

Variantenstudie Doorfietsroute Vriezerbrug



DOORFIETS
de Groene As
ROUTE



gemeente Tynaarlo

provincie Drenthe

Variantenstudie Doorfietsroute Vriezerbrug



DOORFIETS
de Groene As
ROUTE



gemeente Tynaarlo

provincie Drenthe

Opgesteld door ambtelijke werkgroep Doorfietsroute Vriezerbrug
Henk-Jan ten Brink (provincie Drenthe)
Foekje Hellinga (provincie Drenthe)
Sjoerd Bijleveld (provincie Drenthe)
Freddy Hoogheem (gemeente Tynaarlo)
Maarten Duisterwinkel (provincie Drenthe)

Eindversie 11 maart 2020

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Ambities.....	3
1.3 Potentie doorfietsroute	3
1.4 Uitgangspunten	4
1.5 Deeltrajecten	5
2. Variantenstudie Vriezerbrug	7
3. Routevariant oostelijke kanaaldijk Noord-Willemskanaal	9
3.1 Verkeerskundige aandachtspunten	9
3.2 Planologie.....	12
3.3 Beheer en onderhoud	13
3.4 Voor- en nadelen.....	13
3.5 Kosten.....	13
4. Routevariant Onlandweg – Meerweg (over bedrijventerrein)	15
4.1 Verkeerskundige aandachtspunten	15
4.2 Planologie.....	17
4.3 Beheer en onderhoud	17
4.4 Voor- en nadelen.....	17
4.5 Kosten.....	18
5 Routevariant geheel langs westzijde A28 (blauwe route)	20
5.1 Verkeerskundige aandachtspunten	20
5.2 Overige aandachtspunten.....	20
5.3 Planologie.....	23
5.4 Beheer en onderhoud	24
5.5 Voor- en nadelen.....	24
5.6 Kosten.....	24
6 Routevariant Onlandweg – Westzijde A28	26
6.1 Verkeerskundige aandachtspunten	26
6.2 Overige aandachtspunten.....	26
6.3 Planologie.....	27
6.4 Beheer en onderhoud	27
6.5 Voor- en nadelen.....	27
6.6 Kosten.....	28
7 Participatie.....	29
8 Kostenoverzicht.....	30
9 Samenvatting en conclusie	31
Bijlage 1: Beoordelingstabel.....	32
Bijlage 2: Quickscan cultuurhistorische waarde Groningerweg.....	34

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Sinds 2015 werken de provincies Groningen en Drenthe samen met de gemeenten Assen, Tynaarlo en Groningen aan de realisatie van de doorfietsroute De Groene As tussen Assen en Groningen langs het Noord-Willemskanaal. In de collegeprogramma's van de provincie Drenthe 2015-2019 en 2019-2023 is de doorfietsroute opgenomen. Op 7 maart 2017 heeft het college van de gemeente Tynaarlo besloten om onder voorwaarden een positieve grondhouding aan te nemen ten aanzien van het project doorfietsroute. Op 27 november 2018 heeft het college besloten het project doorfietsroute te steunen en naast ambtelijk ook bestuurlijk aanwezig te zijn bij informatieavonden en het belang van de doorfietsroute uit te dragen. De gemeenteraad van Tynaarlo heeft op 11 juni 2019 het krediet voor de aanleg van de fietsstraten beschikbaar gesteld.

1.2 Ambities

De partners zien de doorfietsroute in een groter maatschappelijk en economisch kader dan alleen het realiseren van een fietspad. De doorfietsroute draagt bij aan de volgende ambities van de partners:

1. Goede bereikbaarheid van de Regio Groningen Assen

Wij zijn ervan overtuigd dat een goede bereikbaarheid belangrijk is voor de economische ontwikkeling van onze regio. Goede interne en externe samenhang van de verbindingen zijn daarom essentieel, zowel voor inwoners als voor scholen en bedrijven. Met de doorfietsroute geven wij een nieuwe, toekomst-gerichte dimensie aan de fietsverbinding tussen Assen en Groningen en daarmee de bereikbaarheid van deze regio.

2. Stimuleren van en gezond leven

Wij zijn ervan overtuigd dat meer bewegen en sporten bijdragen aan een gezonder leven; fietsen is daarvoor een goede manier. Daarom voeren wij een actief beleid in het stimuleren van fietsen.

3. Impuls voor de sector toerisme en recreatie

Wij zijn ervan overtuigd dat aantrekkelijke fietsvoorzieningen in een inspirerende omgeving een impuls zijn voor de sector toerisme en recreatie in de regio. De doorfietsroute draagt tevens bij aan de bekendheid van onze regio als fietsregio en ook wordt het fietsimago van de regio er verder door versterkt.

4. Bijdrage aan een duurzame samenleving

Wij zijn ervan overtuigd dat met directe, snelle en veilige fietsroutes een deel van de mensen de overstap van de auto naar de fiets zal maken. De e-bikes, zeker de zogenaamde speed pedelecs, maken het nu nog aantrekkelijker om ook voor afstanden langer dan 10 km voor de fiets te kiezen. Hierdoor zal het aantal autoritten afnemen en daarmee de uitstoot van schadelijke stoffen.

1.3 Potentie doorfietsroute

Tijdens de Verkenning in 2017 heeft een aantal mensen aangegeven dat ze nu al regelmatig fietst tussen Assen en Groningen of delen van deze verbinding. Deze groep fietsers zal vrijwel zeker de overstap naar de doorfietsroute maken. Dit betreft op dit moment echter enkele fietsers. Het is te verwachten dat dit aantal door de doorfietsroute de komende jaren toe zal nemen. De combinatie van de doorfietsroute, de speed pedelec en E-bike maakt dat de fietsverbinding tussen Assen en Groningen sneller, veiliger en comfortabeler wordt. Het aantal speed pedelecs per inwoner binnen de regio Groningen-Assen (met name ook in Tynaarlo) ligt ruim boven het landelijke gemiddelde. Daarnaast lijkt het aantal speed pedelecs maandelijks toe te nemen.

Uit de tellingen in 2017 blijkt dat het op een gemiddelde weekenddag op het gedeelte tussen de Kanaaldijk-Taarloosebrug en de Kanaaldijk-Sluis De Punt respectievelijk 60% en ca. 35% drukker is dan op een werkdag. Dit bevestigt het beeld dat de doorfietsroute voor de toeristische fietser een aantrekkelijk alternatief kan zijn. De doorfietsroute loopt evenwijdig aan het Nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa en kan een goede schakel in het recreatieve netwerk gaan vormen. Het is belangrijk dat de doorfietsroute op het fietsknooppuntensysteem wordt aangesloten.

Groningen Bereikbaar zet jaarlijks een enquête uit bij ca. 80 bedrijven (ca. 52.000 medewerkers). Uit deze enquête is gebleken dat een aanzienlijk deel van de medewerkers bereid is een overstap van de auto naar de fiets te maken als de duur van de rit met een factor van maximaal 1,5 toeneemt. De elektrische fiets en de speed pedelec vormen een goed alternatief voor de auto. In totaal zouden er binnen de regio Groningen Assen ca. 6.000 potentiële overstappers zijn. De aanleg van de doorfietsroute en de toenemende verkoop van elektrische fietsen (in 2018 40% meer dan in 2017) en speed pedelecs zullen een positief effect op het aantal overstappers hebben. Vanaf 1 januari 2020 is een nieuwe regeling voor leasefietsen beschikbaar, waardoor het fiscaal aantrekkelijker wordt om een fiets te leasen.

Er is een inschatting van het gebruik van de doorfietsroute te geven. Een grove schatting komt neer op de volgende aantallen per etmaal:

- Omgeving Assen: circa 1.000 à 1.500 fietsers/etmaal;
- Tynaarlo: circa 500 fietsers/etmaal;
- Haren-Groningen (van Ketwich Verschuurlaan): circa 1.000 à 1.500 fietsers/etmaal;
- Van Ketwich Verschuurlaan - centrum Groningen; circa 2.500 à 2.000 fietsers/etmaal (West- en Oostzijde kanaal).

1.4 Uitgangspunten

Comfortabel en veilig

De doorfietsroute is voor meerdere doelgroepen geschikt. Niet alleen voor de snelle fietsers (zoals wielrenners en mensen op een speed pedelec of e-bike) maar ook voor fietsers die in een minder snel tempo willen fietsen. De doorfietsroute is een comfortabele fietsroute voor fietsers tussen Assen en Groningen langs het Noord-Willemskanaal. De route wordt niet alleen comfortabel vanwege de vlakke verharding (beton of asfalt) maar ook comfortabel qua breedte.

Eindbeeldstudie

In 2017 is met diverse werkgroepen gewerkt aan de verkenning van het tracé van de gehele doorfietsroute. Op 30 november 2017 heeft de toenmalige Stuurgroep Fietssnelweg (vanaf 2019 is de naam veranderd in Stuurgroep Doorfietsroute) ingestemd met de kaders en uitgangspunten voor de verdere uitwerking van de doorfietsroute. Voor de verdere uitwerking worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Hoogwaardige aanvulling op bestaand fietsnetwerk;
- Hoogwaardige eenduidige en herkenbare uitstraling;
- Snelle, veilige en aantrekkelijke verbinding;
- De landschappelijke lijn van de kanaaloever van het Noord-Willemskanaal vormt de basis. De doorfietsroute ligt in principe op de oostelijke kade;
- Het betreft een fietsroute van minimaal 4 meter breed;
- Aan beide zijden van het fietspad komt in principe een berm met een minimale breedte van 1,5 meter;
- Fietsers op de doorfietsroute hebben bij voorkeur voorrang op het overige verkeer dan wel kruisen fietsers de (zij)weg ongelijkvloers. Uitzondering zijn kruisingen met N-wegen en belangrijke verbindingswegen;
- Terughoudend met openbare verlichting.

Beeldkwaliteitsplan

Door H+N+S Landschapsarchitecten is op basis van de verkenningenstudie (Eindbeeldstudie) een Beeldkwaliteitsplan opgesteld. Zowel de Eindbeeldstudie als het Beeldkwaliteitsplan is door de stuurgroep vastgesteld. In het Beeldkwaliteitsplan zijn de ruimtelijke kwaliteit van de doorfietsroute en diverse verkeerskundige oplossingen verder uitgewerkt. In het beeldkwaliteitsplan zijn ook de profielen verder uitgewerkt:

- Fietsstraat: gemengd gebruik (auto is te gast)
- Bromfietspad met bestemmingsverkeer (aanwonenden, landbouwers en vissers)
- Bromfietspad zonder medegebruik

Voor bovenstaande profielen wordt een minimale breedte van 4 meter gehanteerd.

1.5 Deeltrajecten

In 2018 is het eerste deel van de doorfietsroute in Groningen aangelegd en is in Drenthe de uitwerking van de doorfietsroute gestart. In de periode juni – september 2019 is het eerste deel van de doorfietsroute in Drenthe gerealiseerd tussen de Taarlosebrug en de Onlandweg. De doorfietsroute bestaat uit meerdere deeltrajecten. In Drenthe zijn dat:

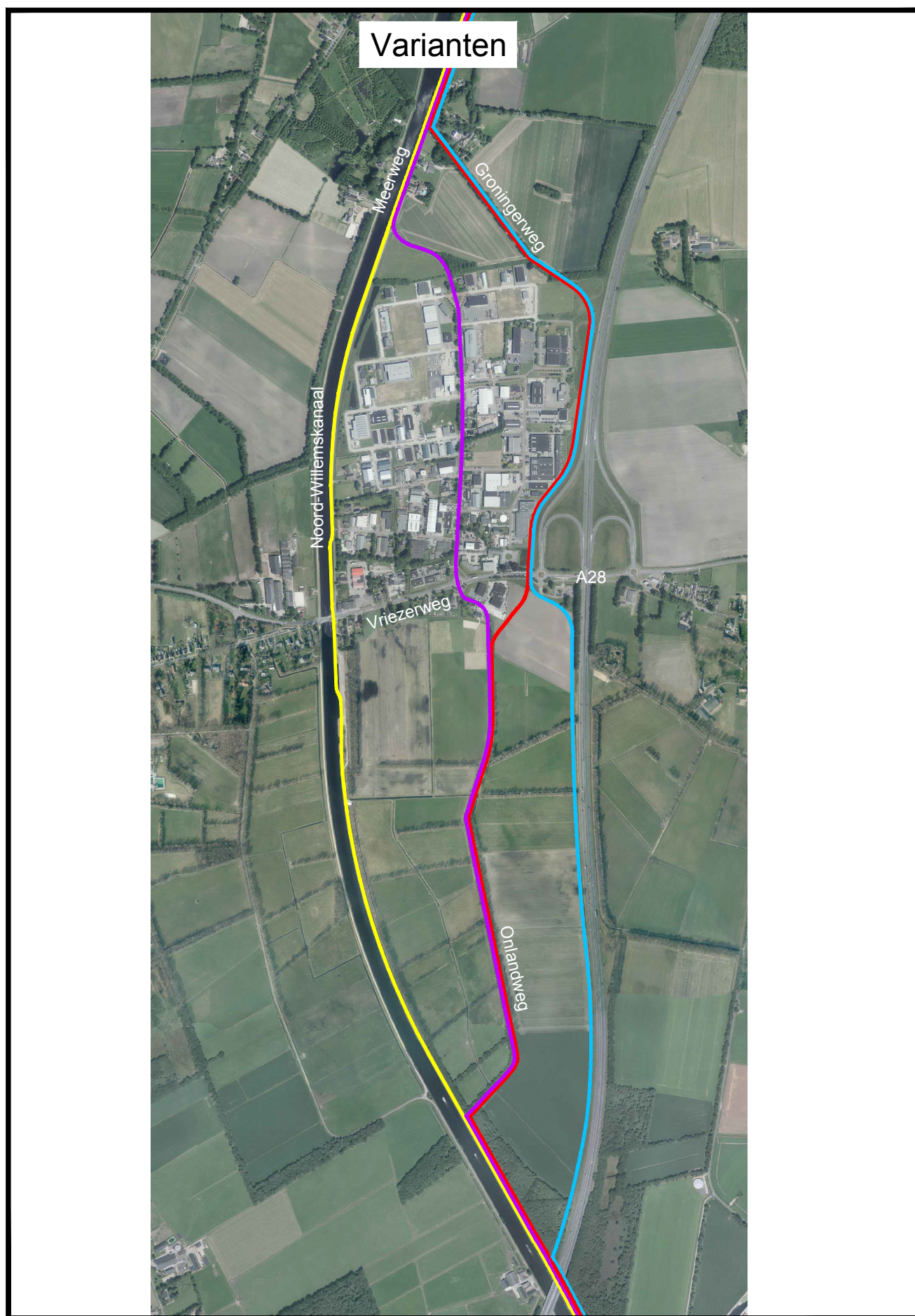
Gemeente Assen (circa 4,5 km van de doorfietsroute)

