

Nota Zandwegen



Uitgangspunten en maatregelen voor het beschermen, functioneren en beheren van de zand- en puinwegen in de gemeente Groningen.

November 2023

Voorwoord

In het zuiden van de gemeente Groningen, het Gorecht, ligt een bijzonder netwerk van zandwegen met een totale lengte van ruim 36 km. Hiervan bestaat 22 kilometer uit zand en is 14 kilometer halfverhard. Het is een prachtig gebied dat rust uitstraalt en waarvan de lange historie voelbaar is. Een gebied dat we koesteren.

De gemeente Groningen is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de zandwegen. Dit dient in evenwicht te zijn met het behoud van de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische kwaliteiten. De zandwegen in het Gorecht zijn eeuwenoud en zijn ontstaan uit logische verbindingen tussen dorp en landerijen.

De huidige nota zandwegen stamt uit 1989. Sinds die tijd is het gebruik van de zandwegen veranderd van hoofdzakelijk agrarisch naar meer recreatief. De verkeersintensiteit van personenauto's en het bijbehorende parkeren is toegenomen. Tegelijkertijd is het aantal agrarische bedrijven afgenomen terwijl landbouwvoertuigen en machines zwaarder zijn geworden. Deze veranderingen hebben gevolgen voor de kwaliteit van zandwegen en voor het beheer en het onderhoud.

Met deze nota brengen we alle aspecten, dilemma's en opgaves samen die betrekking hebben op zandwegen, gericht op het behoud en versterken van de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden van de zandwegen.

Het gebied is vooral gebaat bij rust. Een minder intensief gebruikte zandweg zal minder snel beschadigen en behoeft minder onderhoud. Bovendien is een rustige omgeving goed voor de flora en fauna. Tegelijk is het belangrijk dat de diverse gebruikers wel gebruik kunnen blijven maken van het gebied.

Door het gebruik te voet of per fiets te stimuleren en het gemotoriseerd gebruik (verkeer, parkeren en crossmotoren) te ontmoedigen, zorgen we dat het landschap toegankelijk blijft voor iedereen maar dat de overlast van gemotoriseerd verkeer afneemt. We zetten daarom in op een gedragsverandering, waarbij we het belang van de zandwegen willen benadrukken zodat mensen zich bewust zijn van het prachtige, karakteristieke landschap waarin ze zich bevinden en waar iedereen van kan genieten.

In het essay "A Native Hill" beschrijft Wendell Berry hoe een weg met de historie van onze zandwegen, symbool staat voor een andere relatie met het land. Een pad (of zandweggetje natuurlijk) is weinig meer dan iets dat ontstaat uit gewoonte, uit kennis over het gebied, dat dat paadje daar is. Zo'n paadje is niet destructief, gaat om obstakels heen, er hoeft niets voor kapot. Er is contact met het landschap en de historie. Wandelend of fietsend op de zandwegen van het Gorecht, zijn we echt ergens, zijn we onderdeel van een historisch landschap. En dat moeten we koesteren zoals generaties voor ons dat ook hebben gedaan.

Kirsten de Wrede
Wethouder Natuur en Ecologie
Gemeente Groningen



Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Inhoudsopgave	4
1. Inleiding	6
1.1 Aanleiding.....	7
1.2 Opgaven.....	8
1.3 Doelstelling.....	8
1.4 Proces	9
1.5 Uitgangspunten	9
2. Beleidskader	11
2.1 Nationale kaders.....	11
2.1.1 Nationale Omgevingsvisie Extra	11
2.1.2 De Wegenwet	11
2.2 Regionale kaders	11
2.2.1 Landschapsvisie Drentsche Aa (Nationaal Park Drentsche Aa 2016).....	11
2.2.2 Beheer Inrichtings- en Ontwikkelingsplan Nationaal Park Drentsche Aa	12
2.3 Provinciale kaders.....	12
2.3.1 Natuurbeheerplan Groningen 2022	12
2.4 Gemeentelijke kaders.....	12

2.4.1 Omgevingsvisie Levende Ruimte	12
2.4.2 Landschapsontwikkelingsplan Haren 2004	13
2.4.3 Kadernota Buitengebied Haren 2013.....	13
2.4.4 Cultuurhistorische waardenkaart 2021.....	13
2.4.5 Mobiliteitsvisie Groningen goed op weg 2020	14
2.4.6 Beheersverordeningen Buitengebied Haren en Beheersverordening Glimmen	14
3. Waarden en functies	15
3.1 Landschappelijke en cultuurhistorische waarden.....	17
3.2 Ecologische waarde.....	17
3.3 Vrijtijdsbesteding	18
3.4 Leefkwaliteit.....	19
3.5 Toegankelijkheid	19
3.6 Verkeer	19
3.7 Wegbeheer	19
3.8 Landbouw en wonen.....	20
DEEL II Maatregelen	21
4. Beheer en onderhoud	22
4.1 Schouw	23
4.2 De onverharde rijbanen	23
4.3 De halfverharde rijbanen	24
4.4 De bermten.....	24
4.5 De fietspaden	25

4.6 Randvoorwaarden voor onderhoud.....	25
4.7 Rol bewoners en gebruikers.....	26
5 Maatregelen anders dan beheer en onderhoud	27
5.1 Verkeer en parkeren.....	27
5.1.1 Beperken snelheid.....	27
5.1.2 Overlast auto's/parkeren	28
5.1.3 Overlast auto's/verstuiwing	29
5.1.4 Geslotenverklaringen	29
5.2 Recreatief gebruik	30
5.2.1 Uitbreiding en herstel recreatief (zandwegen)netwerk.....	30
5.2.2 Ontdek en beleef het gebied.....	30
5.2.3 Fietspaden	31
5.3 Tegengaan ervaren overlast.....	31
5.3.1 Beperken belasting door zwaardere voertuigen.....	31
5.3.2 Beperken belasting/overlast door motoren.....	33
5.4 Planologische bescherming.....	33
5.5 Overige maatregelen.....	34
5.5.1 Bescherming profiel en oppervlak met fysieke en juridische maatregelen.	34
5.5.2 Bordeninventarisatie.....	35
6. Uitwerking	36
Conclusie	38
Bijlage I – overzicht zandwegen in beheer van gemeente Groningen....	39

Bijlage II Beeldkwaliteitsniveau zandwegen.....	47
--	-----------

1 Inleiding

In het landelijke gebied van de Hondsrug en de beekdalen van de Hunze en de Drentsche Aa ligt een fijnmazig netwerk van oeroude zandwegen en paden. Ze verbinden dorpen, erven, akkers, hooilanden, bossen en polders. De zandwegen zijn belangrijk voor de bewoners, landbouwers en bezoekers. Op de zandwegen wordt volop gewandeld, gefietst en paardgereden. Het bestaan van historische zandwegen wordt zeer gewaardeerd. Ze vertellen ons veel over de rijke ontstaansgeschiedenis van het gebied en hoe het tegenwoordig wordt beleefd.

Zandwegen spreken tot de verbeelding: ze liggen in een landschap dat gevormd is door landijs en verstuivend dekzand, en het werd 15.000 jaar geleden al bezocht door rendierjagers. Het dekzand van toen ligt vlak onder het maaiveld en is min of meer hetzelfde zand als van de latere zandwegen. Het huidige netwerk van zandwegen is ontstaan bij de vorming van het agrarische esdorpenlandschap in de periode na de Middeleeuwen tot ongeveer 1850. De zandwegen zijn dan ook van oudsher onlosmakelijk verbonden met de agrarische ontwikkeling. Ook hadden zandwegen een belangrijke functie als handelsweg tussen Groningen en Coevorden en de Hoge Hereweg werd in de tijd van Bommen Berend gebruikt voor militaire doeleinden. In de 20e eeuw zijn belangrijke (doorgaande) wegen verhard en zijn er zandwegen verkocht of omgeploegd.

Tegenwoordig beslaat het zandwegennetwerk een totale lengte van ruim 36 km, waarvan 22 km zandwegen en 14 km halfverharde puinwegen. Ze liggen in het landelijke gebied rond de dorpen Haren, Onnen, Glimmen en Noordlaren. In enkele gevallen treffen we ook nog zandwegen aan binnen dorpskernen zoals in Onnen en Glimmen.



Weg langs het hunnebed in Noordlaren

1.1 Aanleiding

In 1989 heeft de voormalige gemeente Haren de 'Nota Zandwegen - voor het beheer en onderhoud van zand- en puinwegen' opgesteld. In deze nota staan de verschillende functies en waarden van zandwegen beschreven. De functies en waarden zijn min of meer onveranderd maar de gebruikintensiteit is sindsdien toegenomen. De van oorsprong voornamelijk agrarische functie van de zandwegen is steeds meer verbreed naar meer en andere functies. Die functies kunnen per zandweg verschillen. De verkeersintensiteit van personenauto's en het bijbehorende parkeren is toegenomen en ook heeft het gebied een meer recreatieve functie gekregen. Tegelijkertijd zijn de agrarische bedrijven in aantal afgenomen maar zijn landbouwvoertuigen zwaarder geworden. De verbreding van functies en toename van de verkeersintensiteit heeft gevolgen voor de kwaliteit van zandwegen. De gemeente krijgt ook veel meldingen en verzoeken over de onderhoudstoestand van de zandwegen.



Recreatieve functie van de Pollseweg in het Noordlaarderbos

Wat is een zandweg?

Onder een zandweg wordt verstaan: een onverharde weg waarop verkeer mogelijk is, met zand als ondergrond. Een onverharde weg is een weg zonder wegverharding. Dit is niet altijd een zandweg, maar kan ook een puinweg zijn met een halfverharding als ondergrond.

In deze nota worden met zandwegen alle wegen in de gemeente Groningen bedoeld die onverhard zijn, dus ook puinwegen. Wel maken we bij het beheer en onderhoud onderscheid tussen zand- en puinwegen.

Deze worden tot nu toe op individuele basis behandeld maar er is behoefte aan een eenduidig beleid waar verzoeken en meldingen aan getoetst kunnen worden. Al deze ontwikkelingen leiden ertoe dat we opnieuw moeten kijken naar het beleid en de wijze waarop we onze zandwegen beheren.

De gemeente Groningen hecht veel waarde aan het behoud van de zandwegen. Zij is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud daarvan. Dit dient in evenwicht te zijn met het behoud van de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische kwaliteiten van de zandwegen. Het vraagstuk van de zandwegen loopt dan ook als een rode draad dwars door de diverse gemeentelijke programma's en afdelingen. De zandwegen liggen in een uniek gebied binnen onze gemeente waar op het gebied van leefkwaliteit, natuur en landbouw de komende jaren meerdere uitdagingen en kansen liggen. De belevingswaarde van het gebied is hoog en de unieke flora en fauna is van groot belang voor de groene dooradering van de gemeente. Bovendien vertegenwoordigt de hoge cultuurhistorische

waarde van de zandwegen een belangrijk deel van ons culturele erfgoed. Om dit alles in goede banen te leiden, is een actualisatie van de nota zandwegen noodzakelijk, aangevuld met nieuwe inzichten.

Het voorgaande leidt tot de behoefte aan een breed gedragen integraal beleid ten aanzien van de zandwegen met als doel:

- De landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden van het gebied te versterken en planologisch te beschermen.
- De biodiversiteit van de zandwegen en omgeving te behouden en te versterken door het toepassen van gericht ecologisch beheer.
- De toegankelijkheid en begaanbaarheid van zandwegen voor gebruikers zo goed als mogelijk op peil te houden.
- Uitgangspunten te formuleren waaraan meldingen en verzoeken getoetst kunnen worden.

1.2 Opgaven

De opgaven voor de zandwegen zijn breed en divers:

- **Landschappelijke identiteit:** De hoofdpogave is het behouden en versterken van de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden van de zandwegen in samenhang met het karakteristieke landschap.
- **Verkeer:** De verkeersintensiteiten op de zandwegen zijn veranderd als gevolg van het gewijzigde agrarisch gebruik en de toegenomen recreatiefunctie in het gebied. Er rijden meer personenauto's en bouwverkeer en landbouwvoertuigen zijn zwaarder. Dit leidt tot meer slijtage en klachten over de zandwegen.
- **Meldingen:** De meldingen hebben vooral betrekking op het onderhoud en slechte begaanbaarheid van de zandwegen, maar gaan ook over overlast door (cross)motoren, quads en terreinwagens en stof.

- **Beheer en onderhoud:** De begaanbaarheid van zandwegen, als ook het beheer en onderhoud, is sterk afhankelijk van het gebruik en de weersomstandigheden.
- **Verzoeken:** Er is sprake van een toenemend aantal verzoeken om verkeersmaatregelen, waaronder snelheidsbeperkende maatregelen en afsluitingen. Verzoeken worden tot op heden individueel behandeld.
- **Belangen:** Er is sprake van een groot aantal belangen die soms tegenstrijdig zijn. Deze tegenstrijdigheden komen samen bij het afhandelen van klachten en verzoeken om maatregelen.

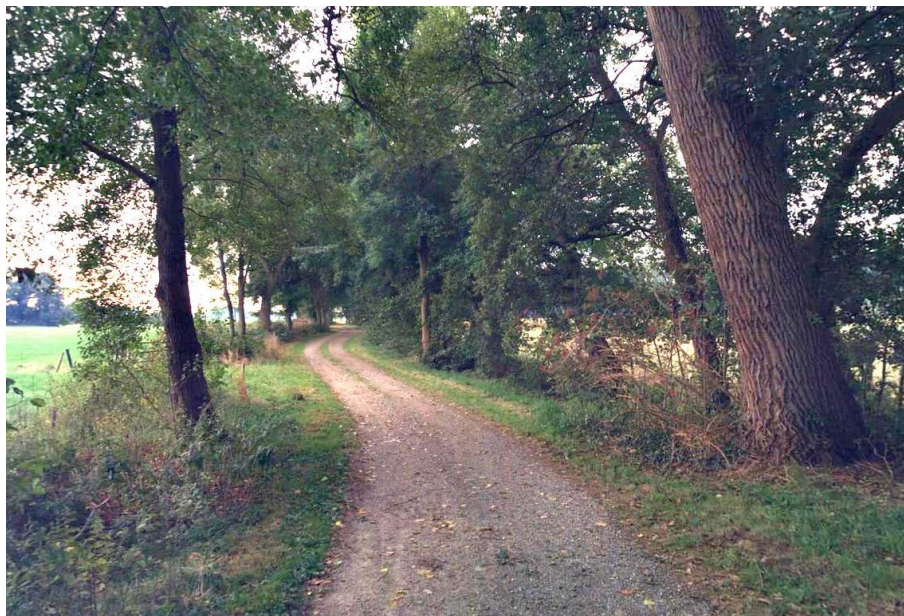
1.3 Doelstelling

Het doel van deze nota kan als volgt worden samengevat:

Het opstellen van een integraal beleidskader voor het duurzaam beheren, onderhouden en inrichten van de zandwegen in evenwicht met de bescherming en herstel van landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden van het Gorecht.

Dit houdt in dat we de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden van de zandwegen herkennen en erkennen en dat we ernaar streven om deze waarden duurzaam te bevorderen. Hierbij houden we rekening met de verschillende belangen, ontwikkelingen en vraagstukken van deze tijd. Het beleid is erop gericht om de verschillende functies en waarden van zandwegen te beschrijven en hieraan maatregelen en oplossingsrichtingen te koppelen ten aanzien van gebruik, beheer, inrichting en ruimtelijke kwaliteit. Dit betekent niet dat de nota zandwegen een definitief document is. De voorgestelde maatregelen zullen periodiek

geëvalueerd worden door een werkgroep zodat beleid en beheerdoelen bijgesteld kunnen worden.



Koelandsdrift in Onnen

1.4 Proces

Voorafgaand aan het opstellen van deze nota zijn gesprekken gevoerd met onder andere terreinbeherende organisaties als Stichting Natuurmonumenten, Stichting Groninger Landschap en Staatsbosbeheer en ook met Unesco Geopark de Hondsrug, Nationaal Park Drentsche Aa, Stichting Landelijke Gebied Haren, de agrariërs en natuurlijk de bewonersorganisaties. De algemene conclusie van deze gesprekken is dat het zandwegennetwerk behouden moet blijven en daar waar mogelijk versterkt. Mensen zijn trots op het gebied en stralen dat ook uit.

Er is ook sprake van tegenstrijdige belangen, bijvoorbeeld het verzoek van het afsluiten van sommige zandwegen voor gemotoriseerd verkeer tegenover toegankelijkheid voor iedereen. Of het aanleggen van meer fietspaden tegenover het niet aantasten van natuur. Maar op de meeste punten zijn de verschillende belangenorganisaties het eens met elkaar; het recreatieve gebruik moet niet nog meer toenemen, het onderhoud en beheer moet goed zijn en de overlast van gebruikers in de vorm van verkeer en parkeren moet beperkt worden.

