daarom is de gemeente stapsgewijs deze route opnieuw aan het asfalteren.	I
30.	Over het algemeen sta ik helemaal achter de ideeën en activiteiten van Duurzaam Glimmen, maar over de Doorfietsroute heb ik een ander standpunt. • Ik ben als fietser voorstander van een verbetering van het fietspad door Appelbergen. • Ik heb begrepen dat Staatsbosbeheer als beheerder van natuurgebied Appelbergen betrokken is bij het plan (https://www.harendekrant.nl/nieuws/doorfietsroute-krijgt-binnendoortje-via-appelbergen/). • Het schrikbeeld van een massaal en storend gebruik door speedpedelecs en fatbikes lijkt me nogal speculatief. • De verstoring door het autoverkeer en de drukte rond het paviljoen lijkt me een veel belangrijker kwestie. Ik spreek hierbij dan ook mijn steun uit voor het gemaakte plan.	Dank voor uw visie en onderschrijven van de doorfietsroute. We proberen in de Appelbergen het goede te behouden, en waar mogelijk verbeteringen aan te brengen.	I
31.	Ik ben voor de route door Appelbergen	Hartelijk dank voor uw visie en onderschrijven van de recreatieve route door de Appelbergen.	I.