- Aanleg bromfietspad tussen de Havenkade en het Deurzerdiep
- Aanleg bromfietspad tussen het Deurzerdiep en de Lonerbrug
- Aanleg bromfietspad tussen de Lonerbrug en de kruising Vrieserweg/Kanaaldijk
- Realisatie fietsstraat vanaf de kruising Vrieserweg/Kanaaldijk tot de gemeentegrens met Tynaarlo

Gemeente Tynaarlo (circa 12.5 km van de doorfietsroute)

- Herinrichten tot fietsstraat van gemeentegrens met Assen tot aan de Taarlosebrug
- Aanleg bromfietspad tussen de Taarlosebrug en de Onlandweg (geopend 25 september 2019)
- Aanleg gedeelte tussen onderdoorgang A28 – Sluisweg (tot aan Groningerweg)
- Herinrichting tot fietsstraat vanaf kruispunt Sluisweg/Groningerweg tot sluis De Punt
- Aanleg gedeelte tussen sluis De Punt en de Witte Molen. Hiervoor loopt momenteel nog een variantenstudie.

Voorliggende variantenstudie heeft betrekking op het gedeelte tussen onderdoorgang A28 tot aan de Sluisweg.



Afbeelding 1: De vier onderzochte varianten Vriezerbrug

2. Variantenstudie Vriezerbrug

De voorliggende variantenstudie Vriezerbrug heeft betrekking op het deel van de doorfietsroute tussen de onderdoorgang A28 en de aansluiting Meerweg – Groningerweg - Sluisweg. Bij de start van de variantenstudie is de Eindbeeldstudie als uitgangspunt genomen.

Ten behoeve van deze variantenstudie is een ambtelijke projectgroep, bestaande uit medewerkers van de provincie Drenthe en gemeente Tynaarlo, ingesteld.

In de Eindbeeldstudie zijn de volgende drie varianten voor het traject onderdoorgang A28 tot aan de Sluisweg opgenomen:

1. Route over oostelijke kanaaldijk Noord-Willemskanaal (geel)
2. Route over bedrijventerrein (Onlandweg - Meerweg) (paars)
3. Route westzijde A28 (geen bestaande infrastructuur) (blauw)

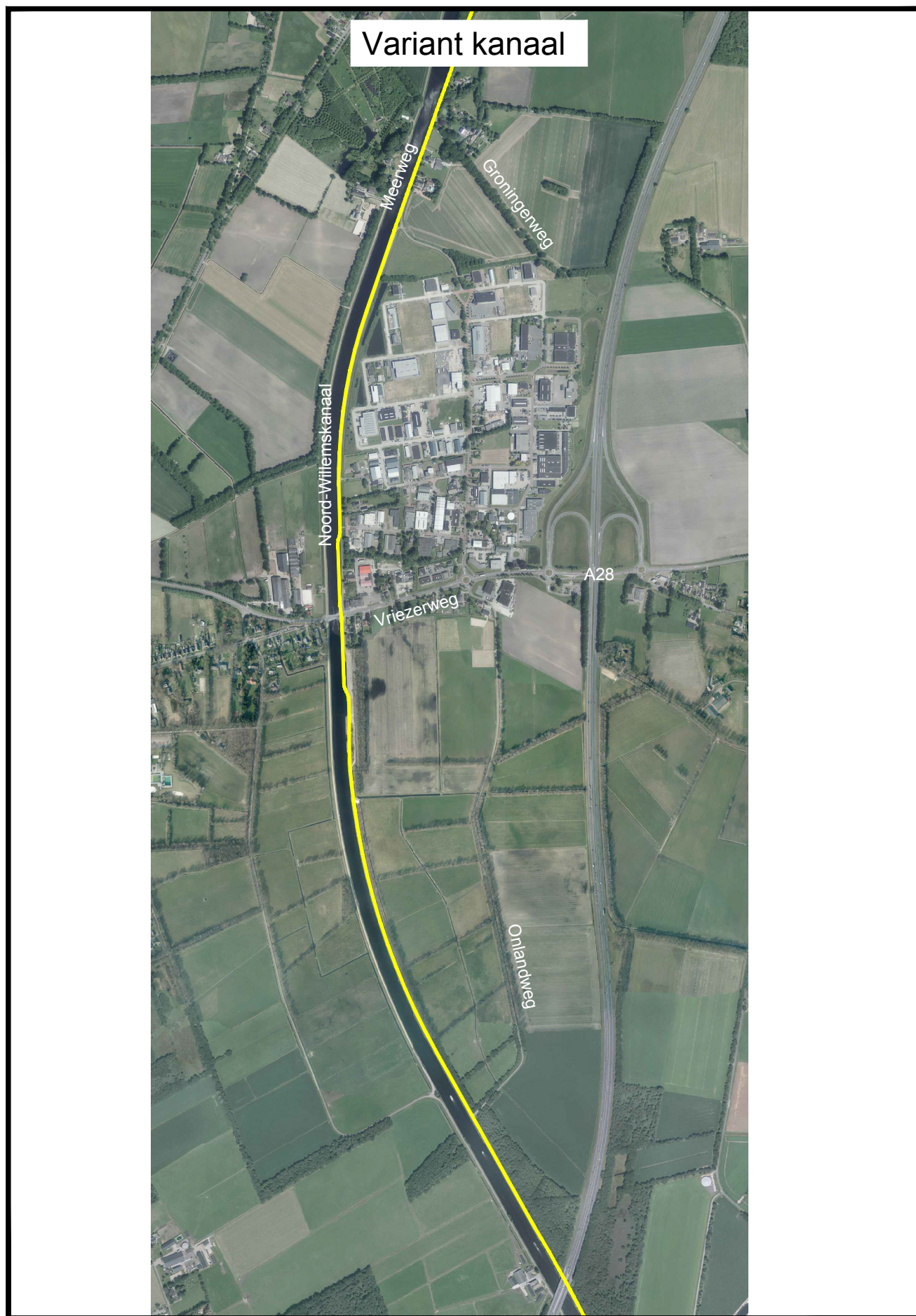
Aanvullend aan bovenstaande varianten is een combinatievariant toegevoegd en onderzocht. Het betreft hier de route Onlandweg – westzijde A28 (rood). In afbeelding 1 zijn de vier onderzochte varianten weergegeven.

Oversteek N386 (Vriezerweg)

De provinciale weg N386 (Vriezerweg) is een relatief drukke gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een maximumsnelheid van 80 km/u. Op een gemiddelde werkdag rijden er circa 12.000 motorvoertuigen op het wegvak tussen de A28 en Vries. De gemeten gemiddelde snelheid bedraagt circa 60 km/uur.

Zoals aangegeven in het beeldkwaliteitsplan is één van de uitgangspunten voor de doorfietsroute dat fietsers op de doorfietsroute bij voorkeur voorrang hebben op het overige verkeer. Het verkeer op de N386 (Vriezerweg) zal gezien de functie en intensiteit daarentegen voorrang moeten krijgen op de doorfietsroute bij een gelijkvloerse oversteek.

De meest duurzaam veilige vorm van een fietsoversteek ter hoogte van de N386 Vriezerweg is een ongelijkvloerse oversteek (bijvoorbeeld een fietstunnel). Dit vergt een forse investering. Om die reden wordt in de variantenstudie per routevariant zowel een ongelijkvloerse als een gelijkvloerse oversteek onderzocht.



Afbeelding 2: route oostzijde kanaal

3. Routevariant oostelijke kanaaldijk Noord-Willemskanaal

Deze circa 3.500 meter lange route tussen de onderdoorgang A28 en de Sluisweg (Groningerweg) loopt in zijn geheel over de oostelijke kade van het Noord-Willemskanaal. Tussen de onderdoorgang A28 en de N386 (Vriezerweg) wordt het circa twee kilometer lange bestaande zandpad verhard met een 4 meter breed betonpad. Provincie Drenthe is eigenaar en beheerder van dit zandpad. Aan de noordzijde van de N386 loopt de route circa 400 meter over de Watermolendijk. Deze verharde weg is in eigendom bij de gemeente Tynaarlo en zal worden ingericht als fietsstraat. Aansluitend loopt de route over in een 750 meter lang zandpad van de provincie Drenthe, welke zal worden verhard met een 4 meter breed betonpad. Er is hier geen sprake van medegebruik. Het laatste deel (circa 350 meter) van deze routevariant loopt vervolgens over de gemeentelijke Meerweg langs het kanaal en wordt ingericht als fietsstraat.

3.1 Verkeerskundige aandachtspunten

Kruising Onlandweg / doorfietsroute

Ter hoogte van de kruising met de Onlandweg moet het verkeer komende van de Onlandweg voorrang geven aan de fietsers op de doorfietsroute.

Watermolendijk

Bij de nadere uitwerking van deze variant dient rekening te worden gehouden met het uitzicht vanuit de inritten langs de Watermolendijk op de doorfietsroute. Aandachtspunt is de aanwezige begroeiing en het hoogteverschil tussen de Watermolendijk en de inritten van de percelen.

T-splitsing Meerweg

De Meerweg vormt in de huidige situatie de doorgaande route met een bocht ter hoogte van het kanaal. In de toekomstige situatie (zie afbeelding) zal de doorfietsroute in de voorrang komen ten opzichte van het verkeer komende vanaf het bedrijventerrein Vriezerbrug. De aansluiting van de doorfietsroute met de Meerweg wordt haaks vormgegeven in de vorm van een T-splitsing. In de buurt van deze kruising ligt een belangrijke gasleiding waar rekening mee moet worden gehouden. In overleg met de omgeving kan het gebied direct rondom de kruising worden heringericht.



Impressie kruising zandpad met de Meerweg T-splitsing)

Laad- en loskade

De routevariant passeert ook de laad- en loskade. Deze kade wordt sporadisch gebruikt voor het tijdelijk opslaan van bieten/aardappels en is tevens de aankomstkade van Sinterklaas. In het ontwerp wordt er rekening mee gehouden dat de functie van de laad- en loskade blijft bestaan.



Laad en loskade met op achtergrond de brug N386

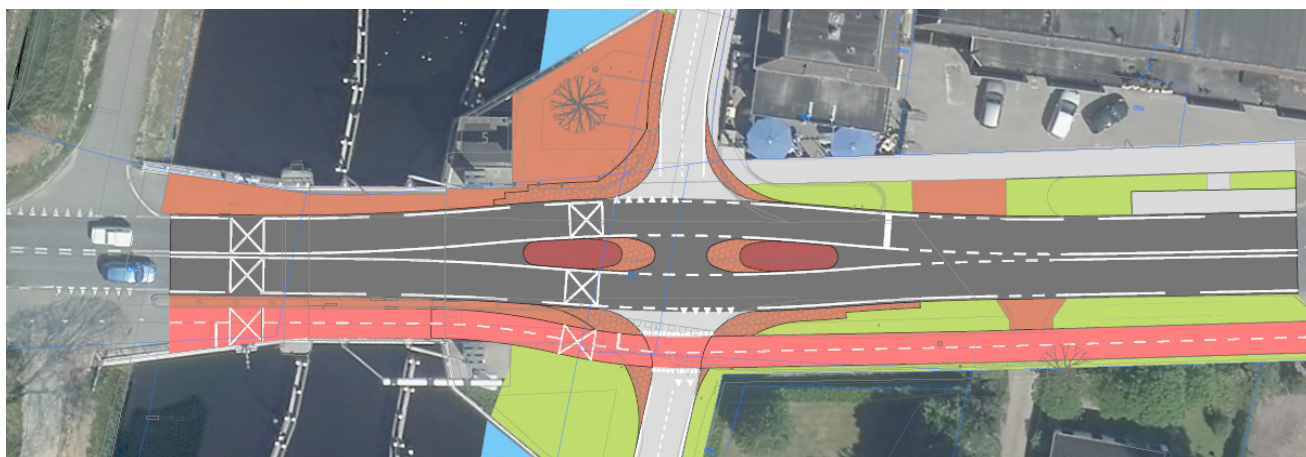
Oversteek N386

1. Gelijkvloerse oversteek

Ter hoogte van de brug wordt een gelijkvloerse oversteek met een middeneiland gerealiseerd. Fietzers kunnen in twee keer de provinciale weg oversteken. Het middeneiland wordt drie meter breed zodat fietsers genoeg ruimte hebben om zich op te kunnen stellen tussen de twee rijstroken. Om dit middeneiland te kunnen realiseren is een uitbuiging aan de noordzijde van de provinciale weg nodig. Naast het realiseren van het middeneiland dienen mogelijk extra maatregelen genomen te worden ten behoeve van de verkeersveiligheid. Hierbij valt te denken aan het beter herkenbaar maken van zowel de fietsoversteek als de provinciale weg en het herinrichten van het gebied tussen het parkeerterrein van "History" en de brug. Daarnaast zal het snelheidsregime op de provinciale weg omlaag moeten ter hoogte van de oversteek. Dit kan door middel van het instellen van een bebouwde kom of door het instellen van een maximumsnelheid van 60 km/u. Beide maatregelen worden in de volgende fase verder onderzocht.