De conceptnota Zandwegen is op 25 april door het college vrijgegeven voor inspraak voor de periode van 26 april t/m 7 juni 2023. Het merendeel van de binnengekomen reacties heeft betrekking op de wijze van uitvoering van het beheer en onderhoud van de zandwegen. De nota Zandwegen biedt hiervoor richtlijnen, maar is geen handleiding voor het beheer. De wijze van uitvoering van het beheer valt onder de interne bedrijfsvoering.

Alle binnengekomen reacties zijn samengevat en gecategoriseerd in het 'Participatieverslag nota Zandwegen'. Naast enkele tekstuele aanpassingen en aanscherpingen, geven de binnengekomen reacties geen aanleiding voor het aanpassen van de uitgangspunten en maatregelen in de nota Zandwegen.

1.5 Uitgangspunten

Vooruitlopend op deze nota Zandwegen hebben we in de 'Nieuwe Ruimte – ontwerpleidraad leefkwaliteit openbare ruimte' uit 2021 de volgende uitgangspunten ten aanzien van de zandwegen vastgesteld:

- Behoud de zandwegen en -paden in hun oorspronkelijke landschappelijke en cultuurhistorische opzet;
- Herstel 'verdwenen' zandpaden wanneer kansen zich aandienen;
- Versterk de landschappelijke en cultuurhistorische beleving;
- Verharding van de zandwegen is in principe uitgesloten;

- Ontwikkel een beleidsvisie met beheerplan die de ecologische waarde versterkt;
- Verspreid het verhaal van de zandwegen door voorlichting, promotie of exposities;
- Onderhoud de zandwegen en -paden volgens een hanteerbare norm;
- Onderzoek (de noodzaak van) snelheidsbeperkende maatregelen;
- Onderzoek de mogelijkheden en wenselijkheid tot afsluiten van bepaalde zandwegen voor niet- bestemmingsverkeer;
- Zorg voor voldoende en duidelijke bebording.

Deze uitgangspunten zijn kaderstellend voor de nota Zandwegen. We willen dat de landschappelijke kenmerken van de zandwegen behouden en versterkt worden, maar ook het gebruik voor diverse doelgroepen mogelijk blijven maken. Bewoners én bezoekers moeten kunnen blijven genieten van het karakteristieke landschap van het Gorecht en agrariërs moeten hun beroep kunnen blijven uitoefenen. Maar de draagkracht van het gebied is hierbij wel een belangrijke wegingsfactor. Daarom vullen we de uitgangspunten uit de leidraad aan met het volgende:

- Bedrijven, agrarisch grondgebied, woningen en recreatieve bestemmingen moeten bereikbaar zijn, maar zodanig dat het karakter van de zandwegen behouden blijft. De bereikbaarheid mag niet ten koste gaan van de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden.

2. Beleidskader

Het beleid rondom de zandwegen wordt mede bepaald door nu geldende beleidsstukken, zowel nationaal, provinciaal, regionaal als gemeentelijk. In dit deel gaan we in op relevante beleidsstukken en wetmatigheden waar we rekening mee moeten houden.

2.1 Nationale kaders

2.1.1 Nationale Omgevingsvisie Extra

In het programma NOVEX werken alle overheden samen aan een plan voor de inrichting van Nederland. Daarvoor moet eerst duidelijk zijn wat de ruimtevragers zijn en wat er ruimtelijk moet worden ingepast. Zowel nationaal als regionaal. De twaalf provincies werken met de waterschappen en gemeenten samen om de nationale opgaven en doelen ruimtelijk te vertalen, te combineren en in te passen in de provinciale plannen. Bij het inpassen van alle opgaven worden de NOVI-principes toegepast en staat ruimtelijke kwaliteit voorop. Dit is vastgelegd in het Programma Mooi Nederland.

De Nationale Omgevingsvisie Extra (NOVI Extra) heeft verschillende belangrijke uitgangspunten voor het bevorderen van de ruimtelijke kwaliteit en het creëren van een mooi landschap in Nederland. Twee belangrijke uitgangspunten in de NOVI zijn: natuurbehoud en biodiversiteit en ruimtelijke kwaliteit en identiteit. Het behoud en herstel van natuurlijke ecosystemen en het bevorderen van biodiversiteit is hiervoor essentieel. Dit geldt ook voor het behoud en de versterking van de ruimtelijke kwaliteit en unieke identiteit van ons landschap. De nota Zandwegen draagt bij aan het bevorderen van deze doelen op gemeentelijk niveau.

2.1.2 De Wegenwet

In artikel 16 van de Wegenwet staat dat de gemeente ervoor moet zorgen dat de binnen haar gebied liggende wegen, met uitzondering van de wegen die door het Rijk, provincie of waterschap worden onderhouden, in goede

staat verkeren. Hiertoe hanteert de gemeente voor zandwegen een bepaald onderhoudsregime. Dit regime is afhankelijk van de functie van een weg en de weersomstandigheden.

Het kan voorkomen dat door extreme weersomstandigheden de schade op een zandweg zo groot is dat deze niet direct hersteld kan worden. In die gevallen voorziet de gemeente in tijdelijke voorzieningen (bijvoorbeeld het plaatsen van waarschuwborden). Dit neemt niet weg dat de weggebruiker ook geacht wordt zich aan te passen aan de omstandigheden van de weg. Zo beschrijft jurisprudentie dat het rijden op een onverharde weg extra oplettendheid van de weggebruiker vraagt. De weggebruiker moet niet alleen acht slaan op aanwijzingen, zoals een bord, maar ook op omgevingsfactoren.

2.2 Regionale kaders

2.2.1 Landschapsvisie Drentsche Aa (Nationaal Park Drentsche Aa 2016)

De Landschapsvisie Drentsche Aa is een ontwikkelingsgerichte landschapsstrategie voor het versterken van de ruimtelijke kwaliteit (identiteit en herkenbaarheid) in het Nationaal Park Drentsche Aa. Het Drentsche Aa-gebied is te beschouwen als één van de gaafste gebieden in Nederland. Om sturing te geven aan ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied zijn in het document leidende principes voor landschappelijke kwaliteitsborging opgenomen. Deze principes dienen als uitgangspunt gebruikt te worden bij nieuwe ontwikkelingen in beekdalen, essen en velden.

De zandwegen vormen in het Drentsche Aa-gebied cultuurhistorisch waardevolle verbindingen binnen en tussen deze drie landschapseenheden. Een belangrijk principe is de terughoudendheid in de aanleg en vorm van recreatieve infrastructuur en daarbij behorende

voorzieningen. Voor de recreatie in het gebied is vooral de aanwezigheid van een fijnmazig netwerk van eenvoudige openbare paden en plekken voor verpozing van groot belang. Er lijkt een tendens te zijn om steeds bredere en comfortabele geasfalteerde of in beton uitgevoerde fietspaden aan te leggen. Op sommige plaatsen kunnen deze fietssnelwegen wellicht de grootste stromen recreanten verwerken. Toch verdient een fijnmazig netwerk van smalle paadjes die opgaan in het landschap de voorkeur. De al aanwezige fijnmazige netwerken moeten we koesteren, beschermen, verzorgen en ingetogen houden. Fietsen over een eenvoudig halfverhard paadje door het bos geeft veel meer het gevoel onderdeel van het landschap te zijn, dan fietsen over een breed geasfalteerd pad.

2.2.2 Beheer Inrichtings- en Ontwikkelingsplan Nationaal Park Drentsche Aa

Het Beheer-, Inrichtings- en Ontwikkelingsplan (BIO-plan) vormt het basisdocument waarop de samenwerking tussen alle partners is gestoeld. Een gecoördineerde en gebiedsgerichte aanpak, op basis van het adagium 'alle neuzen dezelfde kant op'. Het resultaat van de vele projecten en de investeringen die gedaan zijn tonen aan dat deze gebiedsgerichte aanpak succesvol is geweest. Op basis van dit BIO-plan en het bijbehorende uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks de begroting van het Nationaal Park Drentsche Aa opgesteld en door het overlegorgaan vastgesteld. Met als doel de verdere doorontwikkeling van de kwaliteiten van het nationaal park. Het overlegorgaan heeft voor de komende 10 jaar als gezamenlijke inhoudelijke ambitie om de kwaliteiten van het Drentsche Aa-gebied te behouden en verder te ontwikkelen. Zodoende is dit BIO-plan samen met alle deelnemende partijen geactualiseerd, zodat iedere partij bij beheer en ontwikkelingsgerichte activiteiten vanuit de eigen rol en positie in het gebied bij kan dragen aan behoud en versterking van de gebiedskwaliteit. In het BIO-plan staat als actiepunt vermeld om zandwegen af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.

2.3 Provinciale kaders

2.3.1 Natuurbeheerplan Groningen 2022

In het Natuurbeheerplan Groningen van de Provincie worden de beleidsdoelen van de diverse natuurgebieden in de provincie beschreven. Voor de zandwegen is vooral het Gorecht Landschap, met specifiek de Hondsrug van belang. Op de Hondsrug wordt ingezet op het behoud van het kleinschalig houtwallenlandschap en de versterking van natuurwaarden die kenmerkend zijn voor hogere zandgronden zoals droge en vochtige heide, bossen en bloemrijke graslanden.

2.4 Gemeentelijke kaders

2.4.1 Omgevingsvisie Levende Ruimte

Na de samenvoeging van de landelijke gemeenten Haren en Ten Boer en de stedelijke gemeente Groningen is de omgevingsvisie geactualiseerd. Het doel van de nieuwe omgevingsvisie Levende Ruimte is een zo hoog mogelijke leefkwaliteit in een groene, gezonde en veilige leefomgeving. Voor het bereiken van dit doel zijn verschillende uitgangspunten vastgesteld zoals het benutten en beschermen van bestaande kwaliteiten en zorgdragen voor landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden. Belangrijke opgaven voor het gebied met de zandwegen zijn o.a.:

- Het behoud en herstel van de karakteristieke waarden van het beek- en esdorpenlandschap.
- Het betrekken van bewoners bij gebiedsontwikkelingen en bij het formuleren van beleidsdoelen die hun weerslag vinden in het gebied.
- Het stimuleren van recreatie en toerisme in balans met het landschap.

2.4.2 Landschapsontwikkelingsplan Haren 2004

Het landontwikkelingsplan (LOP) Haren is een ontwikkelingsvisie voor het landschap op hoofdlijnen voor de korte en de middellange termijn en gaat vergezeld met een Landschapsuitvoeringsplan (LUP). In het LOP wordt een beschrijving gegeven van de ontstaansgeschiedenis, kenmerken, kwaliteiten en knelpunten van de verschillende deelgebieden (Drentsche Aa, Hondsrug en Hunzedal). Voor elk gebied zijn opgaven vastgesteld die per deelgebied uitmonden in een visie met uitgangspunten voor het behoud en versterking van de landschapskwaliteiten.

Samengevat beschrijft het LOP het belang van de zandwegen als volgt:

‘Het netwerk van zandwegen is kenmerkend en ondersteunt de landelijke identiteit in contrast met het stadse Groningen. Het landelijke karakter is het resultaat van de meeste vroegere veranderingen die iets aan het landschap hebben toegevoegd, zonder het voorgaande weg te vagen. Zo ontstond een complex en intrigerend mengsel van kleine en grote elementen en structuren uit allerlei perioden. Zij maken dat de ontwikkelingsgeschiedenis aan het landschap afleesbaar is. Dit verschaft het landschap een sterk historisch perspectief. De kwaliteit, functie en ligging van de zandwegen maakt hier in het heden onlosmakelijk deel van uit.’

2.4.3 Kadernota Buitengebied Haren 2013

Het doel van de kadernota is om de beleidskeuzes in het ruimtelijkeordeningsbeleid in een breder perspectief te plaatsen, vanuit een breed gedragen ontwikkelingsvisie op het buitengebied. De kadernota is een bundeling van beleidskaders en visies voor het buitengebied, die gezamenlijk het brede afwegingskader vormen voor ontwikkelingen in het landelijke gebied van de voormalige gemeente Haren. Daarmee heeft de kadernota een ontwikkelingsgericht karakter, maar geeft de nota ook randvoorwaarden om de bestaande waarden in het landelijk gebied te kunnen behouden en te versterken. Voor de zandwegen is het

uitgangspunt opgenomen om de cultuurhistorisch waardevolle (onverharde) wegen te beschermen op basis van de nota Zandwegen.

2.4.4 Cultuurhistorische waardenkaart 2021

In 2021 is de Cultuurhistorische waardenkaart (CWK) opgeleverd waarbij ook de zandwegen zijn geïnventariseerd en gewaardeerd. Op de kaart zijn de kenmerken en waardering van landschap en landschapselementen, alsmede de herkenbaarheid van het pré-stedelijk landschap weergegeven. Deze informatie biedt de onderlegger op basis waarvan de gemeente Groningen haar cultuurlandschappelijk beleid kan gaan vormgeven.

In de CWK wordt over het landschap en de zandwegen het volgende beschreven:

In de voormalige gemeente Haren correspondeert de landschappelijke structuur in zeer hoge mate met de historische karakteristiek, en er zijn veel individuele waarden aanwezig. Het betreft onder meer een groot deel van de Hunzelaagte vanwege het intacte grondgebruik, het verre zicht en de intacte verkaveling, grote delen van de Hondsrug met historische essen met gebruik als akkerland en kenmerkende zandwegen, evenals de vele intacte landgoederen en buitenplaatsen in het gebied. Ook de jonge heidebebossingen en enkele dalen, zoals de Westerlanden en de Besloten Venen, hebben een zeer hoge waarde toegekend gekregen. Een gemene deler behalve de landschappelijke intactheid is het beheer als natuurgebied met cultuurhistorische waarden, en dus niet het gebruik als intensief agrarisch land. Bijzondere landschappelijke kwaliteiten in de voormalige gemeente Haren zijn de vele houtwallen en de zandwegen. Deze structuren zijn door beschermingsregimes bewaard gebleven

Er zijn aanbevelingen gedaan voor ontwerp en inrichting en adviezen gegeven voor de verankering in het ruimtelijk beleid zoals de Omgevingsvisie en het Omgevingsplan. Per waarderingscategorie van hoog tot laag zijn adviezen gedaan om de historische landschapskarakteristiek

(in waardering en herkenbaarheid) te waarborgen bij nieuwe ontwikkelingen.

2.4.5 Mobiliteitsvisie Groningen goed op weg 2020

In de Mobiliteitsvisie staat vermeld dat de gemeente zich inzet om samen met de partners in de regio het fietsen in onze dorpen en het landelijk gebied te stimuleren. Een belangrijke opgave is de ontwikkeling van regionale doorfietsroutes. Gebruikers van e-bikes en speed pedelecs zijn bereid lange afstanden af te leggen. Daarom blijven we nieuwe regionale doorfietsroutes aanleggen. Deze investeringen dragen bij aan een toename van het regionale fietsgebruik. Bij de al bestaande regionale doorfietsroutes investeren we in kwaliteitsverbetering. Deze routes worden goed gebruikt en we willen het aantal gebruikers vergroten. Eén van de mogelijke geprojecteerde doorfietsroutes is het traject Haren-Zuidlaren. Dit traject valt samen met de zandweg van de Hoge Hereweg door Glimmen en Appelbergen.

2.4.6 Beheersverordeningen Buitengebied Haren en Beheersverordening Glimmen

De zandwegen zijn planologisch beschermd in de beheersverordeningen voor het Buitengebied en Glimmen. De beheersverordeningen hebben regels om zandwegen te beschermen tegen het aanbrengen van een verharding.

