

# Nota Zandwegen



Voor het beschermen, functioneren en  
beheren van de zand -en puinwegen in  
de gemeente Groningen

April 2023



## Samenvatting

Het zandwegennetwerk van de gemeente Groningen beslaat een totale lengte van ruim 36 km, waarvan 22 km zand en 14 km halfverhard. De gemeente Groningen hecht veel waarde aan het behoud van de zandwegen. Zij is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud. Dit dient in evenwicht te zijn met het behoud van de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische kwaliteiten van de zandwegen.

Zandwegen zijn al eeuwenoud. In de loop der jaren is het gebruik van de zandwegen verschoven van hoofdzakelijk agrarisch naar een breed scala van functies. 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 machines zwaarder geworden. De verbreding van functies en toename van de verkeersintensiteit heeft gevolgen voor de kwaliteit van zandwegen en voor het beheer.

Als we alle verschillende plannen, uitgangspunten en belangen tegen elkaar afwegen, komen we tot een set maatregelen die vooral geënt zijn op het behouden 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 heeft minder onderhoud. Bovendien is een rustige omgeving goed voor de flora en fauna. Daarentegen is het belangrijk dat de diverse gebruikersgroepen wel gebruik kunnen blijven maken van het gebied. Het is een beleving die voor iedereen toegankelijk moet blijven.

Door gebruik per voet of fiets te stimuleren en het gemotoriseerd gebruik (verkeer, parkeren en crossmotoren) te ontmoedigen, zorgen we dat het gebied toegankelijk blijft voor iedereen, dat de overlast van gemotoriseerd verkeer afneemt en dat de cultuurhistorische en ecologische waarden behouden blijft en versterkt wordt. We zetten daarom in op een gedragsverandering, waarbij we het belang van de zandwegen willen onderstrepen en uitstralen zodat mensen zich bewust zijn van de bijzondere omgeving waar ze zich in bevinden en hun gedrag daarop aanpassen.



*De A-weg bij Glimmen*

## Inhoudsopgave

Samenvatting.....	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 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte .....	11
2.1.2 De Wegenwet .....	11
2.2 Regionale kaders .....	11
2.2.1 Landschapsvisie Drentsche Aa (Nationaal Park Drentsche Aa 2016).....	11
2.3 Provinciale kaders.....	12
2.3.1 Natuurbeheerplan Groningen 2022 .....	12
2.4 Gemeentelijke kaders.....	12
2.4.1 Landschapsontwikkelingsplan Haren 2004 .....	12
2.4.2 Kadernota Buitengebied Haren 2013 .....	12

2.4.3 Cultuurhistorische waardenkaart 2021.....	13
2.4.4 Mobiliteitsvisie Groningen goed op weg 2020 .....	13
2.4.5 Beheersverordeningen Buitengebied Haren 2013 en Glimmen .....	13
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 bermen.....	24
4.5 De fietspaden .....	25
4.6 Randvoorwaarden voor onderhoud.....	25
4.7 Rol bewoners en gebruikers.....	25
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/verstuing .....	29
5.1.4	Geslotenverklaringen winterperiode .....	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 .....	32
5.3.1	Beperken belasting door zwaardere voertuigen.....	32
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
<b>6.</b>	<b>Uitwerking.....</b>	<b>36</b>
	Conclusie .....	38
	<b>Bijlage I – overzicht zandwegen gemeente Groningen .....</b>	<b>39</b>

## 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, landbouwer en bezoekers. Op de zandwegen wordt volop gewandeld, gefietst en paardgereden. Het bestaan van historische zandwegen in een kleinschalig en afwisselend landschap wordt door deze gebruikers zeer gewaardeerd. Ze vertellen ons veel over de rijke ontstaansgeschiedenis van het gebied en hoe je het tegenwoordig beleeft.

De zandwegen spreken tot de verbeelding: In een landschap dat gevormd is door landijs en verstuivend dekzand werd het gebied 15.000 jaar geleden al bezocht door rendierjagers. Het dekzand 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 onlosmakelijk verbonden met de agrarische ontwikkeling. Verder hadden zandwegen een belangrijke functie als handelsweg tussen Groningen en Coevorden. De Hoge Hereweg werd in de tijd van Bommen Berend al gebruikt voor militaire doeleinden. In de 20e eeuw zijn belangrijke (doorgaande) wegen verhard en er zijn zandwegen verkocht of verploegd.

Tegenwoordig beslaat het zandwegennetwerk een totale lengte van ruim 36 km, waarvan 22 km zandwegen en 14 km halfverhard. Ze liggen in het landelijke gebied rond de dorpen Haren, Onnen, Glimmen en Noorderlaren. In enkele gevallen liggen de zandwegen binnen de bebouwde kom zoals in Onnen en Glimmen.