Bestaande situatie aansluiting N386 - Watermolendijk zonder oversteekvoorziening

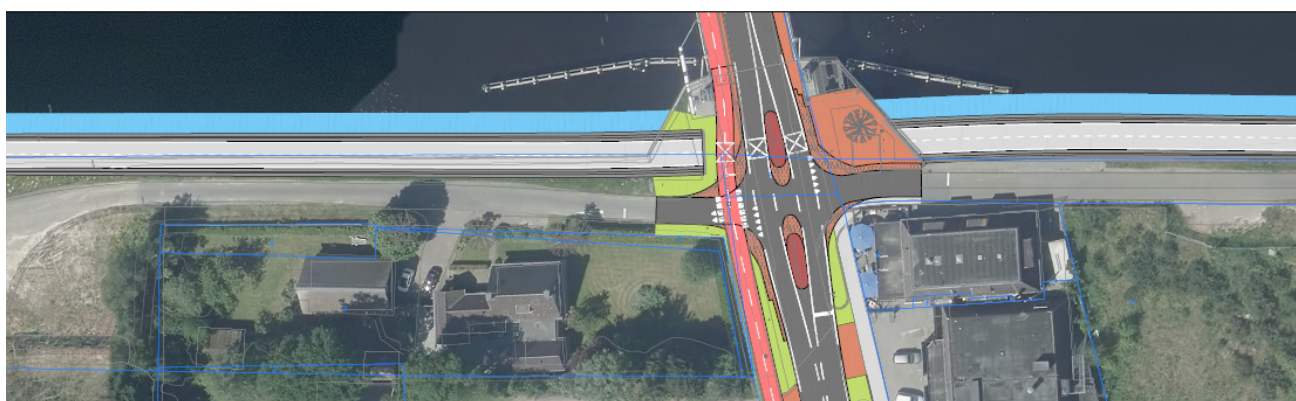


Gelijkvloerse oversteek ter hoogte van de Vriezerbrug

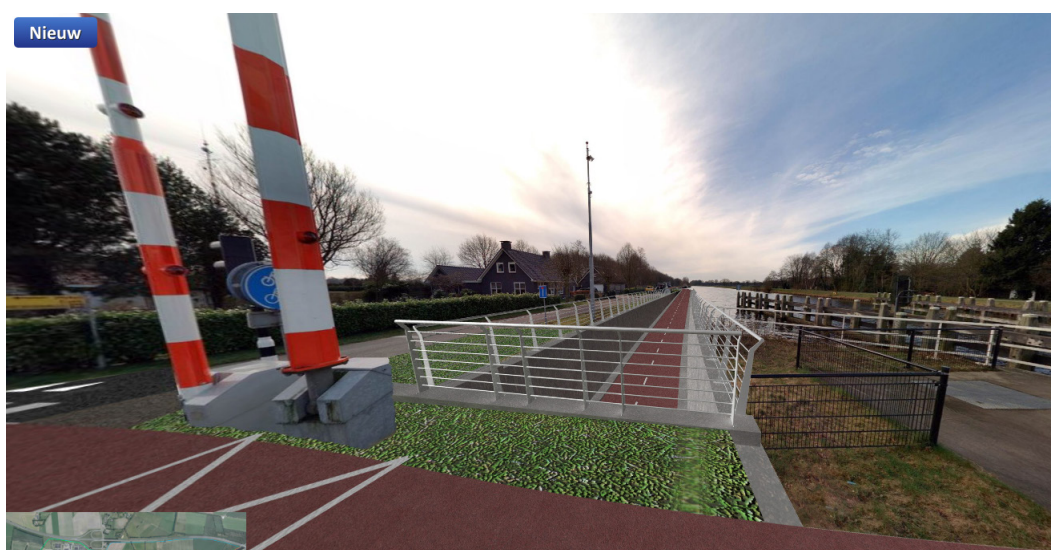
2. Ongelijkvloerse oversteek

In deze variant wordt onder de brug N386 een fietstunnel gerealiseerd. De fietstunnel ligt in het kanaal tegen de kade en ter plaatse van de aanbrug. Het hellingspercentage van de tunnel is maximaal 3,5%. Door het verleggen van kabels en leidingen en het aanbrengen van aanvaarbeveiliging worden de kosten van de tunnel op deze plek hoog.

De middengeleider zoals genoemd bij gelijkvloerse oversteek, heeft de functie als uitwisselingspunt voor fietsers die vanuit Tynaarlo en Vries gebruik willen maken van de doorfietsroute.

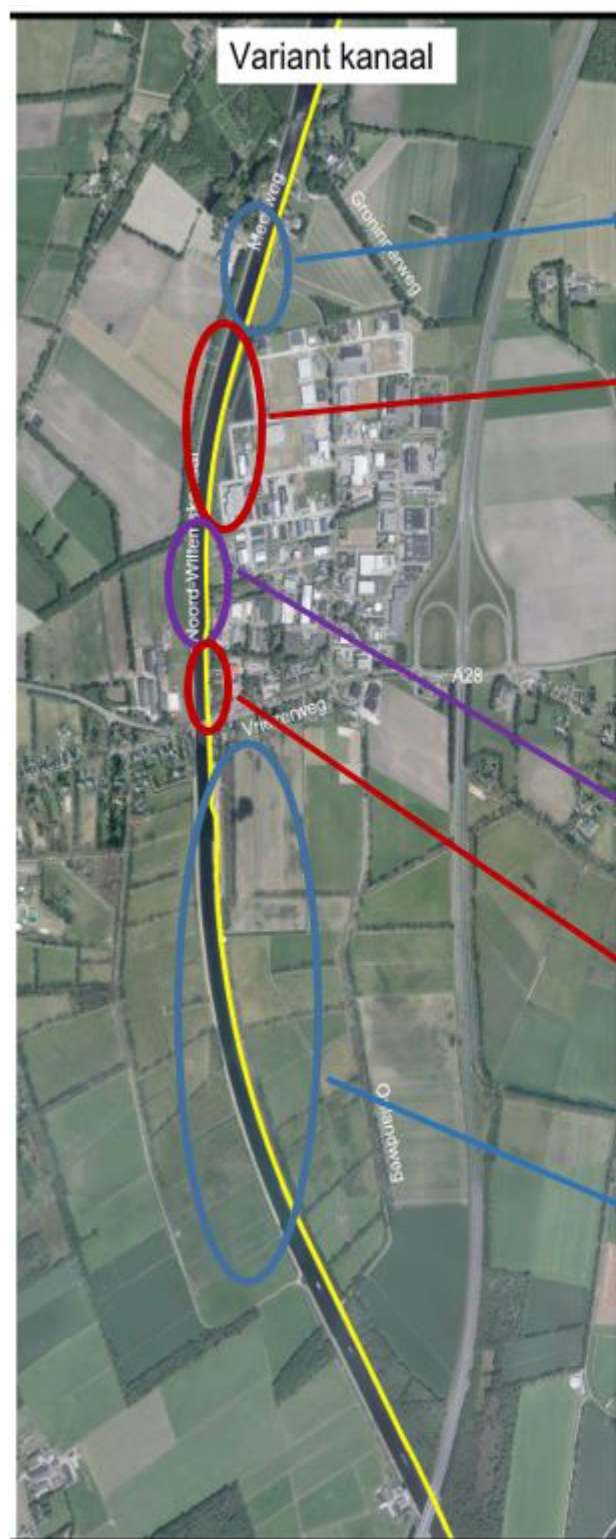


Ongelijkvloerse oversteek (tunnel)



Impressie van de fietstunnel gekeken vanaf het bestaande fietspad langs de provinciale weg in zuidelijke richting

3.2 Planologie



Van noord naar zuid (vanaf saunacomplex tot aan gerealiseerde betonverharding) zijn onderstaande bestemmingsplannen/ beheersverordening en (dubbel)bestemming aan de orde.

Bestemmingsplan Buitengebied 2013 & herziening 2017

- Verkeer (artikel 24)
- Waarde- Archeologische verwachting 2 (artikel 36)

Bestemmingsplan Bedrijventerreinen 2013

- Groen (artikel 6)
Functieaanduiding laad- en losplaats
- Leiding – Gas (artikel 13)
- Waarde- Archeologie 2 (artikel 13)
- Waarde – Archeologische verwachting 2 (artikel 15)

Norgron leiding loopt voor klein gedeelte door dit bestemmingsplangebied. Was planologisch geregeld via Rijksinpassingsplan, maar abusievelijk wegbestemd in bedrijventerrein Vriezerbrug.

Beheersverordening Vries 2017

- Water (artikel 17)
- Waarde-Archeologie 2 (artikel 22)

Bestemmingsplan Bedrijventerreinen 2013

- Groen (artikel 6)
- Verkeer (artikel 10)
- Waarde – Archeologie 2 (artikel 13)
- Aandachtsgebied wegverkeerslawaaï (artikel 21)

Bestemmingsplan Buitengebied 2013 & herziening 2017

- Verkeer (artikel 24)
- Waarde – Archeologie 2 (artikel 33)
- Waarde - Archeologische verwachting 2 (artikel 36)

Voor de aanwezige zandweg geldt het asfalteren als strijdig met het bestemmingsplan (artikel 47 h). Hiervan kan via afwijking bestemmingsplan (artikel 49 n) alsnog medewerking verleend worden, mits geen onevenredige afbreuk plaatsvindt van de cultuurhistorische waarden.

Op basis van het bestemmingsplan Bedrijventerreinen (2013) en Buitengebied Tynaarlo (2013) zou de aanleg van dit traject van de doorfietsroute zonder bestemmingsplanwijziging realiseerbaar zijn. Het gedeelte van de beheersverordening Vries (2017) vereist echter wel een aanpassing van de beheersverordening over een lengte van in totaal circa 350 meter. Hiervan beslaat de bestaande Watermolendijk circa 300 meter. De resterende circa 50 meter betreft het bestaande zandpad.

Een nieuw bestemmingsplan zou een optie zijn, waarbij het te overwegen valt om de gehele route over het bedrijventerrein en langs het kanaal te voorzien van een geëigende bestemming (Verkeer). Hierdoor kan tevens

de NorgroN leiding weer op de verbeelding van een bestemmingsplan opgenomen worden. Ook kan het realiseren van de haakse aansluiting van de Meerweg met het zandpad (toekomstig fietspad) worden meegenomen in een nieuw bestemmingsplan.

3.3 Beheer en onderhoud

Het grootste deel van deze circa 3.500 meter lange route gaat over gronden van de provincie Drenthe, namelijk 2.750 meter (verhardend zandpaden). Dit deel van de route blijft in beheer en onderhoud van de provincie Drenthe. De overige 750 meter (Watermolendijk en Meerweg) van deze route is in eigendom bij de gemeenten en blijft bij de gemeente in beheer en onderhoud.