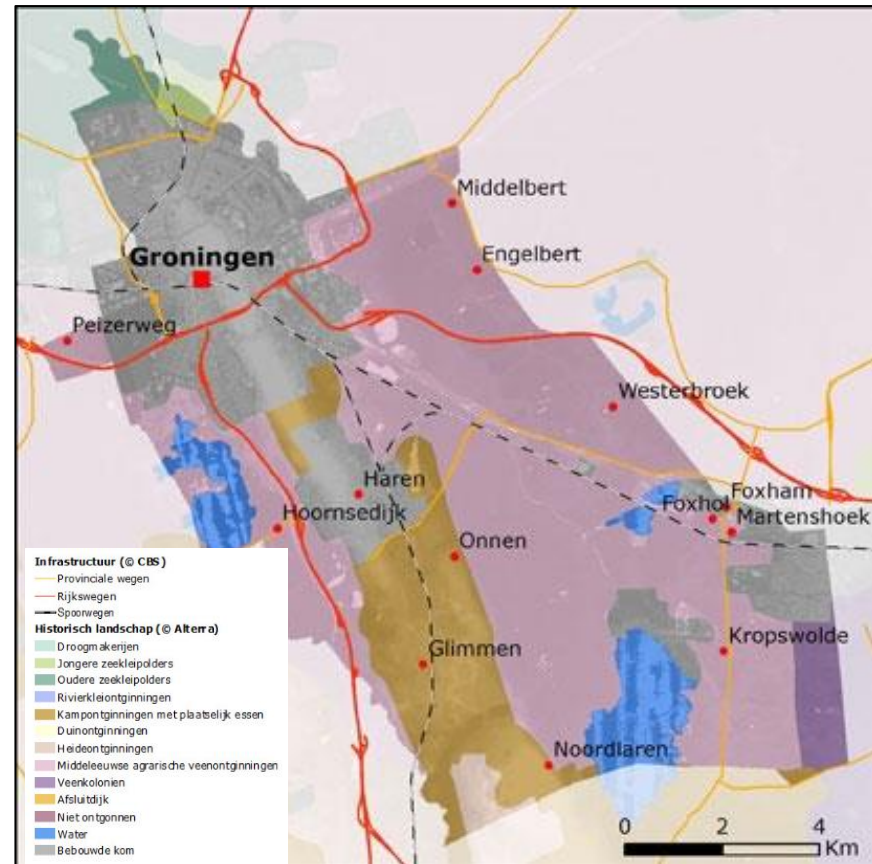
Voor het verharderen van zandwegen en perceel- en kavelontsluitingswegen en fiets-, voet- en ruiterspaden binnen de bestemming Agrarisch met waarden is een Omgevingsvergunning noodzakelijk. Veel zandwegen hebben een specifieke bestemming: verkeer. In dit artikel is niets specifiek geregeld ten aanzien van zandwegen maar in een algemene gebruiksregel staat dat het asfalteren van klinkerwegen en het verleggen en verharderen van zandwegen is aangemerkt als strijdig gebruik. Daarnaast bestaat er een algemene afwijkingsregel waarbij het bevoegd gezag kan afwijken van de

bepalingen in de verordening betreffende het asfalteren, verleggen en verharderen van zandwegen, mits geen onevenredige afbreuk doet aan de cultuurhistorische waarden.

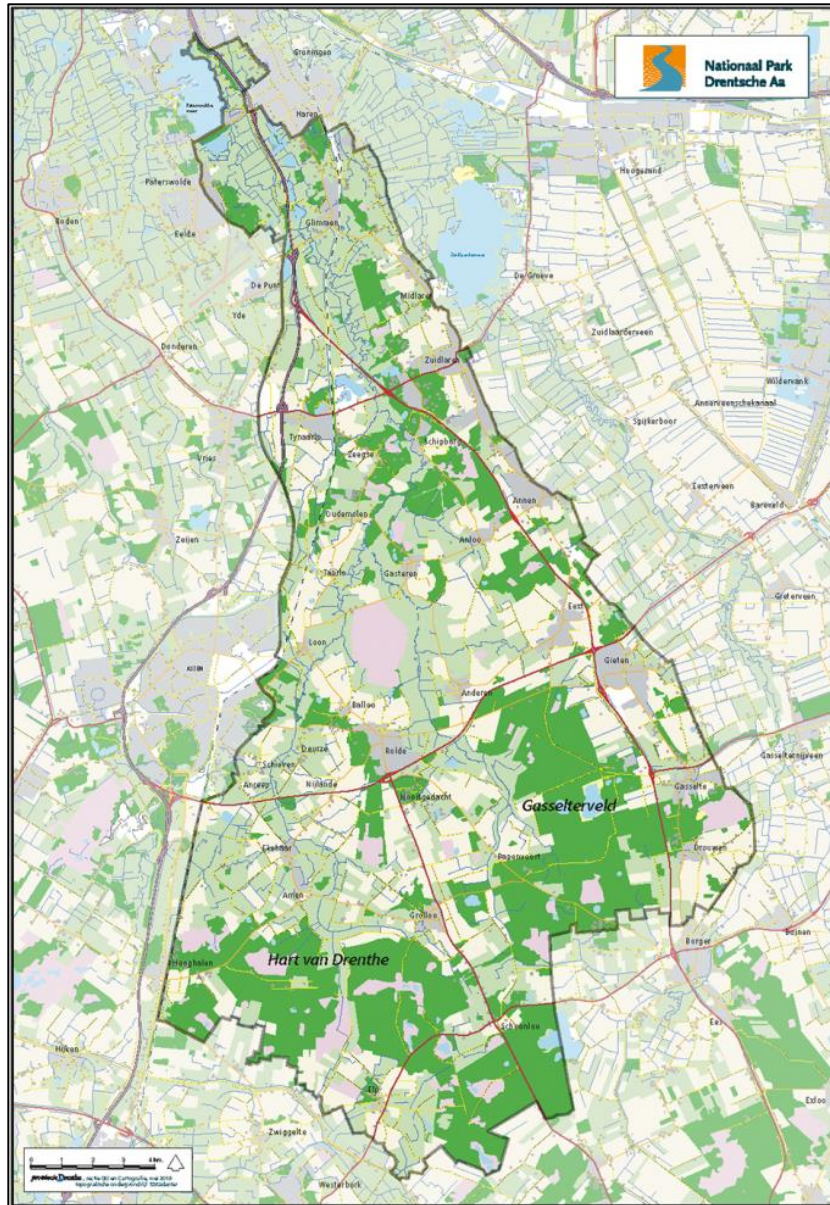
Ook in het plangebied van de beheersverordening Glimmen uit 2013 liggen enkele zandwegen. In de verordening hebben deze zandwegen de bestemming *Verkeer - cultuurhistorische en landschappelijk waardevolle onverharde wegen*, met de specifieke aanduiding *Specifieke vorm van verkeer - onverharde weg*.

3. Waarden en functies

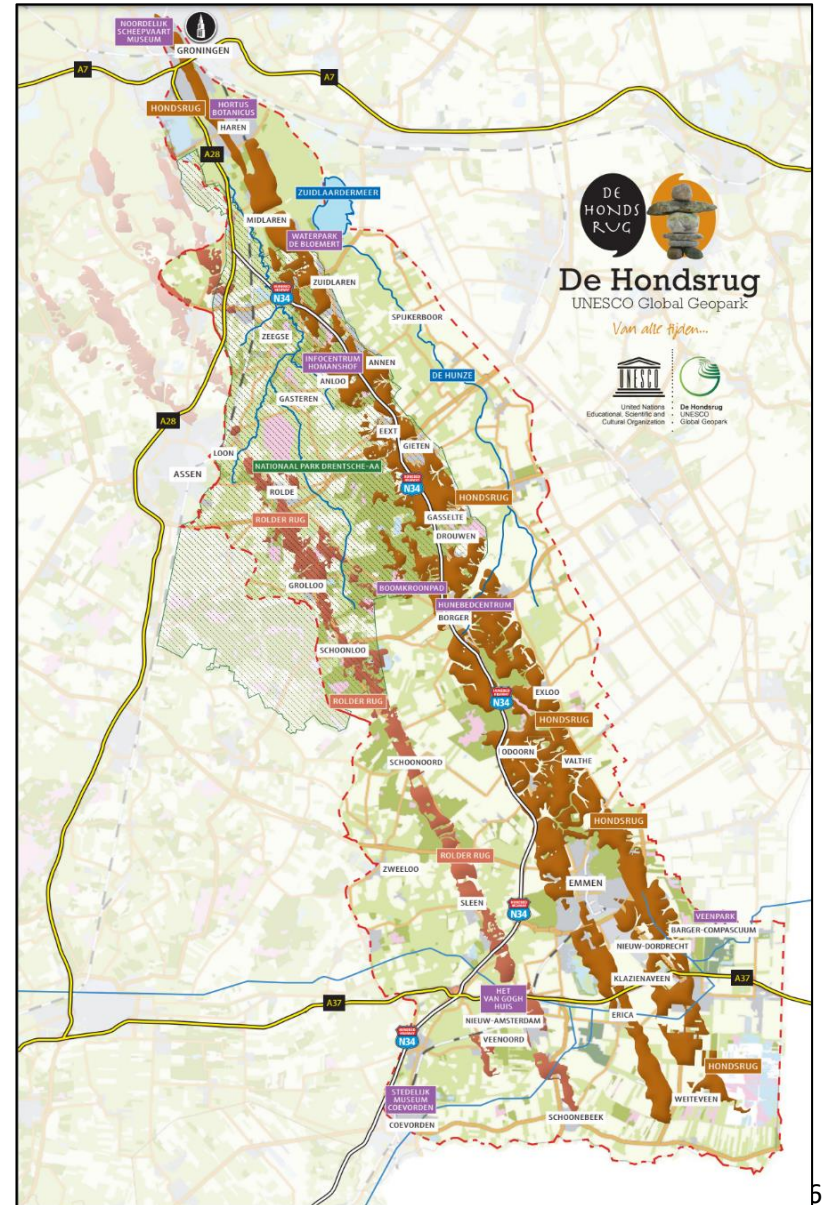
In dit hoofdstuk verdiepen we ons in de diverse waarden en functies van het gebied. Een zandweg is niet zomaar een weg van zand, maar een stapeling van verschillende waarden en functies. Zoals eerder benoemd liggen de zandwegen in de gemeente Groningen in het landelijke gebied rond de dorpen Haren, Onnen, Glimmen en Noordlaren. Het zijn belangrijke ruimtelijke structuren in het landschap van het Gorecht, de Hondsrug en de beekdalen van De Hunze en Drentsche Aa. Stuk voor stuk belangrijke gebieden met hoge cultuurhistorische en ecologische waarden. De zandwegen vormen binnen deze gebieden eeuwenoude verbindingen tussen dorpen, akkers en hooilanden. Ze vertellen niet alleen het verhaal van de geschiedenis van het esdorpenlandschap. Zandwegen worden ook gewaardeerd om de belevingswaarde, voor recreatie en ontspanning, als ommetje vanuit de dorpen of als onderdeel van bijvoorbeeld het Pieterpad of de Hünenweg. Langs de zandwegen liggen, gescheiden met een groene berm, veel vrij liggende onverharde fietspaden en in enkele gevallen is een zandweg nauwelijks te onderscheiden van de naastgelegen esakkers. De zandwegen vormen gezamenlijk een groot groen netwerk van berm, houtsingels en hagen. Deze groene dooradering verbindt de grotere natuurgebieden en is daarmee van groot belang voor de flora en fauna. Tot slot zijn zandwegen uiteraard ook belangrijk voor de bereikbaarheid van de bewoners en agrariërs in het gebied.



Het Landschap van het Gorecht



Kaart van Nationaal Park Drentsche Aa



Kaart van Geopark de Hondsrug

3.1 Landschappelijke en cultuurhistorische waarden

Het landschap van het Gorecht is duizenden jaren geleden ontstaan door samenwerking van natuur en mens. Het is een oud en goed bewaard landschap waar je de historie nog goed kunt beleven en ervaren. De ontstaansgeschiedenis is complex maar overall is een sterke samenhang waar te nemen tussen aardkundige, archeologische, ecologische en cultuurhistorische waarden. De opbouw en variatie in het landschap wordt in grote lijnen bepaald door de hoge ligging van de Hondsrug met aan weerszijden de beekdalen van de Hunze en de Drentsche Aa. Hierbinnen onderscheiden zich diverse deelgebieden met bossen, essen, hooilanden, pingoruïnes en structuren zoals houtwallen, hagen en singels. Het karakter van het landschap is nog steeds oorspronkelijk en gaaf. De ontstaansgeschiedenis is overall nog herkenbaar en afleesbaar en dat geldt ook voor de zandwegen.

De oorsprong van de zandwegen gaat terug tot de laatste ijstijd; de periode dat het gebied werd gevormd door verstuvend dekzand. Het zand uit die tijd ligt her en der nog steeds aan de oppervlakte en vormt daarmee in feite het materiaal van onze huidige zandwegen. Van sommige wegen wordt vermoed dat ze al vanaf de prehistorie in gebruik zijn zoals de Hoge Hereweg. Veel zandwegen zijn overblijfselen van karresporen uit een periode dat er nauwelijks begroeiing was. Een karrespoor waaide na een hevige storm vaak dicht zodat men genoodzaakt was het spoor telkens te verleggen. In de loop van de tijd waaierden deze karrensporen steeds verder uit. In het Noordlaarderbos en Appelbergen zijn deze sporen nog te vinden aan de oppervlakte en in de ondergrond. Later, toen het landschap niet meer zo drastisch veranderde, kregen de zandwegen hun huidige ligging maar van oudsher zijn de zandwegen de makkelijkste en kortste verbindingroute door het landschap.

Veel zandwegen zijn verdwenen of ze werden afgesneden door nieuwe ontwikkelingen zoals de aanleg van het rangeerterrein bij Onnen of door

stedelijke ontwikkelingen. Ook door de verkoop van openbare zandwegen aan particulieren zijn eeuwenoude zandwegen in onbruik geraakt of zelfs verdwenen. Daarnaast zijn er meerdere zandwegen verhard met asfalt of klinkers omdat het gebruik is geïntensiveerd. Toch is er nog steeds een groot netwerk van zandwegen intact en zichtbaar aanwezig. De opgave is om het oorspronkelijk karakter van deze zandwegen te beschermen en te versterken voor volgende generaties.

3.2 Ecologische waarde

De Hondsrug en de beekdalen van de Hunze en de Drentsche Aa omvatten een groot netwerk van natuurgebieden en ecologische verbindingzones. De grootste natuurgebieden, zoals Appelbergen, het Noordlaarderbos en het Zuidlaardermeergebied hebben de status van Natuurnetwerk Nederland (NNN) en/of Natura 2000gebied. Deze gebieden zijn van Europees en nationaal belang voor de bescherming van planten- en diersoorten. Min of meer aansluitend op deze gebieden, op een lager schaalniveau, is een groot aantal landschapselementen en structuren aan te treffen. Tezamen vormen deze gebieden een groene dooradering van zones en stapstenen tussen de grotere eenheden natuur van het NNN en Natura 2000gebied. Ook de zandwegen hebben een belangrijke functie bij de groene dooradering van het landschap omdat ze het leefgebied vormen van (zeldzame) planten- en dierengemeenschappen.

De opbouw, de structuur en het materiaal van zandwegen zijn belangrijke factoren voor de ecologische waarden en variatie. Veel zandwegen worden omzoomd met houtwallen, singels, hagen en bermen. De samenhang tussen het groen en de zandweg vormt een waardevolle biotoop voor o.a. planten en dieren. Dieren kunnen hier voedsel en schuilplaatsen vinden en beschutting tegen zon, regen en wind. Het zijn goede voortplantingsplaatsen. Ook verplaatsen dieren zich goed via bermen en hout- en bossingels. Op deze manier vormen zandwegen ook makkelijk neembare ecologische verbindingen tussen natuurgebieden.

Zandwegen met een gebiedseigen zandlaag zijn ook van belang voor (zeldzame) planten en dieren die zich in de bermen en hout- en bossingels bevinden. Insecten zoals bijvoorbeeld de akkerhommel en de honingbij leven in de randzone van de paden en vogels drinken in plassen van een zandpad. Het onderstuiven van de bermen door verkeer dat van die wegen gebruik maakt, heeft een positief effect op de open structuur van die bermen, mits dit niet in overdadige mate gebeurt. Juist bij de zandwegen is een grote variatie in verschillende micromilieus en bodemsamenstellingen. De variatie (in nat en droog, rijk en arm en dicht en losse bodem) is onmisbaar voor de instandhouding van planten - en dierengemeenschappen.



*Bijzondere soorten flora en fauna op een zandweg.
 Linksboven: een bijennest in een zandweg. Rechtsboven: grasklokje
 Linksonder: zandblauwtje. Rechtsonder: duizendblad
 Foto's met dank aan Amanda Le Grand, werkgroep Biodiversiteit*

Sommige tegenwoordig wettelijk beschermde plantengemeenschappen zijn sterk afhankelijk van de aanwezigheid van zandpaden en zandwegen. Uit een onderzoek van bureau Ecologica naar de soorten van Brabantse zandwegen blijkt dat de soortenrijkdom langs zandwegen significant hoger is dan langs asfalt. Ook het aantal bijzondere soorten is hoger.

Al met al hebben de zandwegen een grote ecologische betekenis. De opgave is om de variatie in biotopen van de zandwegen in acht te nemen en te beschermen bij het beheer en onderhoud door de gemeente en andere beherende organisaties.

3.3 Vrijtijdsbesteding

De term 'vrijtijdsbesteding' omvat meer dan alleen toerisme en recreatie. Het gaat over het versterken van de leefomgeving en leefkwaliteit in zijn algemeenheid met veel aandacht voor natuur & ecologie. Ook onderwijs, werkgelegenheid en gezondheid zijn belangrijke onderdelen binnen het thema. De leefomgeving kan positief bijdragen aan het lichamelijk (fysiek), geestelijk (mentaal) en sociaal welbevinden van mensen. We hebben het dan zowel over bewoners, bezoekers en gebruikers. Een gezonde leefomgeving is een omgeving die uitnodigt tot ontspanning, bewegen, spelen en sporten, fietsen, wandelen en ontmoeten. Dit kan bereikt worden door gezondheidsbevordering, zoals het stimuleren van lopen en fietsen, het bevorderen van gezonde voeding, en de aanleg of versterking van parken, natuur en landschap.