*Weg langs het Hunnebed in Noorderlaren*

## 1.1 Aanleiding

In 1989 heeft de voormalige gemeente Haren een nota opgesteld voor het beheer en onderhoud van zand- en puinwegen. 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 functie kan verschillen per zandweg. 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 machines zwaarder geworden. De verbreding van functies en toename van de verkeersintensiteit heeft gevolgen voor de kwaliteit van zandwegen en voor het beheer.



*Recreatieve functie aan de Pollseweg in Noordlaren*

### **Wat is een zandweg?**

Onder een zandweg wordt verstaan: een onverharde weg 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, aangezien deze een verschillende werkwijze behoeven.

De gemeente Groningen hecht veel waarde aan het behoud van de zandwegen. Zij is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud. 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: 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.

En verder worden meldingen over en verzoeken ten aanzien van de zandwegen tot nu toe op individuele basis behandeld. Er is behoefte aan

een eenduidig beleid waaraan verzoeken en meldingen getoetst kunnen worden.

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 cultuurhistorische en ecologische waarden van het gebied te beschermen door middel van een planologische bescherming;
- de biodiversiteit van de zandwegen en omgeving te behouden en te versterken door het toepassen een gericht ecologisch beheer;
- de begaanbaarheid van zandwegen zo goed als mogelijk op peil te houden;
- een toetsingskader te hebben waaraan meldingen en verzoeken getoetst kunnen worden.

## 1.2 Opgaven

De opgaven voor de zandwegen zijn als volgt:

- **Landschappelijke identiteit:** de hoofdoopgave is het behouden en versterken van de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden van de zandwegen. Het doel is om de herkenbaarheid en de belevingswaarde te versterken;
- **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 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 ook over overlast van (cross)motoren en stof;
- **Beheer en onderhoud:** De begaanbaarheid van zandwegen, als ook het beheer en onderhoud, is sterk afhankelijk van 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. Er is behoefte aan een integrale visie op het gebied;
- **Tegenstrijdige belangen:** Er is sprake van een groot aantal belangen die soms tegenstrijdig zijn. Hierdoor kunnen dilemma's ontstaan bij het afhandelen van verzoeken om maatregelen.

## 1.3 Doelstelling

Het doel van deze nota kan als volgt worden samengevat:

*Het samenbrengen van alle aspecten, dilemma's en beleidsvlakken die betrekking hebben op zand- en puinwegen om tot een integraal plan te komen waarbij de waarden van de zandwegen geborgd en waar mogelijk versterkt worden.*

Dit houdt in dat we de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarde van de zandwegen herkennen en erkennen en er naar streven om deze te behouden en te versterken. 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 oplossingsrichtingen te koppelen ten aanzien van gebruik en vooral ook beheer.





*Koelandsdrift in Onnen*

### 1.4 Proces

Voorafgaand aan het opstellen van deze conceptnota zijn gesprekken gevoerd met onder andere terreinbeherende organisaties als Natuurmonumenten, Groninger Landschap en Staatsbosbeheer, maar ook Geopark de Hondsrug, Stichting Landelijke Gebied Haren, de agrariërs en natuurlijk de bewonersorganisaties. De rode draad 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.

Een uitgebreid participatierapport zal een belangrijk onderdeel zijn bij het vaststellen van de definitieve versie van 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 leidend bij het opstellen van de nota zandwegen. We willen dat de ecologische en cultuurhistorische waarden van de

zandwegen behouden en versterkt worden, maar ook het diverse gebruik mogelijk blijven maken. Bewoners én bezoekers moeten kunnen blijven genieten van al het schoons wat dit gebied te bieden heeft. Agrariërs moeten hun beroep kunnen blijven uitoefenen. Maar de draagkracht van het gebied is hierbij wel een belangrijke wegingsfactor. Daarom vullen de we uitgangspunten uit de leidraad aan met het volgende:

a) 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.

b) Als het niet mogelijk is om met het huidige gebruik of de huidige vorm van de zandweg te behouden, worden maatregelen toegepast waarbij de functie, vorm en het gebruik van de weg op elkaar afgestemd worden. Hierbij geldt dat welke maatregel ook gekozen wordt, het karakter van de zandwegen behouden blijft.

## 2. Beleidskader

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

### 2.1 Nationale kaders

#### 2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie van het Rijk uit 2012 staan de uitgangspunten voor de ruimtelijke ordening op lange termijn (2040), te weten:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland
- Het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn

Het vergroten van de concurrentiekracht (internationale bereikbaarheid) heeft geen directe relatie met het zandwegenbeleid. Het verbeteren van de bereikbaarheid wel. Daarbij moet wel gezegd worden dat dit soms haaks staat op de verbetering van de leefomgeving, milieu en water, waarbij aandacht wordt besteed aan het waarborgen van cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.

Landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten geven identiteit aan een gebied. Het rijk heeft in het verleden een selectie gemaakt van twintig 'nationale landschappen'. Deze landschappen weerspiegelen gezamenlijk de diversiteit van de Nederlandse Cultuurgeschiedenis. Het zandwegennetwerk in de gemeente Groningen valt in één van deze gebieden; het Nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa.

#### 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, welke door het Rijk, provincie of waterschap worden onderhouden, in goede staat verkeren. Hiertoe hanteert de gemeenten voor zandwegen een bepaald onderhoudsregime. Dit regime is afhankelijk van de functie van een weg en de weeromstandigheden.

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 de ruimtelijke ontwikkelingen zijn in het document dertien leidende principes voor landschappelijke kwaliteitsborging opgenomen. Deze principes dienen als uitgangspunt gebruikt te worden bij nieuwe ontwikkelingen in beekdalen, essen en velden.

Voor elk van deze drie landschapseenheden zijn voorstellen gedaan voor de versterking van de landschappelijke waarden. De zandwegen vormen in het Drentsche Aa gebied cultuurhistorisch waardevolle verbindingen binnen en tussen deze drie landschapseenheden. Het fijnmazige netwerk van zandwegen en paden moet gekoesterd, beschermd en verzorgd worden en moet ingetogen blijven. 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 netwerken moeten we koesteren, beschermen, verzorgen en ingetogen houden. Fietsen over een eenvoudig Halfverhardingpaadje door het bos geeft veel meer het gevoel onderdeel van het landschap te zijn, dan fietsen over een breed geasfalteerd pad. Zandpaden moeten worden gehandhaafd.

## 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 behoud van het kleinschalig houtwallenlandschap en op behoud/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 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.'*

### 2.4.2 Kadernota Buitengebied Haren 2013

Het doel van de kadernota is om de beleidskeuzes in het ruimtelijke ordeningsbeleid 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.

#### 2.4.3 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.

#### 2.4.4 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 speedpedelecs 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 geprojecteerde doorfietsroutes is het traject Haren-Zuidlaren. Dit traject valt samen met het zandpad van de Hoge Hereweg door Glimmen en Appelbergen.

#### 2.4.5 Beheersverordeningen Buitengebied Haren 2013 en Glimmen

De zandwegen zijn planologisch beschermd. In de beheersverordening staan enkele artikelen waarin dit is geregeld. Artikel 7 agrarisch met waarden, artikel 23 Verkeer, artikel 43 Algemene gebruiksregel en artikel 45 Algemene afwijkingsregel. Gekozen is voor een generieke regeling om in eerste instantie alle zandwegen te “beschermen” tegen het aanbrengen van een verharding. Hiermee wordt voorkomen dat cultuurhistorisch waardevolle zandwegen verdwijnen en er een onomkeerbare situatie ontstaat.

Voor het verharden van zandwegen en perceels- en kavelontsluitingswegen maar ook fiets-, voet- en ruiterspaden binnen de bestemming Agrarisch met waarden is een Omgevingsvergunning noodzakelijk. Veel zandwegen hebben echter een specifieke bestemming

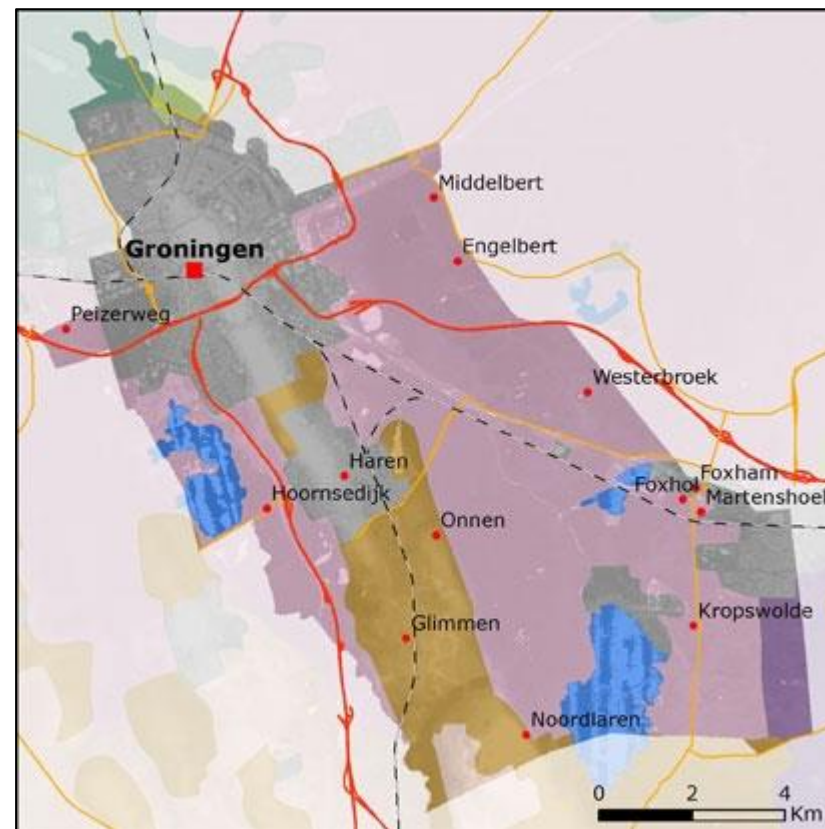
Verkeer. In dit artikel is niets specifiek geregeld ten aanzien van zandwegen maar in een Algemene gebruiksregel staat dat het asfalteren van klinkerwegen en het verleggen en verharderen van zandwegen is aangemerkt als strijdig gebruik. Daarnaast is er nog een algemene afwijkingsregel waarin het bevoegd gezag kan afwijken van het bepaalde in de verordening voor het asfalteren en verleggen en verharderen van zandwegen mits geen onevenredige afbreuk plaatsvindt van 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, ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer-onverharde weg."