3.4 Voor- en nadelen

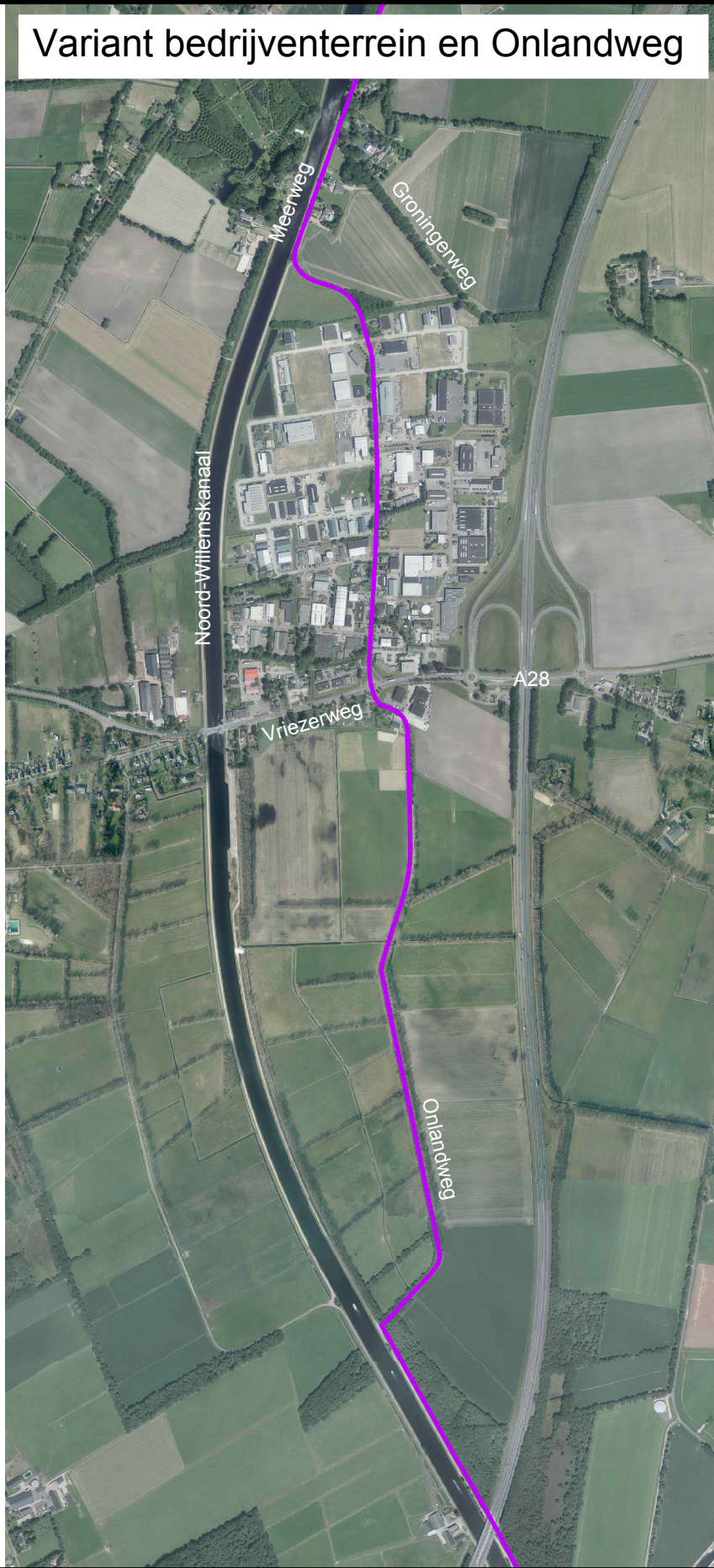
Deze variant voldoet aan de uitgangspunten zoals verwoord in de Eindbeeldstudie. Er zijn geen directe nadelen te benoemen maar wel zijn er enkele aandachtspunten welke bij de nadere uitwerking zullen worden meegenomen. Dit zijn o.a.:

- Verkeersveilige oversteek N386 in combinatie met de herinrichting van het gebied tussen de brug en het parkeerterrein van discotheek History;
- Grotendeels gebruikmakend van aanwezig infrastructuur;
- Aansluiting percelen Watermolendijk;
- T-splitsing met de Meerweg;
- Inpassing en ontsluiting laad en loskade.

3.5 Kosten

Gelijkvloerse oversteek:	ca. € 1.750.000,- exclusief btw
Ongelijkvloerse oversteek:	ca. € 8.900.000,- exclusief btw.

Variant bedrijventerrein en Onlandweg



Route Onlandweg – Meerweg (over bedrijventerrein)

4. Routevariant Onlandweg – Meerweg (over bedrijventerrein)

Deze (paarse) route loopt over de Onlandweg en de Meerweg over het bedrijventerrein om vervolgens bij het kanaal aan te sluiten op de Sluisweg.

Het realiseren van een fietstunnel onder de N386 heeft een zodanig grote impact op de directe omgeving, dat de paarse variant alleen is verkend met een gelijkvloerse oversteek bij de bestaande rotonde.

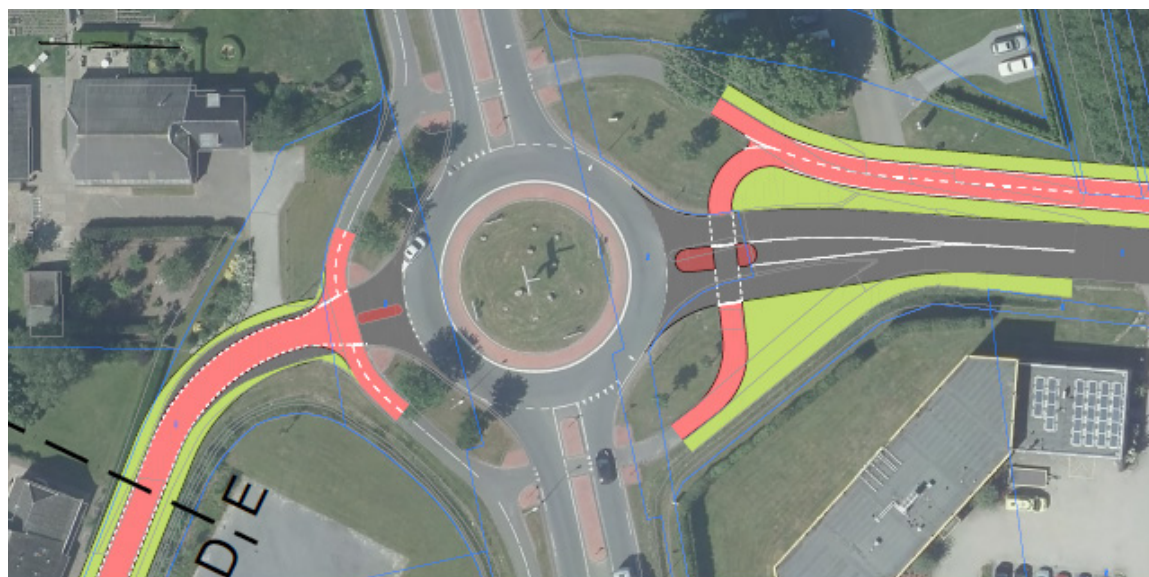
4.1 Verkeerskundige aandachtspunten

Onlandweg

De Onlandweg is een bestaande smalle verharde asfaltweg. Om deze weg de kwaliteit van een doorfietsroute te geven, zal deze weg verbreed worden tot 4 meter. De verbreding kan plaatsvinden binnen de eigendomsgrenzen van de gemeente Tynaarlo. De Onlandweg zal worden ingericht als een fietspad met bestemmingsverkeer.

Oversteek N386

Bij de bestaande rotonde kunnen fietsers aan beide zijden van de rotonde de provinciale N386 oversteken. Aan beide zijden is een middengeleider aanwezig zodat fietsers in twee keer kunnen oversteken. Hier zijn in deze routevariant geen aanpassingen nodig.



Oversteek N386 bij bestaande rotonde

Meerweg

Op de Meerweg kunnen fietsers in de huidige situatie gebruik maken van de fietsstroken. De Meerweg is de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Vriezerbrug met vele in- en uitritten naar bedrijven. Per dag rijden hier circa 3.500 motorvoertuigen (bron: tellingen gemeente Tynaarlo). Om de doorfietsroute over het bedrijventerrein in te richten als een comfortabele en verkeersveilige route zal de Meerweg ingrijpend moeten worden aangepast. Aan de westzijde van de Meerweg dient een vrijliggend fietspad te worden aangelegd. Dit gaat ten koste van de bomen aan de westzijde van de Meerweg. Daarnaast moet er van meerdere bedrijven grond aangekocht worden om een vrijliggend fietspad te kunnen realiseren. Het bestaande elektriciteitshuisje aan de Meerweg (tegenover de benzinepomp) dient te worden verplaatst, hetgeen tot hoge realisatiekosten zal leiden. Ook met een vrijliggend fietspad is deze route met de vele in- en uitritten naar bedrijven en zijwegen niet verkeersveilig. Het afslaand verkeer kan de fietsers mogelijk over het hoofd zien. Daarnaast kan het verkeer uit de zijwegen de doorfietsroute blokkeren omdat ze voorrang moeten verlenen aan het verkeer op de Meerweg.



Bestaande situatie Meerweg



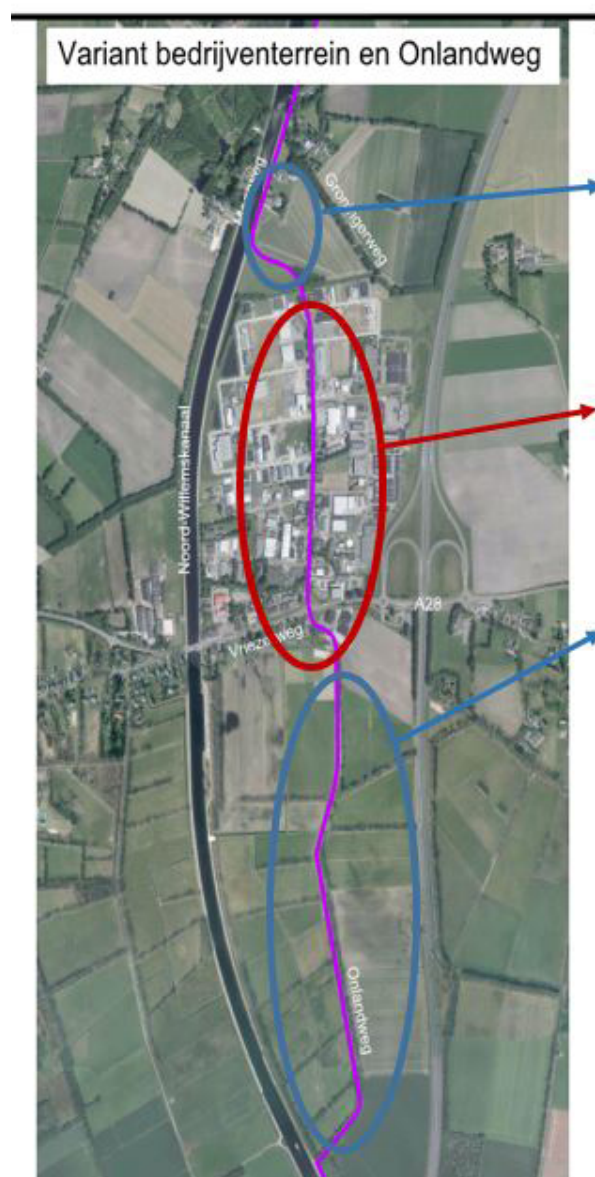
Impressie van Meerweg met vrijliggend fietspad



Kruispunt noordzijde bedrijventerrein

Ten noorden van het bedrijventerrein zal – om zoveel mogelijk scherpe bochten te voorkomen in de fietsroute – ter hoogte van het beeld 'de Zilveren Vredesduif' van Marte Röling het vrijliggende fietspad worden doorgetrokken over het groene veldje. Van de 'driehoek' zal één tak komen te vervallen om de doorfietsroute ter hoogte van deze locatie zo veilig mogelijk te maken. Dit betekent dat het gemotoriseerde verkeer dat vanuit het zuiden in westelijke richting v.v. wil gaan, te maken krijgt met een bocht in de weg die lastig te nemen is voor met name het vrachtverkeer. Ook zal er naar een alternatieve locatie moeten worden gezocht voor het beeld 'de Zilveren Vredesduif'.

4.2 Planologie



Van noord naar zuid (vanaf saunacomplex tot aan gerealiseerde betonverharding) zijn onderstaande bestemmingsplannen en (dubbel)bestemmingen aan de orde.

Bestemmingsplan Buitengebied 2013 & herziening 2017

- Verkeer (artikel 24)
- Leiding – Gas (2x) (artikel 29)
- Waarde- Archeologische verwachting 2 (artikel 36)

Bestemmingsplan Bedrijventerreinen 2013

- Verkeer (artikel 10)
- Waarde – Archeologische verwachting 2 (artikel 15)
- Aandachtsgebied wegverkeerslawaaï (artikel 21)

Bestemmingsplan Buitengebied 2013 & herziening 2017

- Verkeer (artikel 24)
- Waarde – Archeologie 2 (artikel 33)
- Waarde – Archeologische verwachting 2 (artikel 36)

De paarse variant past binnen de vigerende bestemmingsplannen mits de route over de bestaande weg en binnen de bestemming Verkeer blijft.

4.3 Beheer en onderhoud

De circa 3,6 kilometer lange route zal na realisatie geheel op grond van de gemeente Tynaarlo komen te liggen. Logisch is dan dat het beheer en onderhoud van deze routevariant in zijn geheel de verantwoordelijkheid van de gemeente Tynaarlo wordt.

4.4 Voor- en nadelen

Het voordeel van deze variant is dat de gronden grotendeels in bezit zijn van de gemeente Tynaarlo en grotendeels past binnen de vigerende bestemmingsplannen.

Ondanks het vrijliggende fietspad op het bedrijventerrein wordt deze route niet als verkeersveilig en aantrekkelijk ervaren. Dit komt door de vele kruisingen op het industrieterrein. Daarnaast brengt deze route hoge realisatiekosten met zich mee als gevolg van de herinrichting van boven- en ondergrondse infrastructuur. In deze optie is het op termijn niet mogelijk om een ongelijkvloerse kruising met de N386 te realiseren.

4.5 Kosten

De geraamde kosten (gelijkvloerse oversteek) bedragen ca. € 2.625.000,- exclusief btw.