De focus op de leefomgeving biedt volop kansen voor natuur- en landschapsbehoud. Het landschap is ons belangrijkste goed. We moeten daar waar het kan het landschap aantrekkelijk en beleefbaar maken, bijvoorbeeld via projecten die gericht zijn op het beter zichtbaar maken van natuur, landschap en cultuurhistorie. Niet ongebreideld maar naar draagkracht, daarbij speelt altijd de vraag en de afweging 'Wat kan de

omgeving aan belasting dragen?'. We willen de hoge recreatiedruk in gebieden waar spanning ontstaat met ecologische waarden in toom houden. Dit vereist van ons een zorgvuldige overweging van de vraag wat waar past en voor welke gebruiker of bezoeker. Vervolgens moeten we deze overwegingen vertalen in ons ruimtelijk beleid.



Recreatie op een zandweg

Dit speelt misschien wel extra bij een goed gewogen beleid ten aanzien van de vele prachtige zandwegen in onze gemeente. De zandwegen kennen veel diversiteit in gebruik, gebruikers en belangen maar zijn ook kwetsbaar. De zandwegen en de wijze waarop bezoekers en gebruikers zich verplaatsen zijn bedoeld om te onthaasten in plaats van zo snel mogelijk van A naar B te gaan. Het gaat hierbij om de totale beleving en bewustwording van de kwaliteit en identiteit van het gebied; het landschap, de historie, de natuur en het recreatieve aanbod.

3.4 Leefkwaliteit

Het landelijke karakter van wonen aan een zandweg maakt dat de leefkwaliteit in het gebied hoog ligt. De leefbaarheid wordt echter negatief

beïnvloed door wegomstandigheden (stof, modder, gaten en kuilen) en het verkeer (zwaar verkeer, lawaai en te snel rijden). De begaanbaarheid van een zandweg is in grote mate afhankelijk van het weer. Ook het daarbij behorende onderhoud is weersafhankelijk. Bewoners weten en accepteren dit over het algemeen. Wel kan het zo zijn dat door een toename van het verkeer de begaanbaarheid afneemt en de overlast toeneemt.

3.5 Toegankelijkheid

De gemeente Groningen hecht grote waarde aan het feit dat de openbare ruimte voor iedereen is. Dat betekent dat alle mensen er gebruik van moeten kunnen maken, zolang het redelijkerwijs binnen de grenzen van het gebied past. In het geval van de zandwegen houdt dit in dat ze in principe voor iedereen toegankelijk zijn. Tegelijkertijd dienen gebruikers zich bewust te zijn dat ze zich in een bijzonder gebied bevinden en hun gedrag daarop aan te passen.

3.6 Verkeer

De zandwegen in de gemeente Groningen zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen. Op deze wegen staat de verblijfsfunctie centraal. Het gemotoriseerde verkeer is wel aanwezig, maar heeft in dit geval een ondergeschikte rol ten opzichte van de landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve waarden. Uitgangspunten die op deze onderdelen bepaald worden, zijn van sterke invloed op hoe we met het verkeer op de zandwegen omgaan. Het blijft van belang dat de bereikbaarheid van woningen en agrarische gronden niet in het geding komt.

3.7 Wegbeheer

Volgens de Wegenwet is de gemeente verantwoordelijk voor het onderhoud en de goede staat van de wegen binnen haar grensgebied. Deze verantwoordelijkheid geldt ook voor zandwegen. In het beheer en onderhoud van zandwegen maken we onderscheid tussen de rijbanen (incl. fietspaden) en bermen en sloten. We hebben onze zandwegen

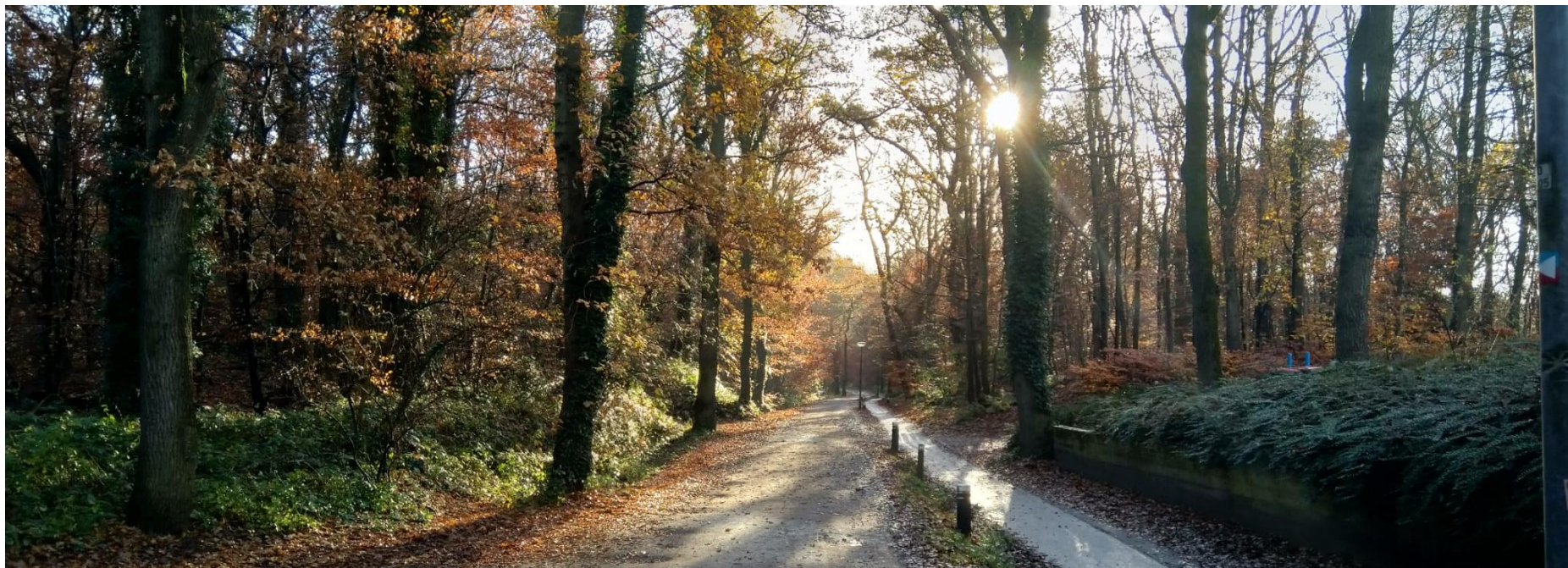
onderverdeeld in drie categorieën, elke met een eigen streefbeeld en de daarbij horende onderhoudsmaatregelen. In de praktijk nemen we diverse maatregelen om dat beeld te bereiken/houden, het beeld/kwaliteitsniveau. Niet alle zandwegen worden even intensief gebruikt of hebben dezelfde verkeersfunctie. Juist daarom differentiëren we in het te plegen onderhoud. Wel vinden we het van belang dat alle zandwegen, voor zover de (weers-)omstandigheden dat toelaten, voor iedereen toegankelijk en berijdbaar zijn.

3.8 Landbouw en wonen

Het buitengebied van de gemeente Groningen heeft van oudsher een landbouwcultuur. Tot diep in de 20^e eeuw kenmerkt het gebied zich door voornamelijk landbouw en veeteelt. Door hervekaveling in de loop van de

20^e eeuw is veel natuurgebied ontgonnen en zijn ook diverse zandwegen verdwenen.

In de loop van de 20e eeuw groeide het besef dat het landschap en de natuur beter beschermd moeten worden. De focus kwam steeds meer te liggen op het behoud en versterken van natuur- en landschapswaarden. De algehele beleving van het gebied won aan waarde. Niet-agrariërs betrokken steeds vaker woningen aan een zandweg. Geleidelijk verschoof het gebruik van zandwegen door de landbouw naar andere gebruikers zoals nieuwe bewoners en recreanten. Deze ontwikkelingen hebben geleid tot nieuwe en andere behoeften voor het beheer en onderhoud van de zandwegen. Daarbij is de opgave om een goed evenwicht te vinden tussen het veranderende gebruik en het beschermen van de landschappelijke waarden en kenmerken van de zandwegen.



De oeroude Hoge Hereweg

DEEL II Maatregelen

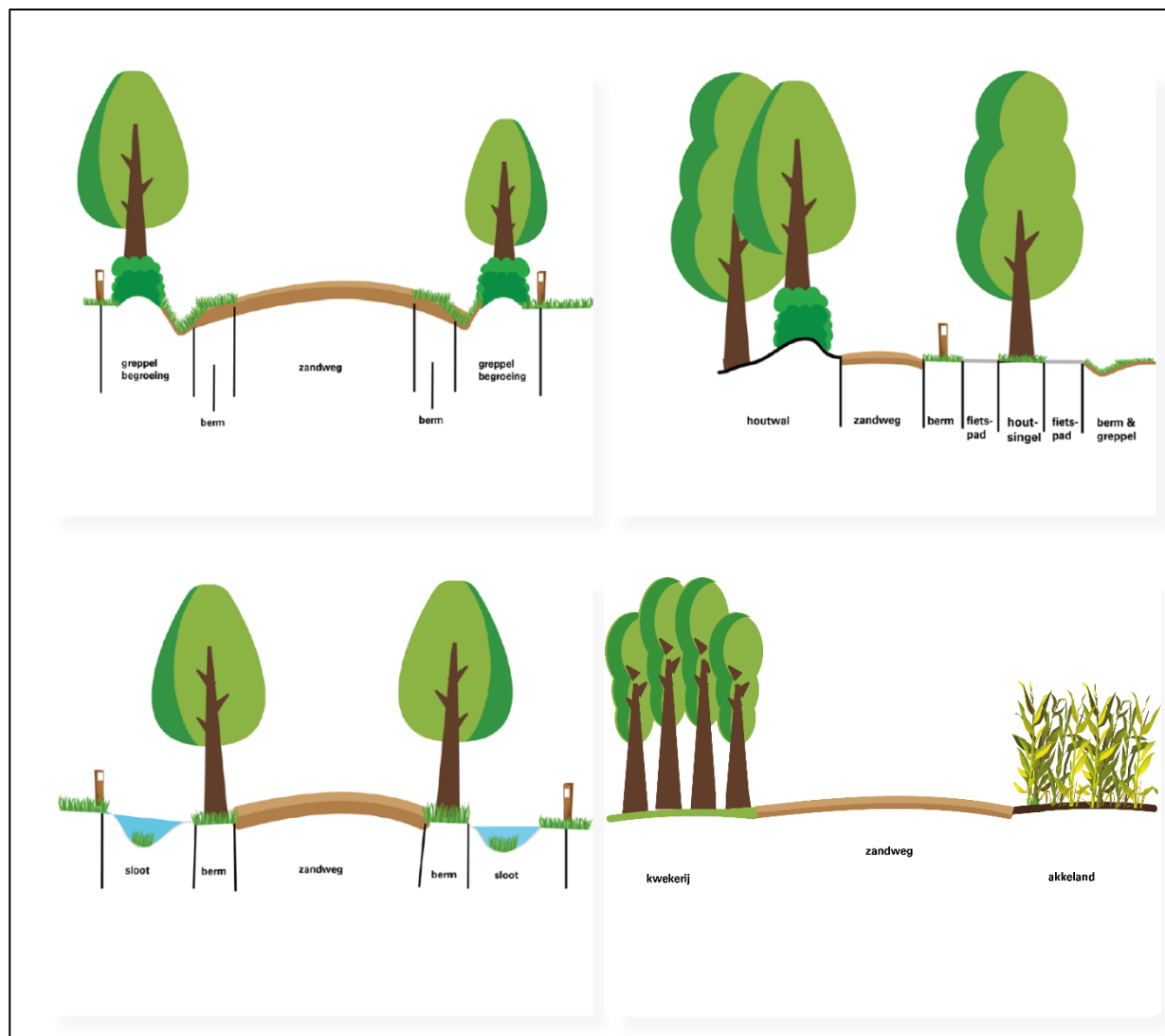
Als we alle verschillende plannen, uitgangspunten en belangen tegen elkaar afwegen, komen we tot een set maatregelen die gericht is op het bevorderen van de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden van de zandwegen. Het gebied is vooral gebaat bij een lage gebruiksintensiteit. Een minder intensief gebruikte zandweg leidt tot minder kwaliteitsverlies van de rijbaan en heeft daarom minder onderhoud. Door het gebruik te voet of per fiets te stimuleren en het gemotoriseerd gebruik (verkeer, parkeren en crossmotoren) te ontmoedigen, zorgen we dat het landschap toegankelijk blijft en dat de overlast van gemotoriseerd verkeer afneemt. We zetten daarom in op een gedragsverandering waarbij gebruikers zich bewust zijn van het karakteristieke landschap waarin ze wonen, werken en recreëren.

In dit deel van de nota gaan we in op de maatregelen voor het behouden en beschermen van de zandwegen. De maatregelen zijn opgesplitst tussen beheersmaatregelen en overige maatregelen.

4. Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van de zandwegen is cruciaal voor het gebruik en beleven van het gebied. Niet alleen voor bewoners, maar voor alle gebruikers. Zandwegen zijn echter zeer onderhevig aan weerselementen en intensiteit van verkeer. De in hoofdstuk 5 genoemde maatregelen moeten helpen met de verkeersintensiteiten, maar het weer hebben we natuurlijk niet in de hand. Door het categoriseren van de zandwegen en daar een onderhoudsschema aan te hangen, kunnen we wel beter zorgen dat de zandwegen begaanbaar blijven. We accepteren dat zandwegen niet 100% glad kunnen blijven want dit hoort ook bij de charme van het gebied.

Beheer gaat niet alleen over de rijbaan, maar over de hele breedte van de zandweg; van houtwal tot greppel. Ook de berm en fietspaden zijn onderdeel van de zandweg. Niet alle zandwegen hebben dezelfde karakteristieken (zie hiernaast). Er zijn bijvoorbeeld zandwegen met en zonder fietspaden of houtwallen. Er zijn zandwegen die in het midden bol aflopen, maar ook zandwegen die juist schuin vanaf de ene berm naar de andere berm afwateren. Daarnaast zijn er zandwegen zonder een berm zoals op de Glimmer Es. Voor elke zandweg is het voor de begaanbaarheid van belang dat het water weg kan en niet op de rijbaan blijft liggen. Dit geldt ook voor de naastgelegen onverharde fietspaden. Voor het beheer is het van belang elk onderdeel van de zandweg apart te bekijken en te onderhouden waar nodig.



Versillen in de karakteristieken van een zandweg

4.1 Schouw

Welke maatregelen concreet worden genomen en welke werkzaamheden moeten worden uitgevoerd, is sterk afhankelijk van de weersinvloeden (droge en natte periodes). Anders dan bij verharde wegen kan bij zandwegen op basis van inspecties geen verslechtering worden voorspeld, waardoor de benodigde maatregelen niet op voorhand kunnen worden vermeld. Wel kan er op basis van een schouw de huidige toestand worden bepaald om vervolgens door middel van maatwerk de wegen te kunnen onderhouden. Ook hiervoor geldt dat dit onderhoud sterk afhankelijk is van de weersinvloeden en jaargetijden.

Vanuit de wijkpost (afdeling Stadsbeheer) wordt ingezet op frequente beeldschouwen (intern) die worden uitgevoerd door senior-medewerkers verharding en cultuur van de wijkpost Haren en team Groen. De wijkpost is hierin de verantwoordelijk technisch gebiedsbeheerder en team Groen voert het machinaal onderhoud uit in opdracht van de wijkpost. Deze technische schouwen (in de zomerperiode eenmaal per maand en in de winterperiode eenmaal per twee weken) zijn primair gericht op beeldkwaliteit en begaanbaarheid met als uitgangspunt de afgesproken beeldkwaliteit op het CROW-niveau C. Deze beeldkwaliteit is binnen de gemeente Groningen onder andere afgesproken voor het thema verhardingen waaronder de zandwegen ook vallen. C-niveau is een niveau op een schaal van A+, A, B, C, D waarbij A+ staat voor 'zeer goed' en D voor 'slecht'. Een uitgebreide uitleg over het beeldkwaliteitsniveau is te vinden in bijlage II. Alle zandwegen binnen het gebied Haren worden tijdens deze technische schouwen geschouwd. Locaties die tijdens de schouw onder C-kwaliteit scoren worden hierna direct hersteld.