Variant A28



L:\PROJECTEN-WEGEN\Fietssnelweg Assen-Groningen\Fietssnelweg - Projectmap RHDH\Ontwerp FSW\CAD\01 VO\03 Nieuw

Route A28

5 Routevariant geheel langs westzijde A28 (blauwe route)

In tegenstelling tot de overige varianten begint deze route bij de onderdoorgang van de A28, ondanks dat tussen de onderdoorgang A28 en Onlandweg medio 2019 al een bromfietspad is aangelegd. De circa 3.600 meter lange route ligt vanaf de onderdoorgang van de A28 in zijn geheel langs de A28. Ter hoogte van de Vriezerweg (N386) kan het fietsverkeer ter hoogte van het carpoolterrein gebruik maken van de bestaande fietsoversteek aan de westzijde van de rotonde. Ten noorden van de Vriezerweg (N386) loopt deze route verder tussen het bedrijventerrein en de A28 tot de Groningerweg en via deze Groningerweg naar de aansluiting met de Meerweg-Sluisweg. Voor deze routevariant moet voor een groot deel een nieuw tracé worden aangelegd.

Omdat het verharderen van de Groningerweg vanuit cultuurhistorisch oogpunt minder wenselijk is, is er gekeken naar een mogelijke alternatieve route. Het alternatieve tracé is weergegeven in de kaart. De route gaat over een bestaand zandpad direct aan de noordzijde van het bedrijventerrein. Dit pad heeft in tegenstelling tot de Groningerweg geen grote cultuurhistorische waarde.

Deze route loopt bijna in zijn geheel langs de A28 en wijkt daarmee af van het uitgangspunt om de doorfietsroute zo veel mogelijk langs de oostzijde van het Noord-Willems kanaal aan te leggen. Voor gebruikers van de doorfietsroute die van bijvoorbeeld Groningen naar Assen gaan is deze routevariant iets langer dan de route langs de oostzijde van het kanaal.

5.1 Verkeerskundige aandachtspunten

Oversteek N386

1. *Gelijkvloers*

Ter hoogte van de bestaande rotonde bij de westelijke afrit van de A28 kan het fietsverkeer de Vriezerweg (N386) in twee keer oversteken. Hiervoor hoeven geen aanpassingen aan de oversteek te worden verricht.

2. *Ongelijkvloerse oversteek N386*

In deze variant wordt ter hoogte van de rotonde een fietstunnel gerealiseerd.

Aansluiting Groningerweg – Sluisweg

De Groningerweg sluit aan op de Sluisweg. Bij de uitwerking van deze T-splitsing is verkeersveiligheid een belangrijk aspect. Daarnaast vormt de cultuurhistorische waarde van de Groningerweg een belangrijke randvoorwaarde.

Indien er gekozen wordt voor het tracé over het zandpad ten noorden van het bedrijventerrein, dan zal de Meerweg vanaf de aansluiting met dit zandpad als fietsstraat worden ingericht.

5.2 Overige aandachtspunten

Grondaankoop

Voor deze routevariant is ten zuiden van de N386 veel grondaankoop nodig. Slechts een klein deel van de grond is reeds in bezit van de betrokken overheden. Dit is het deel ten oosten van de Onlandweg en ten zuiden van de carpoolplaats/N386. Hier is door de gemeente in het verleden grond aangekocht ten behoeve van een eventuele uitbreiding van het bedrijventerrein aan de zuidkant van de Vriezerweg (N386).

Flora en fauna

Tussen de onderdoorgang A28 en de Onlandweg ligt een groenstrook waarvan Het Drents Landschap eigenaar is. Om deze routevariant te kunnen realiseren, moet deze strook worden doorsneden. Uit een quickscan naar de flora en fauna is gebleken dat er een dassenburcht in deze groenstrook aanwezig is.

Bij de aanleg van de route langs de A28 worden enkele historische houtwallen doorsneden. Ten behoeve van de aanleg van de doorfietsroute moeten er bomen worden gekapt, hetgeen ten koste gaat van de historische houtwallen.

Cultuurhistorische waarde Groningerweg

In juni 2019 heeft de provincie een quickscan uitgevoerd naar de cultuurhistorische waarde van de Groningerweg. Deze quickscan is als bijlage toegevoegd aan deze notitie.

De Groningerweg is één van de oudste wegen van de provincie Drenthe en maakt onderdeel uit van de (pre) historische routes die het Drents plateau in noordwestelijke-zuidoostelijke richting ontsloten. Deze route loopt grofweg tussen Groningen in het noorden en Coevorden in het zuiden. In de bodem resteren nog vele restanten van deze route, zoals karrensporen en archeologische vondsten. In het fysieke landschap zijn de restanten niet alleen herkenbaar aan zandpaden, maar volgen ook veel van de Drentse hoofdwegen deze oude routes, zoals de Groningerweg, die door meerdere gemeenten loopt.

Vanuit Tynaarlo liep de weg in noordelijke richting naar Yde, Eelde, Paterswolde en in zuidelijke richting naar Zeegse en Taarlo. Dit stuk, dat nu bekend staat als de Groningerweg, fungeerde als ontsluiting van het dorp Tynaarlo naar de hooi- en madelanden in het beekdal van de Runsloot; een bovenloop van het beekdalsysteem van het Eelderdiep.

In de 20^{ste} eeuw is dit stuk Groningerweg geïsoleerd geraakt door ontwikkelingen als ruilverkaveling, de komst van de A28 en het bedrijventerrein Vriezebrug.

Bij bovenstaande ontwikkelingen is echter steeds rekening gehouden met de aanwezigheid van dit oude zandpad; tijdens de ruilverkaveling is vanuit landschappelijk ontwerp de weg als zandpad met bomen gehandhaafd (zie tekening Landschapsplan).



Uitsnede van Landschapsplan (ca 1970), waarop de Groningerweg als onverharde weg met bomen is ingetekend als 'te handhaven' (rood). De zwarte lijnen zijn aan te planten bomen, singels en bosschages.

Waardering en advies vanuit de quickscan Cultuurhistorie:

- Dit stuk Groningerweg is een bewaard en tijdens eerdere ruimtelijke ontwikkelingen gekoesterd restant van een historische route in Drenthe;
- Het zandpad in combinatie met de bomenrij is één van de mooiere, geïsoleerde voorbeelden van een zandpad in de gemeente Tynaarlo;
- Het pad kent op provinciaal en gemeentelijk beleidsniveau een hoge cultuurhistorische waarde;
- Een verbreding en verharding van dit zandpad gaat ten koste van deze cultuurhistorische waarde en is daarom in tegenspraak met de gemeentelijke ambitie voor zandwegen, landschap en cultuurhistorie;
- De zandweg kent ook wat betreft Archeologie een middelhoge tot hoge verwachting.

Het advies is dan ook om niet te kiezen voor een variant over de cultuurhistorische Groningerweg. Indien toch voor een variant over de Groningerweg wordt gekozen, zal het een omgevingsvergunning-technisch omvangrijk traject worden. Er is dan een verdiepend cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling nodig. Vanuit deze cultuurhistorische waardering en het omliggende landschap dient dan een landschappelijk ontwerp en inpassing te worden opgesteld, waarbij het zandpad als inspiratie dient en behouden blijft. En dan is het alsnog de vraag of op grond van dit verdiepende onderzoek en onderwerp een tracé over de Groningerweg in het traject van WRO en omgevingsvergunningen door de gemeente wordt goedgekeurd.

5.3 Planologie



Van noord naar zuid (vanaf Groningerweg tot aan gerealiseerde betonverharding) zijn onderstaande bestemmingsplannen en (dubbel)bestemmingen aan de orde.

Bestemmingsplan Buitengebied 2013 & herziening 2017

- Agrarisch (artikel 3)
- Verkeer (artikel 24)
- Leiding – Gas (2x) (artikel 29)
- Waarde – Archeologische verwachting 2 (artikel 36)
- Luchtvaartverkeerzone – ~~aan~~ app 2 (artikel 48.9)

Voor de aanwezige zandweg geldt het asfalteren als strijdig met het bestemmingsplan (artikel 47 h). Hiervan kan via afwijking bestemmingsplan (artikel 49 n) alsnog medewerking verleend worden, mits geen onevenredige afbreuk plaatsvindt van de cultuurhistorische waarden.

Bestemmingsplan Bedrijventerreinen 2013

- Bedrijventerrein (artikel 4)
 - Bouwvlak
 - Specifieke bouweenduiding – zichtlocatie
- Groen (artikel 6)
 - Specifieke vorm van water – retenbeken
- Water (artikel 11)
- Waarde – Archeologische verwachting 2 (artikel 15)
- Aandachtsgebied wegverkeerslawaai (artikel 21)

Bestemmingsplan Buitengebied 2013 & herziening 2017

- Agrarisch (artikel 3)
- Waarde – Natuur (artikel 14)
- Verkeer (artikel 24)
- Leiding – Gas (artikel 29)
- Waarde – Archeologie 2 (artikel 33)
- Waarde – Archeologische verwachting 2 (artikel 36)

De bestemming Waarde – Natuur is mogelijk niet in beeld, maar afhankelijk waar de route exact langs loopt. De geprojecteerde bestemming Leiding – Gas is zeer waarschijnlijk onterecht op de verbeelding geplaatst.

Het grote gedeelte in het agrarische gebied zou via een omgevingsvergunning (“aanleg”vergunning) gerealiseerd kunnen worden, maar gezien de lengte en specifieke functie zou een bestemmingsplan wellicht meer voor de hand liggen.

5.4 Beheer en onderhoud

Het zuidelijke deel (Onlandweg) is in beheer en onderhoud van de gemeente Tynaarlo. Over het nieuw te realiseren noordelijke deel van de route moeten nog afspraken worden gemaakt over het eigendom en het daaruit voortvloeiende beheer en onderhoud.

5.5 Voor- en nadelen

Voordelen zijn dat de bestaande oversteek bij de rotonde gebruikt kan worden. Daarnaast zullen weinig omwonenden bezwaar hebben tegen deze variant.

De vraag is in hoeverre deze variant bijdraagt aan de uitstraling van een comfortabele doorfietsroute. Deze variant ligt bijna in zijn geheel langs de A28. Daarnaast wijkt deze route af van het tracé Noord-Willemskanaal. De lengte van de deze route maakte de route minder interessant.

De oversteek bij de bestaande rotonde, brengt door de intensiteit en de snelheid van het verkeer vanaf de afrit van de A28 risico's met zich mee. De verkeersintensiteiten zijn hier hoger dan op de N386 bij de Vriezerbrug en de Meerweg.

Ten behoeve van de aanleg van de route dient veel grond te worden aangekocht. Dit brengt extra kosten met zich mee.

Verder dienen er diverse houtwallen te worden doorsneden, hetgeen de kap van bomen en daarmee verlies van de cultuurhistorische waarde van de houtwallen met zich mee brengt. De aanwezigheid van een dassenburcht nabij de onderdoorgang van de A28 maakt de aanleg door de bosschage niet mogelijk.

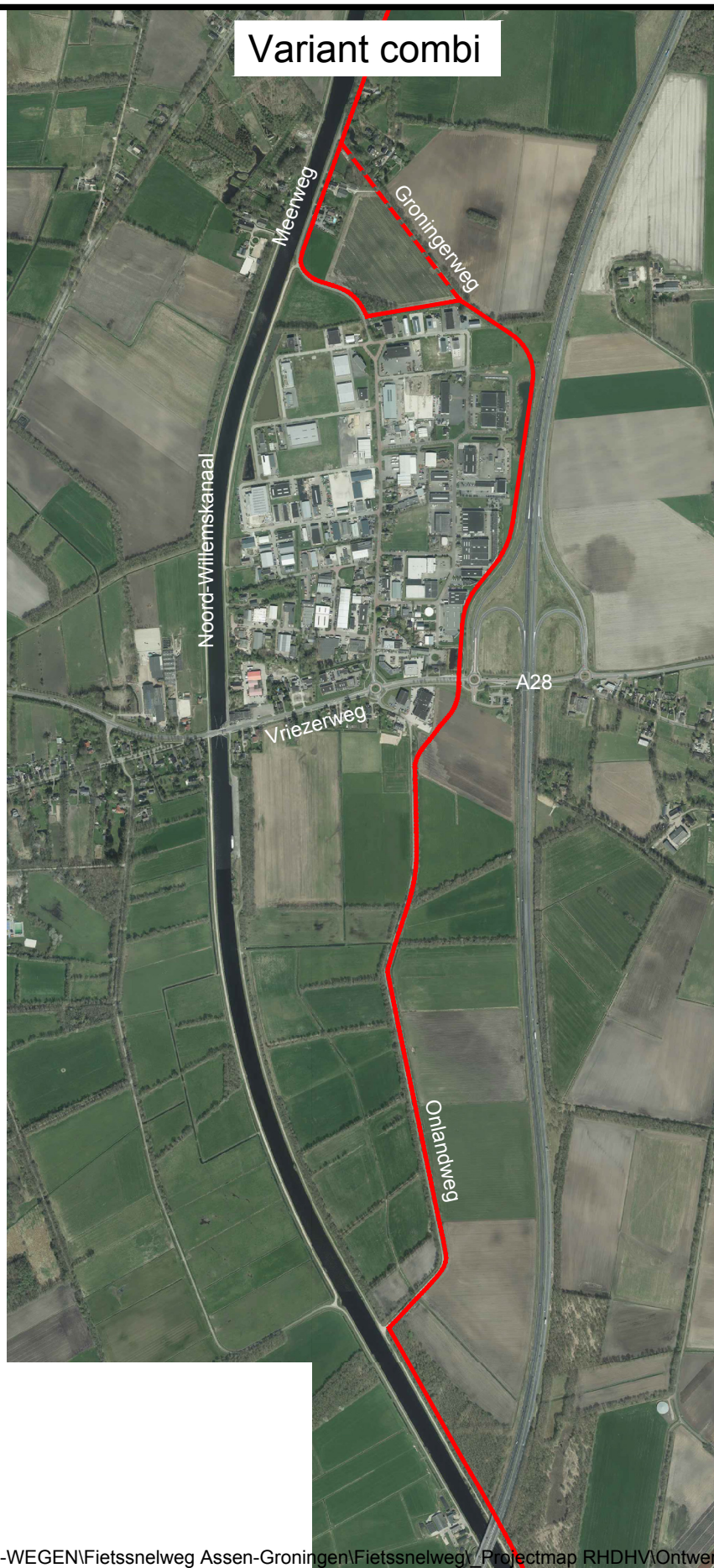
De aanleg van de doorfietsroute over de historische Groningerweg past niet binnen het door de gemeenteraad vastgestelde beleid ten aanzien van de bescherming van historische zandwegen. Een alternatieve route via het zand ten noorden van het bedrijventerrein is mogelijk een alternatief. Dit tracé is voor de fietsers niet ideaal (omrijden) en komt het gebruik van de doorfietsroute niet ten goede.

Ten behoeve van de realisatie van de route is een wijziging van het bestemmingsplan nodig. Dit kost extra tijd en kosten.

5.6 Kosten

Gelijkvloerse oversteek:	circa € 2.975.000 exclusief btw.
Ongelijkvloerse oversteek:	circa € 9.600.000,- exclusief btw.

Variant combi



L:\PROJECTEN-WEGEN\Fietssnelweg Assen-Groningen\Fietssnelweg\Projectmap RHDHV\Ontwerp FSW\CAD\01 VO\03 Nieuw

Afbeelding variant Onlandweg – westzijde A28 – Groningerweg (combinatie variant)

6 Routevariant Onlandweg – Westzijde A28

Deze (rode) variant is een combinatie van de Onlandweg (paarse route) en de route langs de westzijde van de A28 uit de blauwe variant.

Deze route loopt over de Onlandweg. Ten zuiden van de bedrijven (o.a. bouwmarkt en sportschool) gaat deze route via een nieuw te realiseren fietspad richting de rotonde bij het carpoolterrein. Aan de noordzijde van de Vriezerweg (N386) volgt deze route de A28 en de Groningerweg om op de Meerweg uit te komen. Er zal tussen het bedrijventerrein en de A28 een nieuwe route moeten worden gecreëerd tot de Groningerweg. De Groningerweg is een bestaande onverharde oude doodlopende weg met een grote cultuurhistorische waarde. De Groningerweg sluit aan op de Meerweg bij het kanaal. Omdat het verharderen van de Groningerweg vanuit cultuurhistorisch oogpunt minder wenselijk is, is er gekeken naar een mogelijke alternatieve route. Deze is bij de blauwe variant (hoofdstuk 5) beschreven.

6.1 Verkeerskundige aandachtspunten

Onlandweg

De Onlandweg is een bestaande smalle verharde asfaltweg. Om deze weg de kwaliteit van een doorfietsroute te geven, zal deze weg verbreed worden tot 4 meter. De aanpassing aan de Onlandweg is reeds beschreven bij de paarse variant in paragraaf 4.1.

Oversteek N386

Bij de rode variant kan de N386 bij de rotonde van de A28 zowel gelijkvloers als ongelijkvloers worden gepasseerd. Deze opties zijn bij de blauwe variant in paragraaf 5.1 reeds beschreven.

Aansluiting Meerweg -Sluisweg

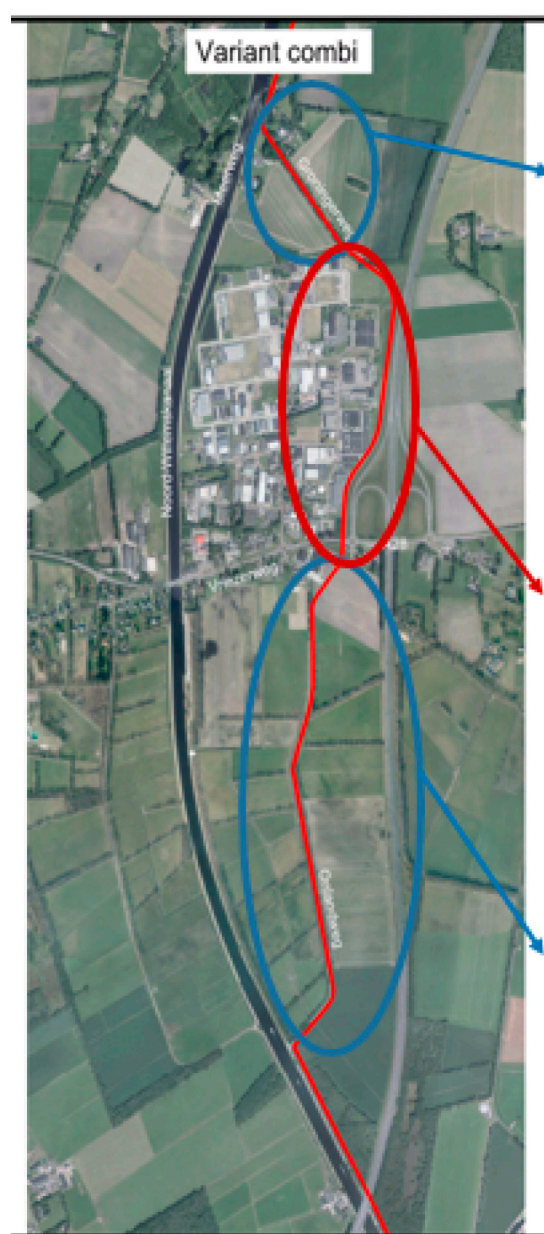
Indien er, ondanks de grote cultuurhistorische waarde van de Groningerweg, wordt gekozen voor dit tracé dan verdient het ontwerp van de aansluiting met de Sluisweg de nodige aandacht. De fietsers komen hier in een voorrangsbocht.

Indien er voor het alternatieve tracé wordt gekozen, dan zal de Meerweg vanaf de aansluiting met het huidige zandpad als fietsstraat worden ingericht. Aandachtspunt hierbij is de intensiteit en snelheid van het (sluip) verkeer van en naar het bedrijventerrein.

6.2 Overige aandachtspunten

Zoals bij de blauwe variant in hoofdstuk 5 reeds is beschreven is de cultuurhistorische waarde van de Groningerweg een belangrijk aandachtspunt. Het verharderen van een zandweg en de bestemming Water op het bedrijventerrein zijn de aandachtspunten. Het verharderen van de Groningerweg lijkt, gezien de grote cultuurhistorische waarde, niet kansrijk.

6.3 Planologie



Van noord naar zuid (vanaf Groningerweg tot aan gerealiseerde betonverharding) zijn onderstaande bestemmingsplannen en (dubbel)bestemmingen aan de orde.

Bestemmingsplan Buitengebied 2013 & herziening 2017

- Agrarisch (artikel 3)
- Verkeer (artikel 24)
- Leiding – Gas (2x) (artikel 29)
- Waarde – Archeologische verwachting 2 (artikel 36)
- Luchtvaartverkeerzone – ~~cns~~ app 2 (artikel 48.9)

Voor de aanwezige zandweg geldt het asfalteren als strijdig met het bestemmingsplan (artikel 47 h). Hiervan kan via afwijking bestemmingsplan (artikel 49 n) alsnog medewerking verleend worden, mits geen onevenredige afbreuk plaatsvindt van de cultuurhistorische waarden.

Bestemmingsplan Bedrijventerreinen 2013

- Bedrijventerrein (artikel 4)
 - Bouwvlak
 - Specifieke bouwaanduiding – zichtlocatie
- Groen (artikel 6)
 - Specifieke vorm van water – retentiebekken
- Water (artikel 11)
- Waarde – Archeologische verwachting 2 (artikel 15)
- Aandachtsgebied wegverkeerslawaai (artikel 21)

Bestemmingsplan Buitengebied 2013 & herziening 2017

- Agrarisch (artikel 3)
- Verkeer (artikel 24)
- Waarde – Archeologie 2 (artikel 33)
- Waarde – Archeologische verwachting 2 (artikel 36)

6.4 Beheer en onderhoud

Het zuidelijke deel (Onlandweg) is in beheer en onderhoud van de gemeente Tynaarlo. Over het nieuw te realiseren noordelijke deel van de route moeten nog afspraken worden gemaakt over het eigendom en het daaruit voortvloeiende beheer en onderhoud.

6.5 Voor- en nadelen

Ten opzichte van de blauwe variant zijn er enkele voordelen te benoemen. Door de Onlandweg te volgen hoeven er minder aankopen te worden gedaan en worden er geen cultuurhistorisch waardevolle houtwallen doorsneden.

Ten opzichte van de paarse variant kan als voordeel worden genoemd dat de route niet over het bedrijventerrein loopt en daarmee verkeersveiliger is. De route is wel langer dan de paarse route. Niet uitgesloten kan worden dat de fietsers de Onlandweg volgen en vervolgens via de kortste route over het bedrijventerrein richting het kanaal rijden.

De oversteek bij de bestaande rotonde, brengt door de intensiteit en de snelheid van het verkeer vanaf de afrit van de A28 risico's met zich mee. De verkeersintensiteiten zijn hier hoger dan op de N386 bij de Vriezerbrug en de Meerweg. Voordeel is wel dat bestaande oversteek bij de rotonde kan worden gebruikt.

De aanleg van de doorfietsroute over de historische Groningerweg past niet binnen het door de gemeenteraad vastgestelde beleid ten aanzien van de bescherming van historische zandwegen. Een alternatieve route via het zand ten noorden van het bedrijventerrein is mogelijk een alternatief. Dit tracé is voor de fietsers niet ideaal (omrijden) en komt het gebruik van de doorfietsroute niet ten goede. Een aanvaardbaar alternatief voor de cultuurhistorische Groningerweg is de route langs de noordzijde van het bedrijventerrein met een aansluiting op de Meerweg. Dit bestaande zandpad heeft een minder hoge cultuurhistorische waarde.

6.6 Kosten

Gelijkvloerse oversteek:	circa € 2.450.000,- exclusief btw.
Ongelijkvloerse oversteek:	circa € 8.500.000,- exclusief btw.

7 Participatie

Op 28 juni 2017 is de verkenningsfase van de doorfietsroute gestart met een inloopbijeenkomst. Voor deze inloopbijeenkomst zijn diverse belangenvertegenwoordigers, ondernemers en aanwonenden uitgenodigd. Aansluitend zijn er 13 juli en 3 oktober 2017 bijeenkomsten voor de werkgroepen georganiseerd. De uitkomsten van dit proces zijn verwerkt in de Eindbeeldstudie. In deze studie zijn voor de omgeving van Vriezerbrug drie routevarianten opgenomen.

Ten behoeve van de verdere uitwerking van de varianten rond de Vriezerbrug zijn er op 29 november 2018 en 27 februari 2019 inloopbijeenkomsten georganiseerd.

Inloopbijeenkomst 29 november 2018

De inloopbijeenkomst op 29 november 2018 is goed bezocht. Tijdens de bijeenkomst is de aanwezigen gevraagd een reactie te geven op de gepresenteerde plannen. Onderstaand is een samenvatting van deze reacties weergegeven.

- Niet over bedrijventerrein of lang A-28.
- Waarom niet langs A-28 tussen Vries en De Punt? Zo direct mogelijk langs de snelweg.
- Goede verlichting;
- Verkeersveiligheid op 1. Bijv. Auto-remmende maatregelen.
- Visplaatsen aan Oostzijde van het Noord-Willemskanaal.
- Bereikbaarheid woningen/bedrijven Watermolendijk en uitzicht vanuit de inritten op de doorfietsroute

Tijdens de bijeenkomst op 29 november 2018 is een vierde tracé (rood: Onlandweg-A28) geïntroduceerd.

Inloopbijeenkomst 27 februari 2019

Tijdens de inloopbijeenkomst op 27 februari zijn de vier varianten Vriezerbrug gepresenteerd.

De inloopbijeenkomst is door ca. 65 personen bezocht. De bezoekers is gevraagd ter plaatse of thuis (via de website) een antwoordformulier in te vullen. In totaal zijn er 18 ingevulde formulieren binnengekomen. Geen enkele aanwezige heeft een voorkeur voor de variant over het bedrijventerrein (Meerweg). 11 aanwezigen hebben aangegeven dat hun voorkeur uitgaat naar de route langs het kanaal. 2 aanwezigen hebben een voorkeur voor de route via de Onlandweg-westzijde A28 (rode variant) en 5 hebben een voorkeur voor de variant langs de A28.

Op de diverse ingevulde formulieren zijn tevens enkele aandachtspunten voor het verdere proces aangegeven.

- Aandacht voor het gemengde gebruik op de Sluisweg-Kanaaldijk (fietser, landbouw- en gemotoriseerd verkeer);
- Indien er gekozen wordt voor de blauwe variant (langs de A28) moeten er veel bomen worden gekapt;
- Gelijkvloerse oversteek bij Vriezerbrug is gevaarlijk. Het is er erg druk en de auto's rijden hier erg hard. Maximumsnelheid verlagen naar 60 km/uur;
- Ongelijkvloerse oversteek van de N386 heeft de voorkeur;
- Langs kanaal is de meest directe en logische (continuïteit) route;
- Watermolendijk ligt hoger dan de woningen/bedrijven. Gevaarlijke situatie bij veel fietsverkeer. Ook bereikbaarheid woningen/bedrijven voor bezoekers is een aandachtspunt;
- Groningerweg is een karakteristiek cultuurhistorisch waardevol laantje. Wellicht is zandpad ten noorden van het bedrijventerrein een alternatief.