Daarnaast is er externe professionele ondersteuning ingezet bij het bepalen van het juiste onderhoud op basis van de beeldkwaliteit van de zandwegen door een onafhankelijk bureau. Zij zijn ter zake kundig op het goed beheer en onderhoud van onder andere zandwegen. In het najaar van

2022 zijn ze gestart met het tweemaal per jaar schouwen van een volledige inspectieronde. Viermaal per jaar inspecteren zij probleemlocaties die uit onze eigen schouwrondes naar voren komen. Voor de probleemlocaties adviseren zij de gemeente met betrekking tot het onderhoud en de nodige herstelmaatregelen.

Bovenstaande maatregelen zorgen ervoor dat we een zo goed mogelijke beeldkwaliteit en begaanbaarheid realiseren waarbij ook rekening wordt gehouden met de aanliggende thema's zoals fietspaden, bermen, greppels en sloten.

4.2 De onverharde rijbanen

Tegelijk met de schouw voor het bepalen van de beeldkwaliteit, bekijken we de staat van de rijbaan. We achten de toegankelijkheid van de rijbanen van groot belang. Voor de rijbanen is het doel van beheer en onderhoud daarom het in goede conditie houden van het berijdbare gedeelte van de weg. Aangezien we verschillende soorten wegen hebben met een eigen gebruiksbehoefte, verschilt de schouw en de uitvoering van beheer en onderhoud per categorie weg.

We hebben de wegen ingedeeld in verschillende categorieën met elk een eigen streefbeeld. Welke categorie bij welk (stuk) weg hoort, is terug te vinden in bijlage I. Bij het bepalen van de categorieën hebben we rekening gehouden met het gebruik van de wegen: ontsluitend, landbouw of recreatief. We onderscheiden drie categorieën, namelijk zeer intensief, intensief en extensief. Deze termen zijn overigens niet nieuw en werden ook gebruikt in het verleden.



3 categorieën zandwegen voor het beheer en onderhoud

Bij het bepalen van de onderhoudsmaatregelen op rijbanen wordt rekening gehouden met het groenbeleid. Voor categorie 1 kan dit in bepaalde gevallen zorgen voor een conflict wat betreft het voldoen aan het streefbeeld minimale aantal plassen en gaten. Indien een conflict zich voordoet, kan het afplaggen (het weghalen van een stukje berm) van de fietspadbermen plaatselijk worden toegepast.

4.3 De halfverharde rijbanen

Naast de onverharde rijbanen (zand) zijn er halfverharde rijbanen. Deze rijbanen kenmerken zich door een toplaag van gedeeltelijk puin, graszoden of overige materialen. Het onderhoud deze rijbanen wordt dezelfde wijze bepaald als bij de onverharde wegen, d.m.v. van schouw. Voor de halfverharde rijbanen wordt geen categorisering in streefbeeld toegepast, omdat voor deze wegen de toegankelijkheid nagenoeg niet afhankelijk is van de weersomstandigheden.

4.4 De bermen

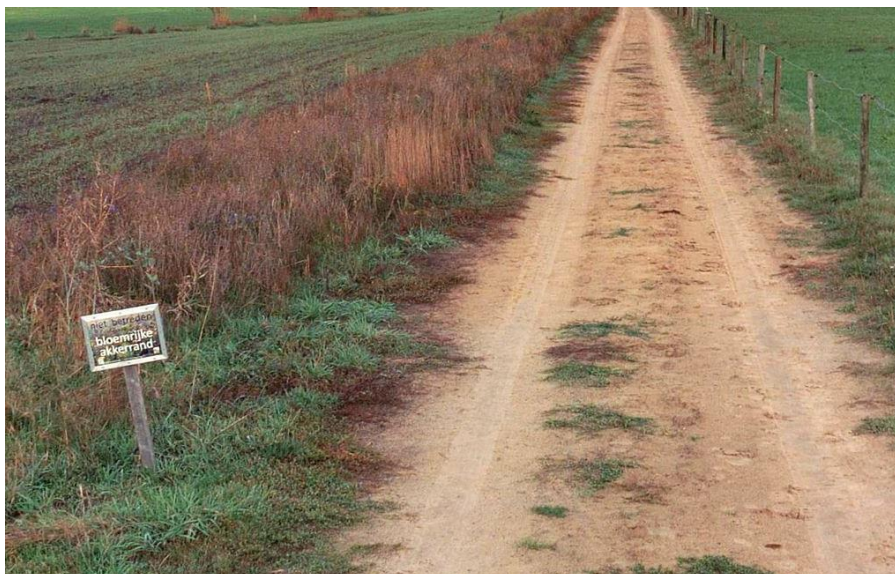
In 2021 is het 'Beheerplan ecologisch bermbeheer Haren' opgesteld. In dit document worden diverse type bermen en de daarbij behorende beheersmaatregelen uitgelicht. De algemene samenvatting van het beleid dat van toepassing is op de bermen in Haren is 'ecologisch beheer, tenzij ...'. Het ecologisch beheer van de bermen in dit gebied draagt bij aan de biodiversiteit, de versterking van de ecologische structuur en het realiseren van het doelsoortenbeleid. De 'tenzij ...' bestaat uit een aantal praktische beperkingen. Op sommige locaties is ecologisch beheer niet mogelijk of niet wenselijk.

Voor de bermen langs de zandwegen geldt dat zij extra kansrijk zijn om ecologisch verder te ontwikkelen. Uit onderzoek is gebleken dat de soorten rijkdom van planten en dieren langs zandwegen tot wel 48% hoger ligt dan aan asfaltwegen. Het behoud en de versterking van de biodiversiteit in de bermen langs deze wegen is kansrijk. Integraal beheer is daarbij van belang.

De volgende onderdelen op en rondom de zandwegen en overige onverharde wegen moeten op elkaar worden afgestemd:

- Beheer van de berm.
- Civiel beheer van de weg zoals herprofilering, aanvullen zand etc.
- Beheer van gemeentelijke beplanting langs de wegen.
- Waar mogelijk moet samengewerkt worden met aangrenzende perceeleigenaren om achteruitgang van de bermen tegen te gaan en ontwikkeling van deze bermen te stimuleren.

Bij het opstellen van het beheerplan zijn, in samenwerking met bewoners, pilots uitgevoerd waarbij de bermen zijn ingezaaid met een bij de aanwezige vegetatie passend bloemrijk mengsel, om zo de bestaande biodiversiteit te stimuleren en aan te vullen. Deze pilots worden omgezet naar een structurele manier van bermonderhoud.



Bloemrijke akkerrand bij de Onneresweg

4.5 De fietspaden

De fietspaden langs de onverharde en halfverharde wegen zijn vrij liggende fietspaden. Deze paden kenmerken zich door een toplaag van gedeeltelijk puin, schelpen, graszoden of overige materialen. Het onderhoud van deze wegen wordt op dezelfde wijze bepaald als bij de onverharde wegen, d.m.v. van schouw. Voor deze paden is geen categorisering in streefbeeld toegepast, omdat voor deze paden de toegankelijkheid nagenoeg niet afhankelijk is van de weersomstandigheden.

4.6 Randvoorwaarden voor onderhoud

We hebben reeds aangegeven dat de onderhoudsmaatregelen aan zandwegen afhankelijk zijn van de weersomstandigheden. Alleen bij gunstige weersomstandigheden kunnen we onderhoudsmaatregelen nemen. Onder gunstige weersomstandigheden verstaan we:

- Voorspelling van droog weer.
- Zandweg is droog genoeg, maar niet te droog.
- Zandweg is niet bevroren.
- Na uitvoering maatregelen is zacht weer en lichte regen voorspeld.

Onderhoudsmaatregelen kunnen zowel handmatig, zoals het laten lopen van water door een sleuf te graven, als machinaal, bijvoorbeeld door te slepen, schaven, ploegen, of afplaggen, worden uitgevoerd. De genoemde maatregelen kunnen plaatselijk (waar nodig, gedeelte van de weg) of op de gehele weg worden uitgevoerd.

De gemeente werkt aan een nieuwe waardegestuurde beheerstrategie. Klimaatadaptatie en het versterken van de biodiversiteit zijn hier een belangrijk onderdeel van. We kijken hoe we met beheer en onderhoud hieraan optimaal kunnen bijdragen. Klimaatverandering en de gevolgen daarvan (zoals langere perioden van hevige regenval of juist droogte)

hebben ook invloed op de wijze van beheer en onderhoud van de zandwegen. Bij het uitvoeren van werkzaamheden zal hierop geanticipeerd worden.

4.7 Rol bewoners en gebruikers

Bewoners en gebruikers hebben een grote rol in het signaleren van de staat van zandwegen en overige onverharde wegen. Door meldingen te doen over bijvoorbeeld kuilen in of water op de weg, kan er sneller ingegrepen worden bij incidenten. Doordat zij de meldingen via de algemene contactkanalen van de gemeente doen, krijgen we ook meer inzicht in de locaties en intensiteit waar onderhoud nodig is. De meldingen worden immers op deze manier in het systeem geregistreerd. Deze algemene contactkanalen zijn te vinden op gemeente.groningen.nl/contact.

Bewoners en gebruikers zijn de ogen en oren van de omgeving. Naast de periodieke schouw door Stadsbeheer zijn dergelijke meldingen van grote waarde om zogenoemde problematische plekken te signaleren en indien nodig groter onderhoud in te plannen. Daarnaast is ook de burgerschouw een belangrijk middel voor bewoners om aan te geven hoe zij vinden dat de zandwegen erbij liggen. Door lid te worden van het Inwonerspanel Groningen Gehoord, krijgen bewoners twee keer per jaar de uitnodiging om mee te doen aan een digitale enquête waar aan de hand van voorbeeldfoto's de staat van de openbare ruimte wordt beoordeeld. Het voordeel van deze digitale burgerschouw is dat meer inwoners een bijdrage leveren aan de burgerschouw, dat het invullen van een enquête een laagdrempelige manier is om de openbare ruimte te schouwen en dat dit leidt tot representatievere scores.

5 Maatregelen anders dan beheer en onderhoud

Het gebied waar (de meeste) zandwegen zich bevinden is zeer geliefd bij veel bewoners en recreanten. Als gemeente juichen we dit ook toe en faciliteren we de beleving van het landschap. Tegelijkertijd komt het gebied door het toenemende gebruik steeds meer onder druk te staan. Dit resulteert zoals eerder aangegeven in een zwaardere belasting van de zandwegen. Een minder intensief gebruikte zandweg zal minder snel beschadigen en behoeft minder onderhoud. Daarnaast is ook de flora en fauna gebaat bij een rustige omgeving.

Ook op de mens heeft het zandwegennetwerk een positief effect. Door de bijzondere ontstaansgeschiedenis heeft het gebied een educatieve functie; het vertelt het verhaal van ons verleden. De soortenrijkdom aan planten en dieren is ook een belangrijke factor. Zo is bijvoorbeeld de Onnerpolder een populair vogelspotgebied. En je kunt er ook gewoon even tot rust komen en genieten van de prachtige omgeving.

De meest storende factor op het landschap is het toegenomen autogebruik. Er vormen zich sneller kuilen en slipplekken naarmate meer auto's er overheen rijden, bermen worden sneller kapotgereden door het parkeren daar en er is meer overlast van stof. Minder auto's in het gebied zal daarom een positief effect hebben op de diverse waarden in het gebied.

Een belangrijke kernwaarde van de gemeente Groningen is dat de openbare ruimte van iedereen is en dat deze ook zoveel mogelijk toegankelijk moet zijn. Het is daarom niet wenselijk om autoverkeer geheel te weren van de zandwegen en deze af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Wel kunnen we automobilisten ontmoedigen om over een zandweg te rijden. En als ze dat wel doen, dat ze hun (rij)gedrag aanpassen aan de omgeving.

Hoe we dat willen doen, wordt in het volgende hoofdstuk beschreven.

5.1 Verkeer en parkeren

Verkeer heeft in dit gebied een ondergeschikte rol ten opzichte van de landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve waarden. Toch heeft verkeer een grote invloed op het behalen van de benoemde doelen. Daarom hebben veel maatregelen betrekking op het verkeer en parkeren in het gebied.

5.1.1 Beperken snelheid

Omwonenden gaven aan dat de zandwegen kapotgereden worden door voertuigen die met te hoge snelheid over de zandwegen rijden. In het kader van het Groene Pareltraject is een pilot uitgevoerd, rondom het Noordlaarderbos, waarin gekeken is naar de effecten van het aanpassen van de maximumsnelheid van 60 naar 30 km/h op de zandwegen. Voordat de 30 km/h borden zijn geplaatst is eerst gedurende 2 maanden een 0-meting uitgevoerd. Er is gekozen voor deze (lange) termijn omdat de begaanbaarheid van zandwegen sterk afhankelijkheid is van het weer. Vervolgens zijn de borden geplaatst. Na een gewenningsperiode van twee maanden is opnieuw een snelheidsmeting uitgevoerd in een tijdsbestek van weer twee maanden.

De uitkomsten van zowel de 0-meting als de snelheidsmeting laten zien dat de gemiddelde snelheid niet ver boven de 30 km/h ligt. De uitvoering en staat van de zandwegen dwingt al een fors lagere snelheid af dan toegestaan. Dit willen wij ook in stand houden omdat een lagere snelheid belangrijk is voor de kwaliteit en behoud van de zandwegen en de aanwezige cultuurhistorische waarden en vanuit het oogpunt van zo min mogelijk verstoring van de ecologie. Harder rijdende voertuigen zorgen daarnaast voor verstuingen en overlast voor omwonenden.



30 km/h zoneborden op de Beslotenveenseweg

Omdat de feitelijke snelheid al op gemiddeld 30 km/h ligt, willen we dit ook formeel instellen op alle zandwegen in de gemeente. Op deze manier wordt de overgang van een verharde weg naar een zandweg benadrukt en wordt de weggebruiker erop geattendeerd dat hij een ander type weg oprijdt. Handhaving van de maximum toegestane snelheid is een taak van de politie. Boa's zijn hiertoe niet bevoegd. Op de zandwegen zal de handhaving een lage prioriteit hebben, het is geen drukbezocht gebied en echte snelheidsovertredingen zijn er zeer beperkt. Wij schatten in dat handhaving ook weinig aan de orde zal zijn, omdat het instellen van de 30 km/h feitelijk het formaliseren van het daadwerkelijke verkeersgebruik betreft. Daarnaast geeft het omwonenden ook de mogelijkheid om

overlastgevende weggebruikers informeel te attenderen op het snelheidsregime.

Maatregel:

- **We stellen op alle zandwegen een 30 km/h zone in.**

5.1.2 Overlast auto's/parkeren

Een veelgehoord geluid uit het gebied is de overlast van auto's. Dit gaat zowel om geparkeerde auto's in bermen op diverse plekken waar wandelroutes beginnen (bijvoorbeeld bij het Noordlaarderbos of Appelbergen), als rijdende voertuigen in het gebied zelf. De beheersorganisaties geven echter aan dat de natuurgebieden ook toegankelijk moeten blijven voor iedereen. Ook mensen die slecht ter been zijn moeten kunnen blijven genieten van de natuur. Dit uitgangspunt ondersteunen we.



Berm parkeren bij Appelbergen

Een overweging is het invoeren van een parkeerverbodszone. Dit is echter niet overal realistisch met het oog op handhaving. Bij een parkeerverbodszone zullen er extra maatregelen nodig zijn in de vorm van een fysieke afscheiding en zal er een beperkt aantal parkeerplekken gerealiseerd moeten worden op bepaalde plekken. Dit is maatwerk en moet per gebied bekeken worden.

We kiezen in eerste instantie voor het ontmoedigen van autoverkeer, met name voor recreanten. Mocht dit onvoldoende blijken te werken dan is de volgende stap het invoeren van een parkeerverbodszone inclusief het plaatsen van een fysieke afscheiding zoals paaltjes in de berm. Het voordeel hiervan is dat paaltjes ook de berm en de planten beschermen en de groei van de planten op die manier bevorderen. Het nadeel hiervan is dat men niet meer naar de berm kan uitwijken bij tegemoetkomend verkeer, landbouwvoertuigen bepaalde wegen niet meer kunnen gebruiken om hun grond te bereiken, en dat dit leidt tot meer menselijk ingrijpen in een natuurlijke omgeving.

Maatregelen:

- **We ontmoedigen het autoverkeer op de zandwegen door het terugdringen van recreantenverkeer (zie 5.2).**
- **Indien dit niet toereikend blijkt, voeren we een parkeerverbodszone in, inclusief fysieke afscheiding en (beperkt aantal) parkeerplekken.**

¹Er zijn geen harde cijfers bekend. De ervaren overlast verschilt per persoon., overlast is immers subjectief. De gemelde overlast vindt vooral plaats op mooie weekenddagen waarop veel mensen de natuur intrekken. Om goed inzicht te krijgen, zouden we metingen kunnen verrichten naar het aantal voorbijrijdende en in de berm geparkeerde auto's. Dit is echter kostbaar en de vraag is of de cijfers ook echt een goed beeld geven van de situatie. Het zijn immers momentopnames.