8 Kostenoverzicht Onlandweg Ongelijkvloers

De vier tracés zijn op basis van de SSK-methodiek geraamd. Van de gele, rode en blauwe tracés zijn de kosten voor zowel een gelijkvloerse, als de ongelijkvloerse oversteek van de N386 geraamd. In onderstaande tabel zijn de geraamde investeringskosten (excl. btw) weergegeven.

	Langs kanaal (geel)	Onlandweg – Meerweg (paars)	geheel langs A28 (blauw)	Onlandweg - westzijde A28 (rood)
Gelijkvloers	€ 1.750.000	€ 2.625.000	€ 2.975.000	€ 2.450.000
Ongelijkvloers	€ 8.900.000	niet onderzocht	€ 9.600.000	€ 8.500.000

9 Samenvatting en conclusie

De ambtelijke projectgroep heeft vier routevarianten onderzocht. De 4 routevarianten zijn schetsmatig uitgewerkt. Daarnaast zijn de routes beschouwd ten aanzien van de verkeerskundige aspecten, Eindbeeldstudie, planologie, beheer & onderhoud en kosten. Het resultaat is onderhavige notitie. Daarnaast is door de ambtelijke werkgroep een beoordelingstabel opgesteld. Deze beoordelingstabel is toegevoegd in bijlage 1.

Tijdens de inloopbijeenkomsten op 29 november 2018 en 27 februari 2019 zijn de routevarianten aan de omgeving gepresenteerd. De bezoekers hebben hun feedback op de varianten kunnen geven. Tijdens de bijeenkomst op 27 februari 2019 is de bezoeker gevraagd de varianten te beoordelen en eventueel een voorkeur voor een variant uit te spreken.

Paarse en blauwe variant minder geschikt

Op basis van het door de ambtelijke projectgroep uitgevoerde onderzoek, aangevuld met de reacties van de bezoekers van de inloopbijeenkomsten, valt de variant over de Onlandweg en de Meerweg (paarse variant) af. Het aspect 'verkeersveiligheid' is hierbij doorslaggevend. De route kruist op het bedrijventerrein verschillende wegen. Daarnaast zijn de investeringskosten aanzienlijk. Belangrijkste reden hiervoor is de ingrijpende herinrichting van de Meerweg (o.a. verleggen kabels en leidingen en infrastructuur). Daar komt bij dat deze route afgeraden is door de bezoekers van de inloopbijeenkomst.

Ook de blauwe variant is minder geschikt. Deze variant kent hoge aanlegkosten (aankoop gronden). Daarnaast scoort deze variant slecht op beleving aangezien de route bijna volledig langs de A28 ligt. Ook doorsnijdt deze route een aantal waardevolle houtwallen.

Varianten langs het kanaal (geel) en de Onlandweg – A28 (rood) meest kansrijk

De variant langs het kanaal (geel) voldoet het meeste aan de in de Eindbeeldstudie geformuleerde uitgangspunten en zorgt voor een directe en meeste logische (continuïteit) route langs het Noord-Willemskanaal. Deze route heeft het meeste draagvlak op de inloopbijeenkomsten. Daarnaast kent deze route de laagste aanlegkosten (geen grondaankoop nodig). Ook planologisch gezien kent deze route weinig obstakels. Grootste aandachtspunt is een verkeersveilige oversteek over de N386 ter hoogte van de brug.

De rode variant (Onlandweg – A28) is een haalbaar alternatief voor de gele variant. Het oorspronkelijke tracé via de Groningerweg lijkt vanwege de grote cultuurhistorische waarde van de weg niet haalbaar. Een alternatief tracé via het zandpad (Meerweg) ten noorden van het bedrijventerrein is dat wel.

De rode variant voldoet in mindere mate aan de uitgangspunten van de Eindbeeldstudie. De route is minder direct dan de gele aangezien de route ca. 400 m langer is. De vraag is dan ook of een deel van de beoogde doelgroep niet alsnog de route Onlandweg – Meerweg (bedrijventerrein) neemt. De investeringskosten van de rode variant liggen ca. € 425.000 hoger. Dit komt mede door de aankoop van de benodigde gronden en de extra lengte van de route.

Ongelijkvloerse oversteek

Het advies is om in geen enkele variant te kiezen voor een ongelijkvloerse oversteek. Gezien het relatief rustige snelheidsbeeld op de N386, het verwachte gebruik van 500 fietsers per dag en de hoge investeringskosten is een ongelijkvloerse oplossing op dit moment maatschappelijk niet te verantwoorden. Indien blijkt dat het gebruik van de doorfietsroute ter hoogte van de oversteek met de N386 significant toeneemt, kan worden overwogen in een later stadium alsnog een fietstunnel te realiseren. Voor beide varianten (geel en rood) is dit nog mogelijk.

Bijlage 1: Beoordelingstabel

In onderstaande tabel worden de 4 varianten onderling met elkaar vergeleken ten aanzien van de verschillende genoemde aspecten. De aspecten en de scores zijn tot stand gekomen na ambtelijke overleggen tussen provincie Drenthe en de gemeente Tynaarlo. Tevens is de voorkeur van de aanwezigen van de inloopbijeenkomst toegevoegd aan de tabel.

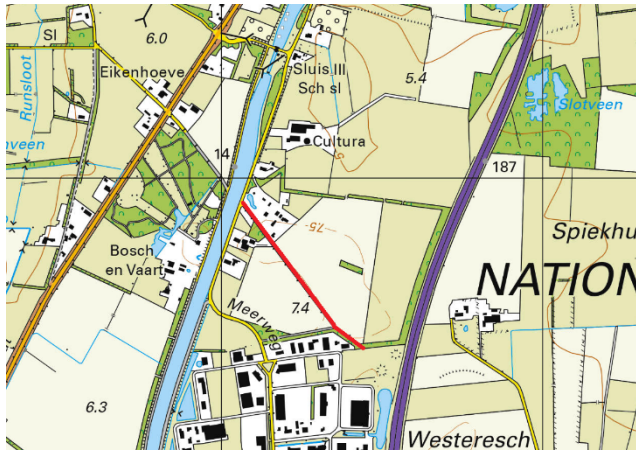
Criterium	Langs kanaal	Onlandweg - Meerweg	Geheel langs A28	Onlandweg - westzijde A28
			via Groningerweg	via Groningerweg
	Geel	Paars	Blauw	Rood
1. Hoogwaardige aanvulling in het fietsnetwerk	+	-	0	0
2. Snelle, veilige en aantrekkelijke verbinding				
2.1 Snelle verbinding (afstand, kruisingen, bochten)	+	+	-	-
2.2. Veilige verbinding (oversteken N386)	0	0	0	0
2.3 Veilig (medegebruik)	+	+	+	0
2.4 Veilig (Inritten woningen/bedrijven)	0	-	+	+
2.5 Aantrekkelijke verbinding (landschap, snelweg)	+	-	-	0
3. Landschappelijke inpassing				
3.1 Invloed op cultuurhistorisch. waardevolle zandpaden ¹	0	0	0	0
3.2 Kap bomen	+	-	-	
4. Planologie (wijziging bestemmingsplan)	0	-	-	0
5. Grondposities / aankoop	+	-	-	-
6. Kans dat deel route (in toekomst) op bedrijventerrein ligt	+	-	+	-
7. Voorkeuren bezoekers inloopbijeenkomst	11	0	5	2
8. Kosten gelijkvloers (excl. BTW)	€ 1.750.000	€ 2.625.000	€ 2.650.000	€ 2.450.000

¹ Met het vermijden van de Groningerweg hoeft geen enkel cultuurhistorisch waardevol zandpad meer verhard te worden waardoor dit aspect niet meer onderscheidend is.

Bijlage 2: Quick scan cultuurhistorische waarde Groningerweg

Quickscan cultuurhistorische waarde van de Groningerweg bij Vriezerbrug.

Sterre Brummel (beleidsadviseur Cultuurhistorie en Ruimte), Provincie Drenthe



Onderwerp:

Voor de Doorfietsroute De Groene As Groningen-Assen worden vier varianten verkent in en om Vriezerbrug. Twee van deze varianten (blauw en rood op de variantenkaart) gaan over het tracé van de Groningerweg; een onverharde bomenlaan (zandpad) tussen de A28 en de Meerweg, op bovenstaande kaart rood ingekleurd.

Vraag:

Wat is de cultuurhistorische waarde van de Groningerweg? Wat is het advies vanuit Cultuurhistorie voor een variant langs deze route?

Verhaal van de Groningerweg

De Groningerweg is één van de oudste wegen van de provincie Drenthe en maakt onderdeel uit van de (pre)historische routes die het Drents plateau in nw-zo richting ontsloten. Deze route loopt grofweg tussen Groningen in het noorden en Coevorden in het zuiden. In de bodem resteren nog vele restanten van deze route, zoals karrensporen en archeologische vondsten. In het fysieke landschap zijn de restanten niet alleen herkenbaar aan zandpaden, maar volgen ook veel van de Drentse hoofdwegen deze oude routes, zoals de Groningerweg, die door meerdere gemeenten loopt.

Vanuit Tynaarlo liep de weg in noordelijke richting naar Yde, Eelde, Paterswolde en in zuidelijke richting naar Zeegse en Taarlo. Dit stuk, dat nu bekend staat als de Groningerweg, fungeerde als ontsluiting van het dorp Tynaarlo naar de hooi- en madelanden in het beekdal van de Runsloot; een bovenloop van het beekdalsysteem van het Eelderdiep.

In de 20^{ste} eeuw is dit stuk Groningerweg geïsoleerd geraakt door ontwikkelingen als ruilverkaveling, de komst van de A28 en het bedrijventerrein Vriezerbrug.

Bij bovenstaande ontwikkelingen is echter steeds rekening gehouden met de aanwezigheid van dit oude zandpad; tijdens de ruilverkaveling is vanuit landschappelijk ontwerp de weg als zandpad met bomen gehandhaafd (zie tekening Landschapsplan).

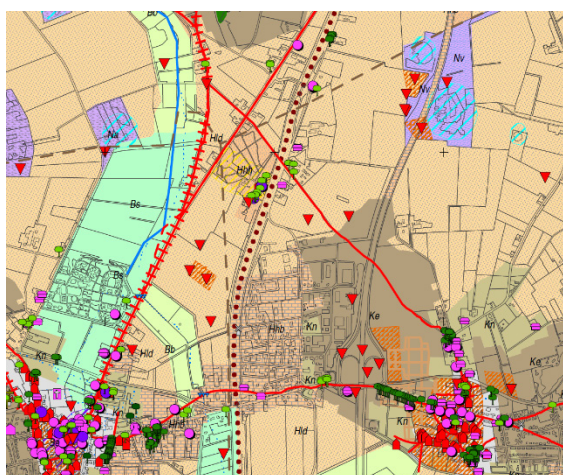


Uitsnede van Landschapsplan (ca 1970), waarop de Groningerweg als onverharde weg met bomen is ingetekend als 'te handhaven' (rood). De zwarte lijnen zijn aan te planten bomen, singels en bosschages.

Cultuurhistorische beleid gemeente Tynaarlo:

De Structuurvisie Cultuurhistorie Tynaarlo 2014-2014 'Een juweel tussen twee provinciehoofdsteden', die mede is opgesteld naar aanleiding van de Cultuurhistorie waardenkaart Tynaarlo (2014), heeft wat betreft zandwegen de volgende ambitie (p.35):

Een categorie waar we voorzichtig mee om willen gaan, zijn de zandpaden. In de laatste halve eeuw zijn de meeste wegen verhard, waardoor zandpaden uitsluitend nog in bossen of in vergeten hoekjes van het platteland voorkomen. Behoud of revitalisering van zandpaden is daarom een belangrijk aspect om het historische karakter van het platteland te behouden of te versterken.



Uitsnede van de Cultuurhistorische Waardenkaart Tynaarlo 2014, waarop de Groningerweg in rood is aangegeven als historische weg vòòr 1832.

> De gemeentelijke visie en het beleid is om zandpaden te behouden of revitaliseren, om het historische karakter te behouden of te versterken. Deze ambitie komt ook terug in de gemeentelijke verordening en vergunningstrajecten.

Cultuurhistorisch beleid Provincie Drenthe:

De nota Cultuurhistorisch Kompas Drenthe, dat de provinciale belangen en ambities Cultuurhistorie beschrijft, kenmerkt de volgende ambities voor het gebied (vallend onder de Kop van Drenthe).