5.1.3 Overlast auto's/verstuing

Ook het opstuiven van zand op het moment dat auto's bij droog weer over de zandwegen rijden, zorgt voor door omwonenden ervaren overlast¹. Bewoners geven aan dat de overlast voornamelijk door recreanten veroorzaakt wordt, maar ook is het aantal bezorgbussen en zwaar verkeer toegenomen.

De overlast van auto's is dus tweedelig, maar samenhangend. Oplossingen hangen samen met de maatregelen beschreven bij 'uitbreiding en herstel recreatief (zandwegen)netwerk' (5.2.1) en de maatregelen genoemd onder 'ontdek en beleef het gebied met respect voor de aanwezige waarden' (5.2.2) hieronder.

5.1.4 Geslotenverklaringen

In de natte winterperiode en bij langdurige droogte is het uitvoeren van onderhoud van de zandwegen erg lastig. Om de zandwegen zo goed als mogelijk in stand te houden stellen we op sommige wegen een geslotenverklaringen in voor gemotoriseerd verkeer (bord C12) met een uitzondering voor aanwonenden en/of bestemmingsverkeer. We kijken daarbij goed naar de bestemmingen die aan de zandwegen liggen.

Maatregel:

- **We stellen op sommige wegen een geslotenverklaringen in voor gemotoriseerd verkeer (bord C12) met een uitzondering voor aanwonenden en/of bestemmingsverkeer. We kijken daarbij goed naar de bestemmingen die aan de zandwegen liggen.**

5.2 Recreatief gebruik

In de Omgevingsvisie 'Levende Ruimte' wordt aangegeven dat we inwoners en bewoners uit de regio aanmoedigen om het landelijke gebied meer te gebruiken voor recreatie. Daartoe is het belangrijk dat we de bestaande recreatieve verbindingen (fiets-, wandel- en vaarroutes) behouden en versterken en waar mogelijk nieuwe routes creëren. Ook de lokale 'dorpsommetjes' en de onderlinge verbinding tussen deze ommetjes dragen hieraan bij.

5.2.1 Uitbreiding en herstel recreatief (zandwegen)netwerk

Het completer maken van het netwerk van zandwegen kan, als zich hier mogelijkheden voor aanbieden. Bijvoorbeeld als er een ontwikkeling is waardoor een verdwenen zandweg kan worden hersteld of wanneer er een aanleiding is om een verharde weg om te zetten naar een onverharde zandweg. Net buiten onze gemeente, ten zuiden van het Noordlaarderbos zijn hier goede ervaringen mee opgedaan. Herstel kan ook aan de orde zijn wanneer een ontbrekende schakel in een dorpsommetje of wandelroute kan worden gerealiseerd. De Cultuurhistorische Waarden Kaart is hiervoor het uitgangspunt.

Maatregelen:

- **We maken een analyse van het netwerk van oude zandwegen; welke zijn verdwenen en welke kunnen eventueel hersteld worden?**
- **We brengen, met als kader de nota Zandwegen en de Landschapsbiografie, samen met het routebureau de bestaande wandel- en fietsroutes in kaart.**

5.2.2 Ontdek en beleef het gebied

We willen graag dat bewoners en bezoekers kunnen genieten van de bijzondere landschappelijke kwaliteiten van het gebied en de zandwegen. Hierbij ligt de nadruk op de beleving en waardering van het kleine, het oorspronkelijke en het authentieke in de natuur en het landschap van de Hondsrug. Dit sluit aan bij de doelen voor het Levend bezoekersnetwerk van het Nationaal Park de Drentsche Aa. We zien de zandwegen als een gebied waar men ontspannen kan recreëren. Dit houdt onder andere in dat we het autoverkeer van bezoekers van het gebied zo beperkt mogelijk willen houden. De afgelopen jaren is het parkeren op en rondom de zandwegen toegenomen. Parkeren gebeurt steeds vaker in bermen of andere plekken waar dit niet gewenst is. Een groot deel van de overlast wordt veroorzaakt doordat wandelroutes beginnen op locaties waar geen of onvoldoende parkeercapaciteit aanwezig is.

We focussen op het ervaren van het gebied door middel van wandelen of fietsen. En indien men toch met de auto komt, dan dient men te parkeren aan de randen van het gebied, bij logische startpunten. Deze startpunten dienen dusdanig ingericht te worden dat deze ook makkelijk herkenbaar zijn. We gaan in overleg met de verschillende organisaties die wandelroutes uitzetten, om wandelroutes aan te passen en te laten starten op locaties waar parkeercapaciteit aanwezig is. Dit kan bijvoorbeeld bij bestaande voorzieningen in de dorpen rondom de zandwegen. Indien noodzakelijk leggen we extra parkeercapaciteit aan binnen een reeds verhard gebied. Op deze manier voorkomen we ongewenst parkeren in de bermen van de zandwegen. Wanneer de overlast blijft bestaan, onderzoeken we of fysieke of andere verkeersmaatregelen nodig zijn.

In principe worden er geen geheel nieuwe zandwegen aangelegd. Ook met het uitbreiden van het bestaande wandel- en fietsnetwerk gaan we terughoudend om. Dit wordt gedaan met het oog op het behouden van cultuurhistorische en ecologische waarden, het bewaren van de rust in de natuurgebieden, en het respecteren van de draagkracht die het gebied aankan.

Maatregelen:

- **We gaan met de diverse routeorganisaties in gesprek over het maken van herkenbare startpunten van wandel- en fietsroutes op logische plekken mét (beperkte) parkeergelegenheid en communiceren deze ook.**
- **Door gerichte communicatie stimuleren we bezoekers op een andere wijze dan per auto het gebied te bezoeken.**

5.2.3 Fietspaden

Een groot deel van de zandwegen is voorzien van vrij liggende fietspaden, veelal uitgevoerd in een halfverharding. Van deze fietspaden wordt veelvuldig gebruik gemaakt, vanwege de ervaring van het gebied, de rust en het comfort. Veel zandwegen zijn in de winter voor fietsers onbegaanbaar en in de zomer soms te rul om op te fietsen. Een vrij liggend fietspad is dan voor fietsers en wandelaars een uitkomst. Het uitgangspunt is om de bestaande fietspaden te behouden en waar dat noodzakelijk is te verbeteren. Hierbij worden de leidende principes van de Landschapsvisie Drentsche Aa betrokken.

Een wens van sommige bewoners is het aanleggen van nieuwe fietspaden langs bepaalde zandwegen. Zo worden onder andere de realisatie van fietspaden langs de Noordlandsdrift, de Pollselaan en de Osdijk

genoemd. In principe vindt er geen uitbreiding van het recreatieve fietsnetwerk plaats. Het netwerk is compleet. Daarnaast is het aanleggen van een nieuw vrij liggend fietspad kostbaar en kan het tot gevolg hebben dat het landschap te veel wordt aangetast. Passend bij de beleving van het gebied houdt dit in dat bij gebruik van de fietspaden soms een klein stukje met de fiets over de rijbaan gereden moet worden of met de fiets aan de hand gewandeld moet worden (door het zand).

Een specifieke ontwikkeling voor fietsers is de studie naar de aanleg van een doorfietsroute tussen Haren en Zuidlaren. Een mogelijke variant voor deze route is de aanleg van een fietspad langs de Hoge Hereweg in Appelbergen. Dit gebied kent een stapeling van landschapswaarden en is bovendien een natuurgebied binnen het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De inrichtingseisen van een doorfietsroute sluiten niet aan bij de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de zandwegen. We blijven daarom met de provincie in gesprek om te zoeken naar een verantwoorde landschappelijke inpassing.

Maatregelen:

- **Er komen in principe geen nieuwe verharde en onverharde fietspaden bij langs zandwegen.**
- **De bestaande fietspaden langs zandwegen worden gehandhaafd.**
- **We blijven in overleg met de Provincie over de doorfietsroute Zuidlaren-Groningen.**

5.3 Tegengaan ervaren overlast

5.3.1 Beperken belasting door zwaardere voertuigen

Het gebied heeft van oudsher een landbouwcultuur. Boeren hebben het landschap altijd gevormd en beheerd. Ook het fijnmazige netwerk van zandwegen vindt grotendeels zijn oorsprong in het agrarisch gebruik.

Zandwegen verbonden de gebieden waar het land werd bewerkt en waar het vee werd geweid. Vroeger waren deze wegen altijd zandwegen. Verder waren er doorgaande verbindingen over de Hondsrug die als bundels van karresporen door het gebied liepen. Door eisen te stellen aan de breedte van karren en door ontwikkelingen in de landbouw in de 17^e eeuw hebben de zandwegen op een gegeven moment hun huidige plek en breedte gekregen. Dit betekende dat al het verkeer alleen nog maar van deze zandwegen gebruik kon maken. De marken van bijvoorbeeld Noordlaren was eigenaar van veel zandwegen. Een marke is een organisatievorm uit de middeleeuwen van boeren die zich aaneensloten om op de voet van gezamenlijkheid de gronden te benutten waarover ze de gebruiksrechten en onderhoudsplichten hadden gekregen.

Begin 20e eeuw werden veel wegen van de marken overgedragen aan de gemeente. Het is opvallend dat veel van deze wegen nu nog intact zijn. Nog steeds hebben de meeste zandwegen een functie voor de ontsluiting van landbouwgronden en de bebouwing in de dorpen. Zandwegen hebben door de jaren heen ook een functie gekregen voor recreatief



Landbouwvoertuig Noordlaren

gebruik en voor het ontsluiten van woningen in het buitengebied die voorheen een agrarische functie hadden.

Door een toenemende schaalvergroting is het transport in de agrarische sector steeds zwaarder geworden. Dit heeft zijn voordelen, maar het brengt ook maatschappelijke kosten met zich mee. De zandwegen raken immers sneller beschadigd door de steeds zwaardere voertuigen. Agrariërs zijn zich terdege bewust van de schade die hun voertuigen aanbrengen en herstellen eventuele schade zo goed mogelijk. Eventuele schade aan de zandwegen die over het hoofd is gezien, lossen we op door met elkaar in gesprek te gaan.

Het zijn echter niet alleen landbouwvoertuigen die steeds groter en zwaarder worden, maar ook bouwverkeer, bevoorradingsverkeer, loonwerkers (bijvoorbeeld mestwagens) en vuilniswagens. We zetten in deze nota geen verdere regels voor de grootte van (landbouw)voertuigen. We behouden de huidige borden met een maximale aslast en stellen dat al het verkeer rekening moet houden met de gevoeligheid van het gebied en zich daar ook naar moet gedragen. We blijven de situatie monitoren en onderzoeken extra maatregelen mocht dit nodig blijken.

Maatregelen:

- **Voor het bouwverkeer stellen we dezelfde regels als elders in de gemeente; bij het aanvragen van een omgevingsvergunning moet ook getoetst worden op de aanrijroutes van de voertuigen. Dat wil zeggen; zo min mogelijk over de zandwegen, daar waar nodig rijplaten neerleggen en eventuele schade herstellen.**
- **We onderzoeken de mogelijkheid om huisvuil op een dusdanige manier op te halen dat de zandwegen zo min mogelijk belast worden.**

5.3.2 Beperken belasting/overlast door motoren

Motoren, en dan met name crossmotoren, quads en terreinwagens verstoren niet alleen de rust voor wandelaars en fietsers op de zandwegen maar zorgen ook voor schade door onverantwoord rijgedrag, waardoor de zandwegen kapotgereden worden. Sommige zandwegen zijn onderdeel van landelijke motorroutes over onverharde wegen, de zogenoemde TET-route (Trans Euro Trail). Veel gebruikers van deze routes kiezen bewust voor onverharde wegen en rijden volgens een gedragscode om de zandwegen zo min mogelijk te belasten. Toch wordt ondanks deze gedragscode vaak overlast ervaren.

De zandpaden worden ook bereden door andere motorvoertuiggebruikers. Het gaat dan met name om oneigenlijk gebruik van de zandwegen, bijvoorbeeld gebruikers van quads en terreinwagens, met als gevolg diepe kuilen, onbegaanbare zandwegen en (stof- en geluids-) overlast bij andere gebruikers en omwonenden.

In eerste instantie zetten we, net als bij de hiervoor genoemde maatregelen, in op het ontmoedigen van het oneigenlijk gebruik. We willen de zandwegen voor iedereen toegankelijk houden. Dat betekent dat ook motorrijders en ander recreatief gemotoriseerd verkeer het recht hebben om over een zandweg te rijden. Wel benadrukken we hier dat recreatie op de zandwegen in eerste instantie bedoeld is voor voetgangers en fietsers en dat gemotoriseerd verkeer hierop volgend is. Op voorhand onderzoeken we wel of het instellen van geslotenverklaringen voor motorrijders op de landbouw- en recreatieve zandwegen juridisch mogelijk is, zonder daarbij afbreuk te doen aan de bereikbaarheid van woningen en bedrijven. Mocht het ontmoedigen van oneigenlijk gebruik onvoldoende werken dan kunnen we sneller ingrijpen door het invoeren van een geslotenverklaring voor motorvoertuigen.

Maatregelen:

- **We gaan met de organisatoren van motorroutes in gesprek om de overlast van routerijders te beperken.**
- **We zetten in op een communicatiecampagne gericht op motorrijders om nog meer draagvlak te creëren voor de beleving van het landschap.**
- **Mocht dit niet werken dan stellen we, indien juridisch haalbaar, een geslotenverklaring in voor motorvoertuigen op de zandwegen die het meest te lijden hebben hieronder.**

5.4 Planologische bescherming

De waarden van zandwegen zijn planologisch beschermd. Dit geldt voor de zandwegen die in eigendom zijn van de gemeente maar ook voor zandwegen die in particulier eigendom zijn. De bescherming is op dit moment geregeld in bestemmingsplannen en beheersverordeningen. Hierin staan regels die ervoor zorgen dat zandwegen niet zomaar verhard of verwijderd mogen worden. Door middel van aanlegvergunningen, gebruiks- en verbodsbepalingen stuurt de gemeente op het behoud van de zandwegen. Tot op heden zijn verzoeken om zandwegen te verharden altijd geweigerd. De beleidslijn om zandwegen planologisch te beschermen zal worden voortgezet in het nieuwe Omgevingsplan.

De gemeente heeft in 2022 een omgevingsvisie vastgesteld die de inhoudelijke koers uitzet voor het omgevingsplan. Hierin wordt aandacht besteed aan de kernwaarden van steden, dorpen en landschap en de omgangsvormen met het cultureel erfgoed. In het omgevingsplan worden de keuzes uit de omgevingsvisie vertaald naar regelgeving. Daarmee wordt de bescherming van cultureel erfgoed juridisch geborgd.

Waardevolle landschappelijke elementen en structuren kunnen op verschillende manieren als functie worden benoemd. Welke benaming ook wordt gekozen, het is belangrijk om te zorgen voor een stevige onderbouwing voor toekenning van functies. Het moet duidelijk zijn op welke kernkwaliteiten en waardenstellingen ze gebaseerd zijn. Immers, een aanvraag die niet voldoet aan het omgevingsplan kan toch worden vergund als deze bijdraagt aan een 'evenwichtige toedeling van functies aan locaties'. De onderbouwing voor de bescherming van zandwegen wordt o.a. gebaseerd op bestaande documenten zoals de Cultuurhistorische Waardenkaart en onderhavige nota Zandwegen. Van belang is om aan te geven dat zo'n evenwicht alleen mogelijk is als de kernkwaliteiten worden versterkt en een initiatief bijdraagt aan het harmonieus samengaan van oud en nieuw in waardevolle gebieden.

Het nieuwe Omgevingsplan van Groningen is zogenaamd 'activiteitgericht'. Dit betekent dat er bij een evenwichtige toedeling van functies aan percelen activiteiten mogelijk zijn mits er wordt voldaan aan bepaalde voorwaarden. Activiteiten zijn al dan niet toegestaan met een melding of een informatieplicht. Ook kan een vergunning nodig zijn maar het kan ook betekenen dat bepaalde activiteiten verboden zijn. De vraag is wat van belang is om te regelen voor de fysieke leefomgeving, dus ook het beschermen van cultuurhistorische waarden zoals een zandweg. De activiteit 'verharden van een zandweg' kan dan verbonden worden aan een vergunningplicht of een verbod. De activiteiten die al dan niet zijn toegestaan kunnen per functie op een digitale kaart worden bekeken (het Digitaal Stelsel Omgevingswet of DSO).

Maatregelen:

- **We onderzoeken bij welke zandwegen het profiel is aangetast of waarvan is vastgesteld dat delen van de zandweg illegaal in gebruik zijn genomen.**
- **In die gevallen waarin dit is vastgesteld gaan we actief handhaven.**

5.5 Overige maatregelen

5.5.1 Bescherming profiel en oppervlak met fysieke en juridische maatregelen.

In het gebied liggen meerdere zandwegen waarvan het profiel en breedte in de loop van de tijd is vervaagd of verdwenen. Een voorbeeld is de Oude Schoolweg op de Glimmer Es. Aan deze openbare zandweg liggen diverse agrarische percelen. Dit soort eszandwegen hebben historisch gezien geen niveauverschil tussen de zandweg en aangrenzende akkers, dus zonder duidelijk te onderscheiden bermen. De zandweg wordt vanwege het ontbreken van een duidelijke grens daardoor gebruikt als keerakker waardoor de rijbaan en het karakter van de zandweg wordt aangetast. We gaan onderzoeken wat het huidige gebruik betekent voor de kwaliteit van de zandweg en of het beheer en onderhoud op voldoende niveau is. Er zijn ook gevallen bekend waar aangrenzende eigenaren in de berm een haag hebben gepland en het in gebruik hebben genomen als tuin.

Om de zandwegen beter te beschermen willen we onderzoeken welke fysieke maatregelen we hiervoor kunnen inzetten. Als we de openbare zandweg opnieuw inmeten, kunnen we het maximale profiel in beeld brengen. Op basis hiervan maken we een afweging of er vervolgens een fysieke afscherming nodig is tussen de percelen en de zandweg. Het profiel van de zandweg kan weer zichtbaar gemaakt worden door bijvoorbeeld een berm aan te leggen met bempalen. Op deze manier willen we de zandweg een duurzame bescherming bieden. De toegang tot de percelen willen we uiteraard niet beperken.

Maatregelen:

- **We werken een eenduidige regelgeving in het Omgevingsplan uit.**
- **Hieraan koppelen we een stelsel van regels om verharding (en halfverharding) van zandwegen uit te sluiten.**

5.5.2 Bordeninventarisatie

In de loop der jaren zijn her en der verkeersborden en andere objecten geplaatst om lokale situaties op te lossen. Dit heeft op bepaalde locaties geleid tot een wirwar van objecten in de openbare ruimte, waardoor het er voor de weggebruiker niet duidelijker is geworden. Om weggebruikers duidelijk te maken welke verkeersmaatregelen geldig zijn, inventariseren we alle objecten en verkeersborden op en rondom de zandwegen. Overbodige objecten en verkeersborden verwijderen we. Voor de overige verkeersmaatregelen nemen we een algeheel verkeersbesluit, zodat alle verkeersmaatregelen handhaafbaar zijn.

Maatregel:

- **We inventariseren de verkeersborden aan de zandwegen, verwijderen overbodige borden en plaatsen borden waar deze wel nodig zijn en nog missen.**



Een wirwar van bebording in Noordlaren

6. Uitwerking

In de vorige hoofdstukken zijn we ingegaan op het cultuurhistorisch en ecologisch belang van de zandwegen en de nodige maatregelen om die belangen te behartigen. De zandwegen lopen als een rode draad door de gemeentelijke organisatie en vallen niet per definitie binnen een enkel gemeentelijk programma. De coördinatiegroep Zandwegen heeft de taak om het gebied van de zandwegen te (blijven) monitoren en uitvoer te geven aan de genoemde maatregelen. De coördinatiegroep bestaat uit collega's van verschillende disciplines waarmee de zandwegen annex zijn. Zij zullen gezamenlijk de genoemde maatregelen ten uitvoer (laten) brengen en kunnen evalueren en bijsturen waar nodig.

Hieronder nog een keer de maatregelen, gecategoriseerd per uitvoeringsthema.

1. Beheer en onderhoud

- De behoefte tot beheer en onderhoud wordt bepaald middels een schouw zoals beschreven in hoofdstuk 4.
- De bermen worden onderhouden zoals beschreven in het Beheerplan ecologisch bermbeheer Haren.

2. Ontmoedigen autoverkeer

- We ontmoedigen het autoverkeer op de zandwegen door het terugdringen van recreantenverkeer.
- We brengen, met als kader de nota Zandwegen en de Landschapsbiografie, samen met het routebureau de bestaande wandel- en fietsroutes in kaart.
- We gaan met de diverse routeorganisaties in gesprek over het maken van herkenbare startpunten van wandel- en fietsroutes op

logische plekken mét (beperkte) parkeergelegenheid en communiceren deze ook.

- Door gerichte communicatie stimuleren we bezoekers op een andere wijze dan per auto het gebied te bezoeken.
 - Indien bovengenoemden niet toereikend blijken, voeren we een parkeerverbodzone in, inclusief fysieke afscheiding en (beperkt aantal) parkeerplekken.

3. Behouden cultuurhistorische waarden

- We maken een analyse van het netwerk van oude zandwegen; welke zijn verdwenen en welke kunnen eventueel ooit hersteld worden.
- We onderzoeken bij welke zandwegen het profiel is aangetast of waarvan is vastgesteld dat delen van de zandweg illegaal in gebruik zijn genomen.
- In die gevallen waarin dit is vastgesteld gaan we actief handhaven.
- We werken een eenduidige regelgeving in het Omgevingsplan uit.
 - Hieraan koppelen we een stelsel van regels om verharding (en halfverharding) van zandwegen uit te sluiten.

4. Verkeersmaatregelen

- Borden en verkeersbesluiten:
 - We stellen op alle zandwegen een 30 km/h zone in.
- We stellen op sommige wegen een geslotenverklaringen in voor gemotoriseerd verkeer (bord C12) met een uitzondering voor aanwonenden en/of bestemmingsverkeer. We kijken daarbij goed naar de bestemmingen die aan de zandwegen liggen.

- We inventariseren de verkeersborden aan de zandwegen, verwijderen overbodige borden en plaatsen borden waar deze wel nodig zijn en nog missen.
- Fietspaden
 - Er komen in principe geen nieuwe verharde en onverharde fietspaden bij langs zandwegen.
 - De bestaande fietspaden langs zandwegen worden gehandhaafd.
 - We blijven in overleg met de Provincie over de doorfietsroute Zuidlaren-Groningen.
- (Cross)motoren
 - We gaan met de organisatoren van motorroutes in gesprek om de overlast van routerijders te beperken.
 - We zetten in op een communicatiecampagne gericht op motorrijders om nog meer draagvlak te creëren voor de beleving van het landschap.
 - Mocht dit niet werken, stellen we, indien juridisch haalbaar, een geslotenverklaring in voor motorvoertuigen op de zandwegen die het meest te lijden hebben hieronder.

5. Overig

- Voor het bouwverkeer stellen we dezelfde regels als elders in de gemeente; bij het aanvragen van een omgevingsvergunning moet ook getoetst worden op de aanrijroutes van de voertuigen. Dat wil zeggen; zo min mogelijk over de zandwegen, daar waar nodig rijplaten neerleggen en eventuele schade herstellen.
- We onderzoeken de mogelijkheid om huisvuil op een dusdanige manier op te halen dat de zandwegen zo min mogelijk belast worden.

Conclusie

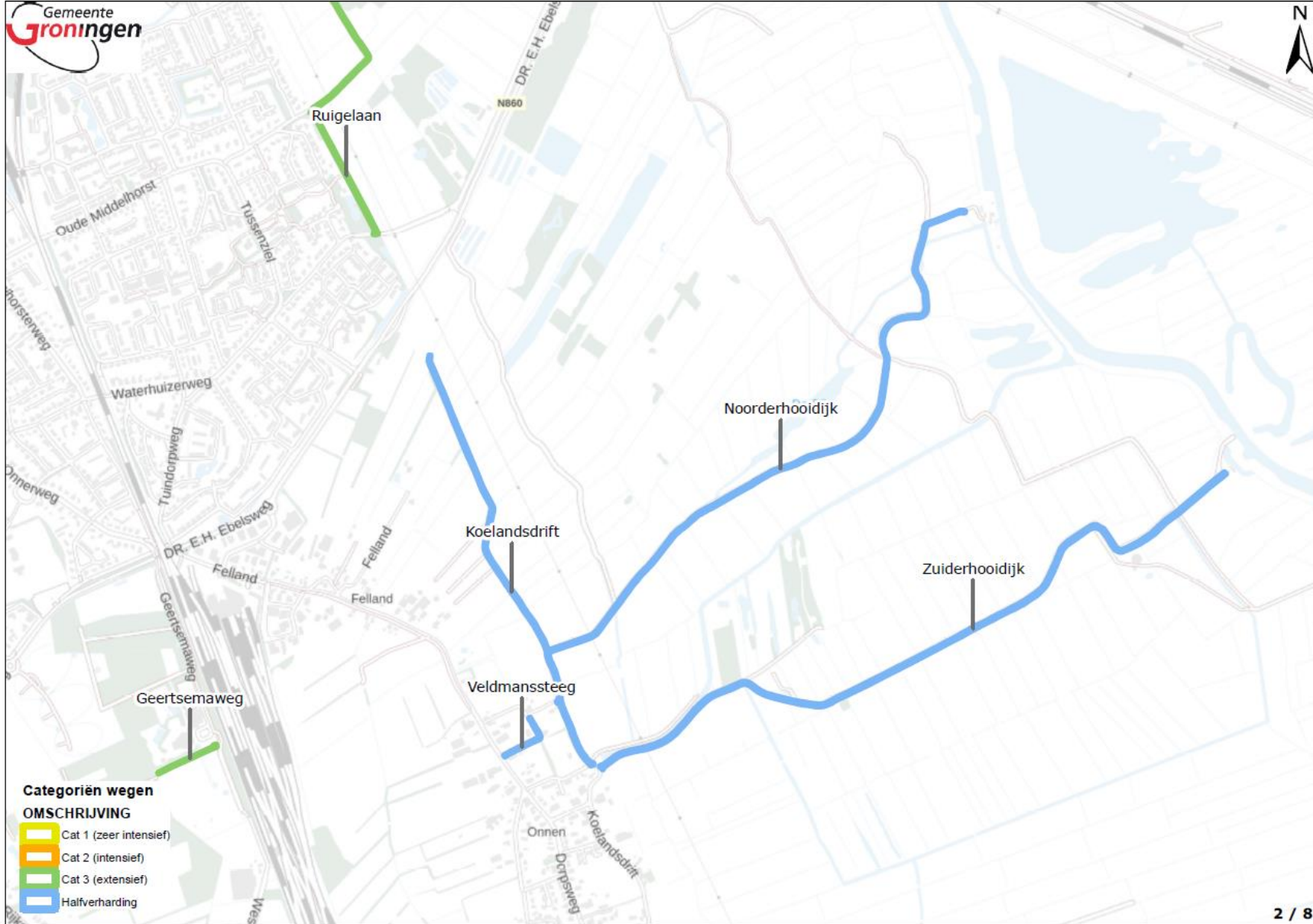
Het zandwegennetwerk in de gemeente Groningen is van grote waarde. Niet alleen vanuit cultuurhistorisch of ecologisch perspectief, maar ook voor de bewoners, bezoekers en agrariërs. Het gebied verdient het om beleefd te worden zoals het is, in alle rust en schoonheid, door iedereen die daar behoefte aan heeft.

We zetten daarom in op het behouden van de zandwegen, het versterken van de ecologische waarden (bermbeheer) en het ontmoedigen van gemotoriseerde voertuigen in het gebied. In principe sluiten we niemand uit, maar we doen wel een beroep op de gebruikers om hun gedrag aan te passen aan de omgeving. Mochten de in de nota voorgestelde maatregelen onvoldoende blijken te werken dan kunnen eventueel verbodszones ingesteld worden.

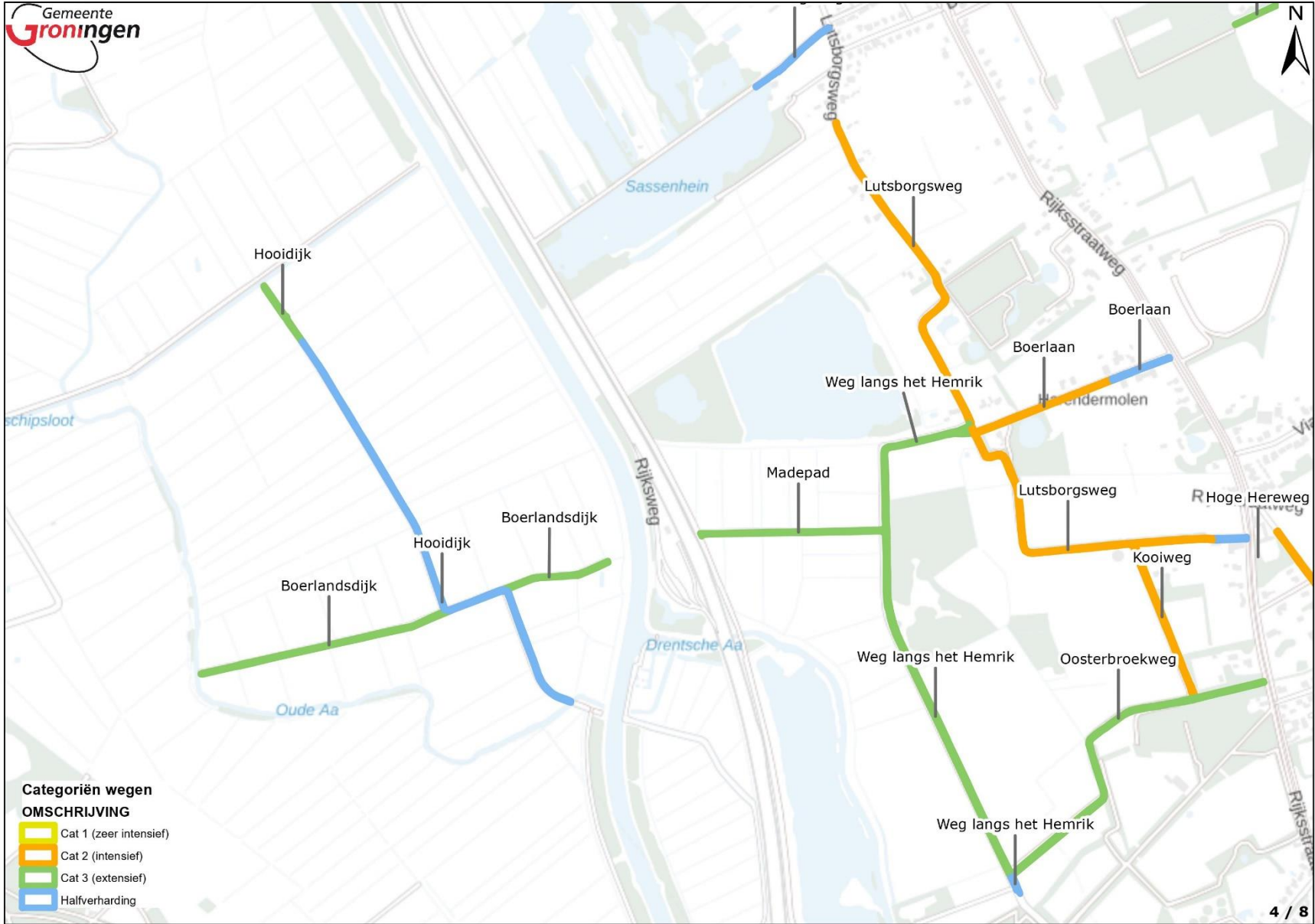
Het beheer en onderhoud van de zandwegen is cruciaal voor een fijne beleving van het gebied. Niet alleen voor bewoners, maar voor alle gebruikers. Zandwegen zijn echter erg onderhevig aan weerselementen en intensiteit van verkeer. Enkele vormen van overlast in de vorm van stof en kuilen zullen daarom altijd blijven. Door de toepassing van categorieën kunnen we maatwerk toepassen waardoor de aandacht van onderhoud meer is toegespitst op noodzakelijke plekken. We accepteren dat zandwegen niet altijd 100% berijdbaar kunnen blijven, dit hoort ook bij de charme van het gebied.