Onze ambities (zoals ook verwoord in paragraaf 6.2.3) richten zich op:

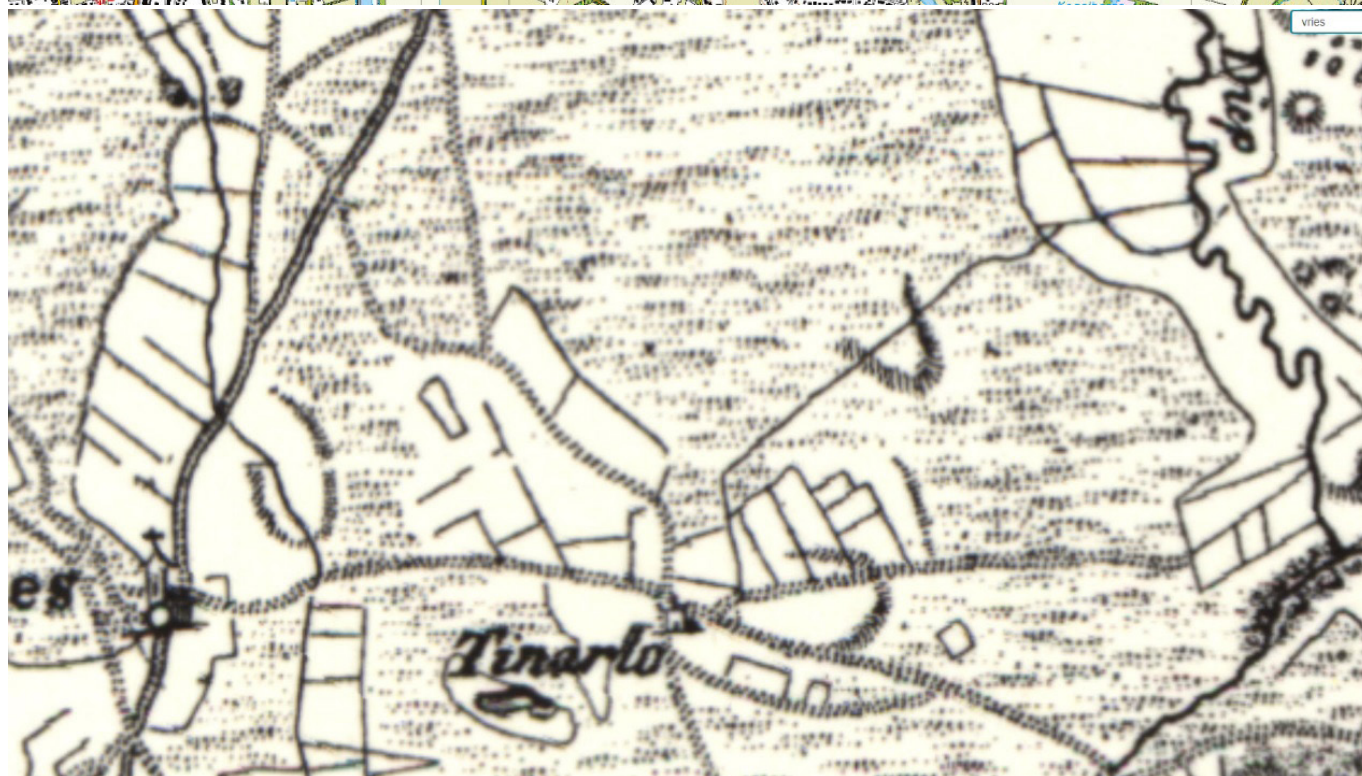
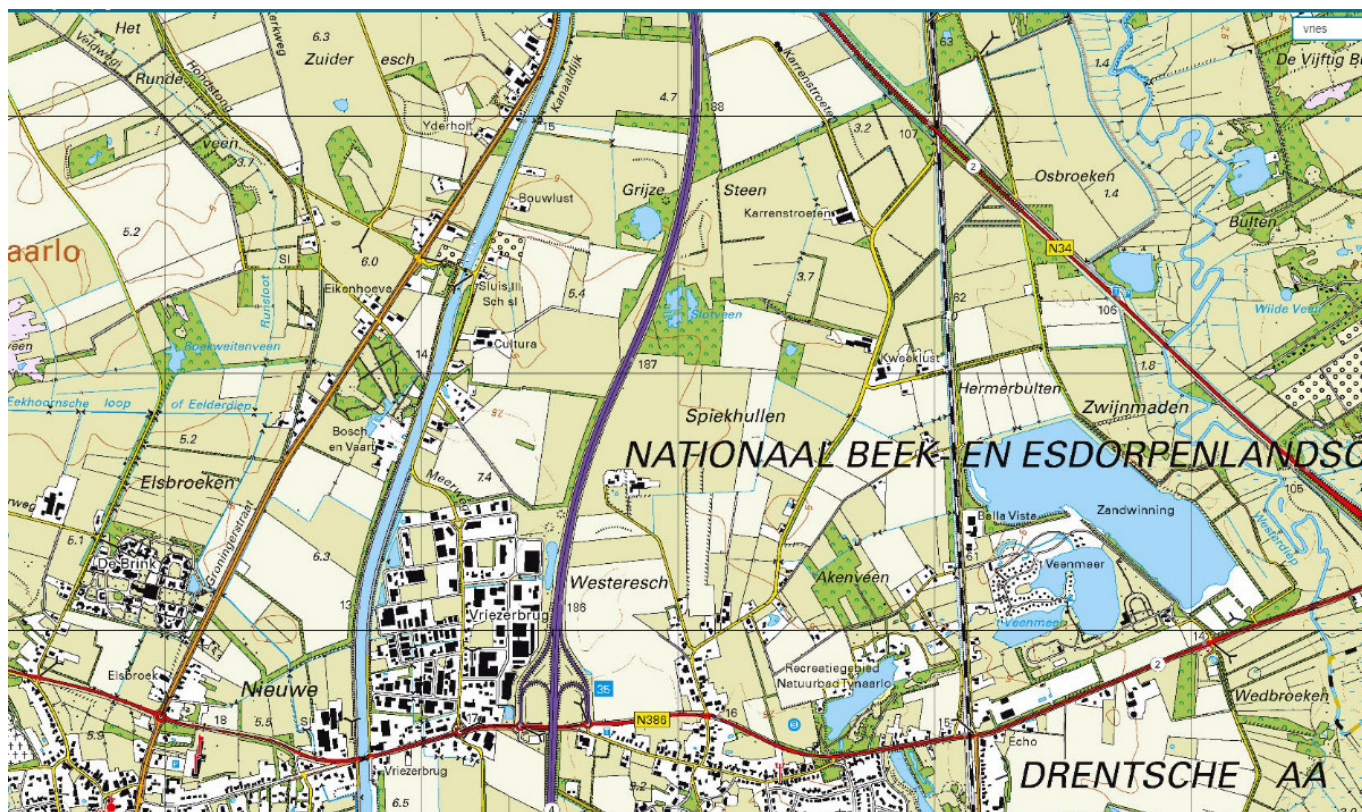
- Het in stand houden van de karakteristiek van het esdorpenlandschap. Deze karakteristiek uit zich in een zichtbare ruimtelijke samenhang tussen esdorp, es, beekdal en veld, met bijbehorend microreliëf en beplantingselementen als houtwallen, esrandbosjes en middeleeuwse gebruiksbossen. Bovendien kent het esdorpenlandschap een grote tijdsdiepte, wat blijkt uit zichtbare en onzichtbare (pre)historische bewoningssporen als nederzettingen, grafmonumenten en celtic fields. Dit wordt in het bijzonder op het Noordscheveld weerspiegeld;*
- Het vasthouden en zorgvuldig doorzetten van de ruimtelijke opzet van de esdorpen. Deze opzet wordt getypeerd door een vrije ordening van bebouwing en boerderijen, afwisseling tussen bebouwde plekken en open ruimtes (in het bijzonder de brinken) en doorzichten naar het omliggende buitengebied;*
- Het behouden van de openheid van de brede beekdalen als contrast met hun scherpe begrenzungen in de vorm van houtwallen en bossen;*
- Het veilig stellen van de karakteristiek van de randveenontginningen, door het behouden van licht slingerende wegdorpen en verder versterken van de houtwalpatronen en de opstreckende verkaveling in het buitengebied;*
- Het blijvend zichtbaar onderscheiden van de reeks van landgoederen rond Eelde en Paterswolde. Deze reeks wordt gekenmerkt door een karakteristieke tuin- en parkaanleg, ingebed in landschappelijke structuren, met een variatie in maat en schaal en een doorlopende afwisseling van open en besloten ruimtes.*

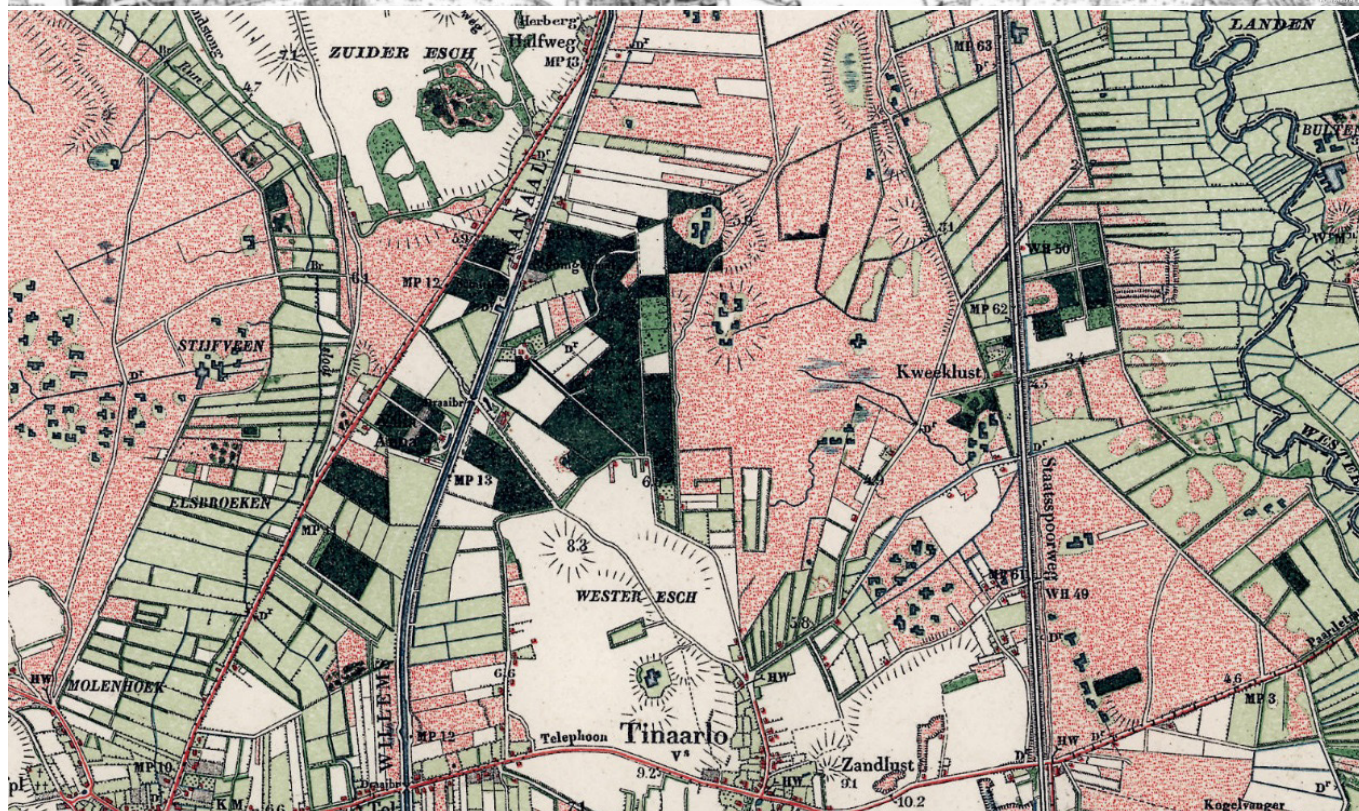
> Provinciale Sturingscategorie Cultuurhistorie: Eisen Stellen. Wij sturen daarbij op het herkenbaar houden van kenmerken van het esdorpenlandschap en de randveenontginningen.

Waardering en advies vanuit de Quickscan Cultuurhistorie:

- Dit stuk Groningerweg is een bewaard en tijdens eerdere ruimtelijke ontwikkelingen gekoesterd restant van een historische route in Drenthe;
- Het zandpad in combinatie met de bomenrij is één van de mooiere, geïsoleerde voorbeelden van een zandpad in de gemeente Tynaarlo;
- Het pad kent op provinciaal en gemeentelijk beleidsniveau een hoge cultuurhistorische waarde;
- Een verbreding en verharding van dit zandpad gaat ten koste van deze cultuurhistorische waarde en is daarom in tegenspraak met de gemeentelijke ambitie voor zandwegen, landschap en cultuurhistorie;
- De zandweg kent ook wat betreft Archeologie een middelhoge tot hoge verwachting;
- Advies is dan ook om niet te kiezen voor één van de varianten over de Groningerweg;
- Indien toch voor een variant over de Groningerweg wordt gekozen, zal het omgevingsvergunning-technisch omvangrijk traject worden. Er is dan een verdiepend cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling nodig. Vanuit deze cultuurhistorische waardering en het omliggende landschap dient dan een landschappelijk ontwerp en inpassing te worden opgesteld, waarbij het zandpad als inspiratie dient en behouden blijft. En dan is het alsnog de vraag of op grond van dit verdiepende onderzoek en onderwerp een tracé over de Groningerweg in het traject van WRO en omgevingsvergunningen door de gemeente wordt goedgekeurd.
- Vanuit beleid cultuurhistorie en ruimte denken wij graag mee; te bereiken via s.brummel@drenthe.nl.

In bijgevoegde kaarten is de Groningerweg in 1811, 1850, 1920 en 2016 afgebeeld
(bron www.topotijdreis.nl.)





DOORFIETS
de Groene As
ROUTE



gemeente Tynaarlo

provincie Drenthe