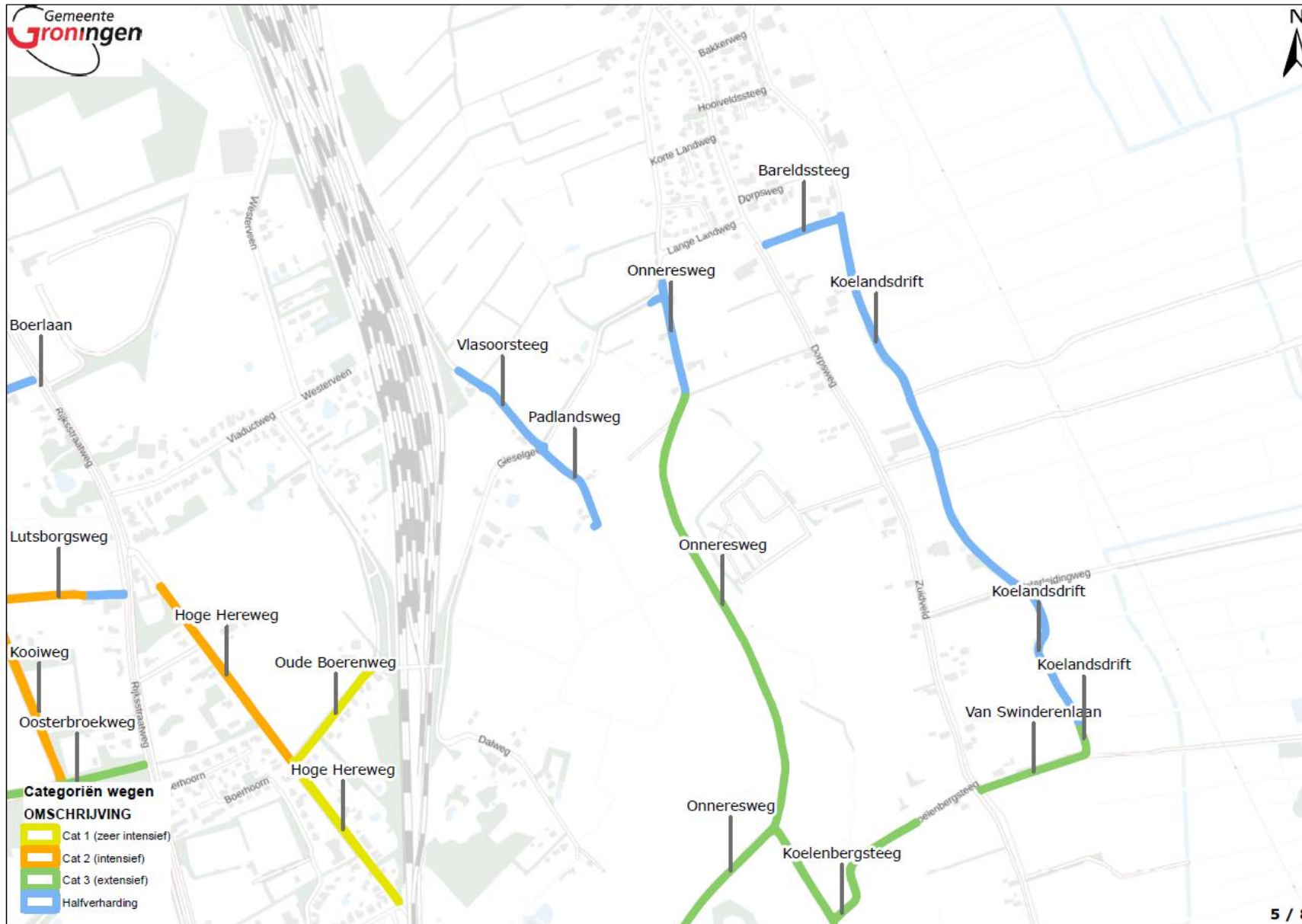
Bijlage I – overzicht zandwegen in beheer van gemeente Groningen



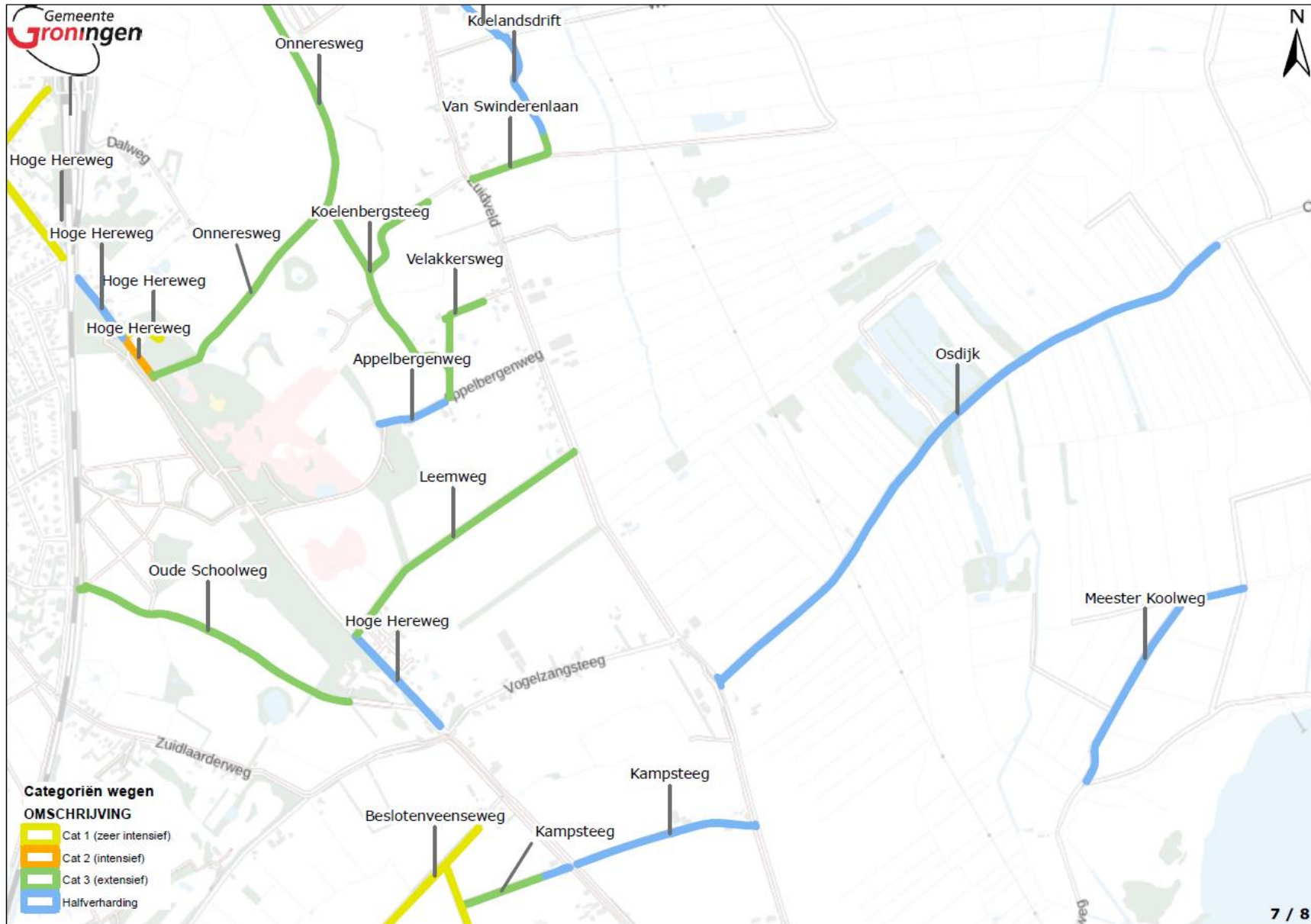


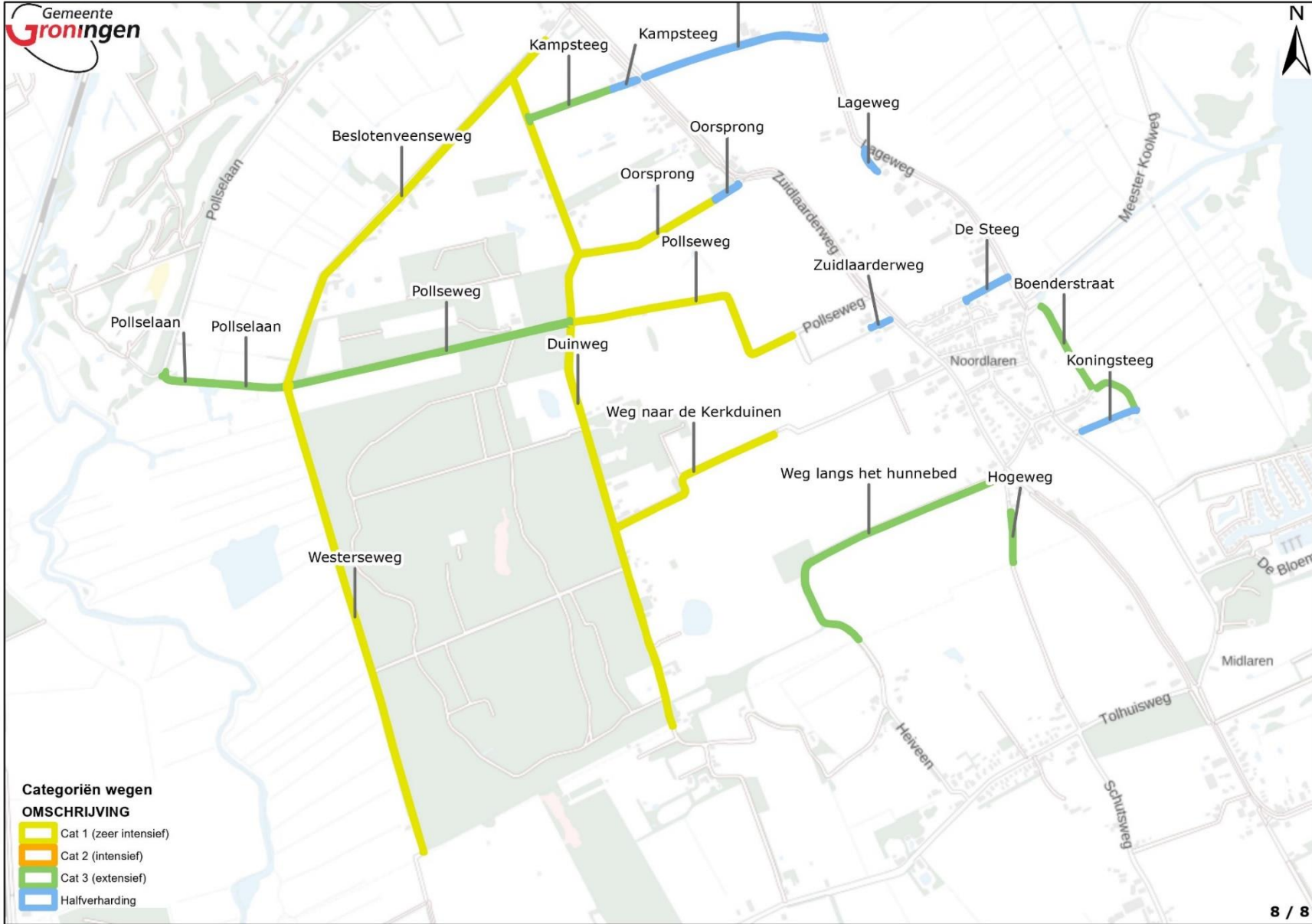












Categoriën wegen
OMSCHRIJVING

	Cat 1 (zeer intensief)
	Cat 2 (intensief)
	Cat 3 (extensief)
	Halfverharding

Bijlage II Beeldkwaliteitsniveau zandwegen

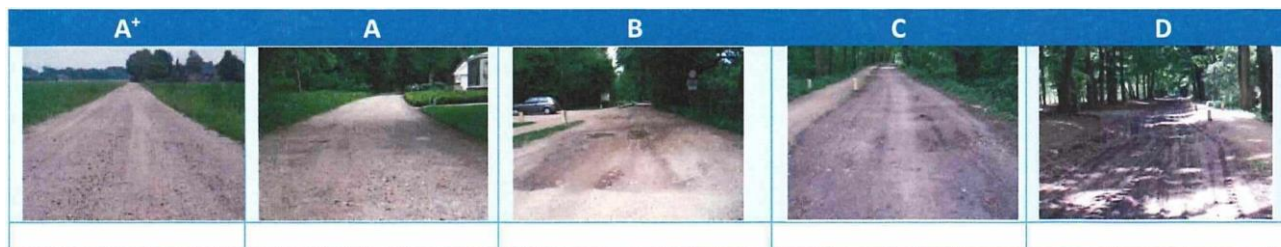
Voor het inspecteren van wegen heeft CROW landelijke richtlijnen opgesteld, CROW-publicatie 'Handleiding globale visuele inspectie' 2011-146b. In deze handleiding wordt alleen ingegaan op verharde wegen. De onverharde wegen worden buiten beschouwing gelaten. Dat betekent dat voor het inspecteren van onverharde wegen geen landelijke richtlijnen zijn afgesproken en dat iedere partij de beoordeling op zijn eigen manier kan uitvoeren.

Het beheer en onderhoud wordt overal op een andere manier uitgevoerd. Vaak is er ook geen (consequent) beleid met betrekking tot het beheer van onverharde wegen.

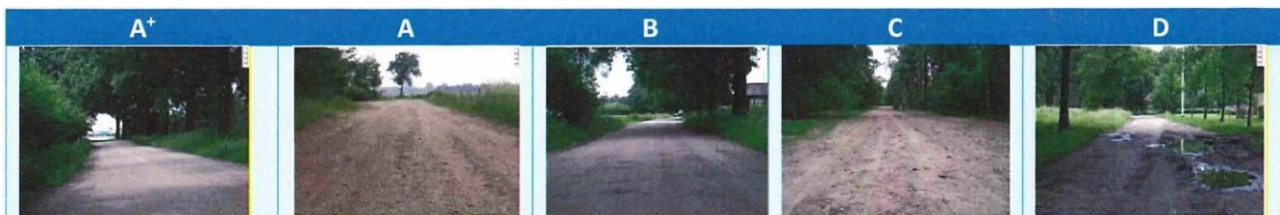
Inspectie

Naast de kwantitatieve gegevens (de inventarisatie) moet de kwaliteit van de onverharde wegen regelmatig gemeten worden. Dit gebeurt middels een weginspectie onverharde wegen. De methode is een afgeleide van de CROW-methodiek voor verharde wegen. Hierbij worden de volgende schadebeelden omschreven:

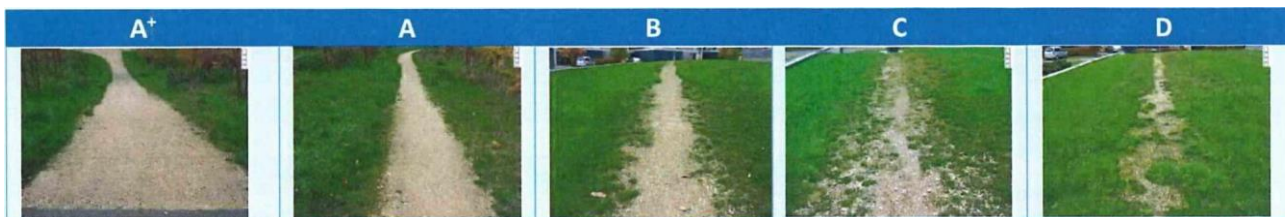
- Dwarsonvlakheid;
Een verticale vervorming van het dwarsprofiel van de verharding, een vervorming met een lengte van minimaal 5 meter wordt genoteerd als dwarsonvlakheid



- Oneffenheid;
Oneffenheden zijn plaatselijk voorkomende, verticale vervormingen van de verharding met een oppervlakte van minder dan 5 m². De vervormingen treden zowel in lengte- als dwarsrichting op.



- Begroeiing;
De hoeveelheid begroeiing op of naast de rijbaan, hoe meer dat is, hoe groter het risico wordt op ongevallen.



Er is geen onkruid	Er is weinig onkruid	Er is een beperkte mate onkruid	Er is redelijk veel onkruid	Er is veel onkruid
Bedekking 0% per 100 m ²	Bedekking S 5% per 100 m ²	Bedekking S 20% per 100 m ²	Bedekking S 35% per 100 m ²	Bedekking > 35% per 100 m ²
Aantal stuks onkruid hoger dan 20 cm 0 stuks	Aantal stuks onkruid hoger dan 20 cm S 10 stuks per 100 m ²	Aantal stuks onkruid hoger dan 20 cm S 20 stuks per 100 m ²	Aantal stuks onkruid hoger dan 20 cm S 30 stuks per 100 m ²	Aantal stuks onkruid hoger dan 20 cm > 30 stuks per 100 m ²

- Bermen ± 10cm;
Het hoogteverschil tussen de rand van het wegvak en de berm mag niet groter zijn dan 10 cm. Ligt de berm hoger dan 10 cm dan is de afwatering niet voldoende, ligt de berm 10 cm lager dan heeft men te maken met een vergroot risico op schade en/of letsel (voornamelijk bij fietsers en voetgangers) die van de rijbaan afwijken.
- Comfort;
Het gemak waarmee een weggebruiker gebruik kan maken van de weg zonder problemen te ondervinden zoals de controle over het voertuig of risico op schade en/of verwondingen op te lopen. Onder andere veel gaten en kuilen in de weg scoort slecht op comfort.
- Verpulvering;
Van het oorspronkelijke materiaal is niets of niet veel meer over. Bijvoorbeeld een grindpad is veranderd in een zandbaan met veel gruis en stof