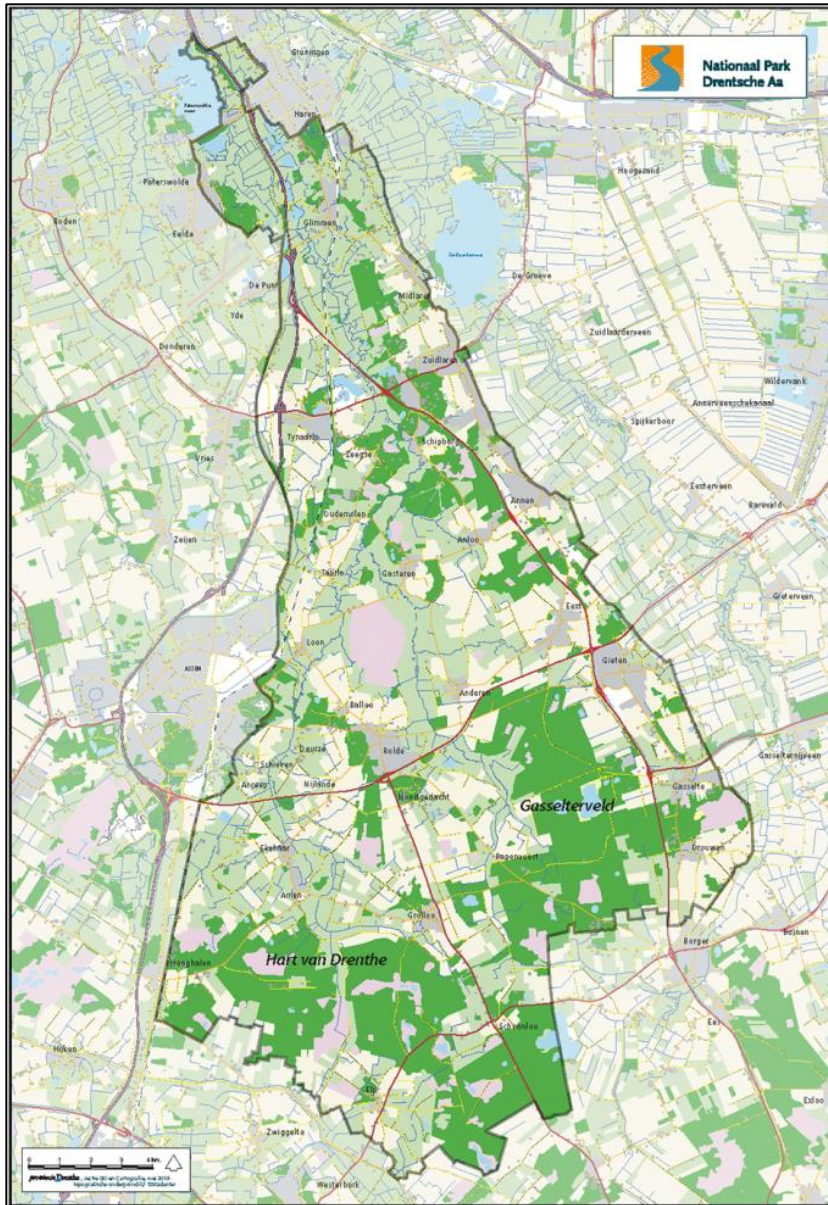
### 3. Waarden en functies

Een zandweg is niet zomaar een weg van zand, maar een geheel 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. Er is veel overlap tussen de gebieden en de samenwerking tussen de verschillende beheers- en bestuursorganisaties is dan ook essentieel om de diverse waarden en functies van het gebied te waarborgen.

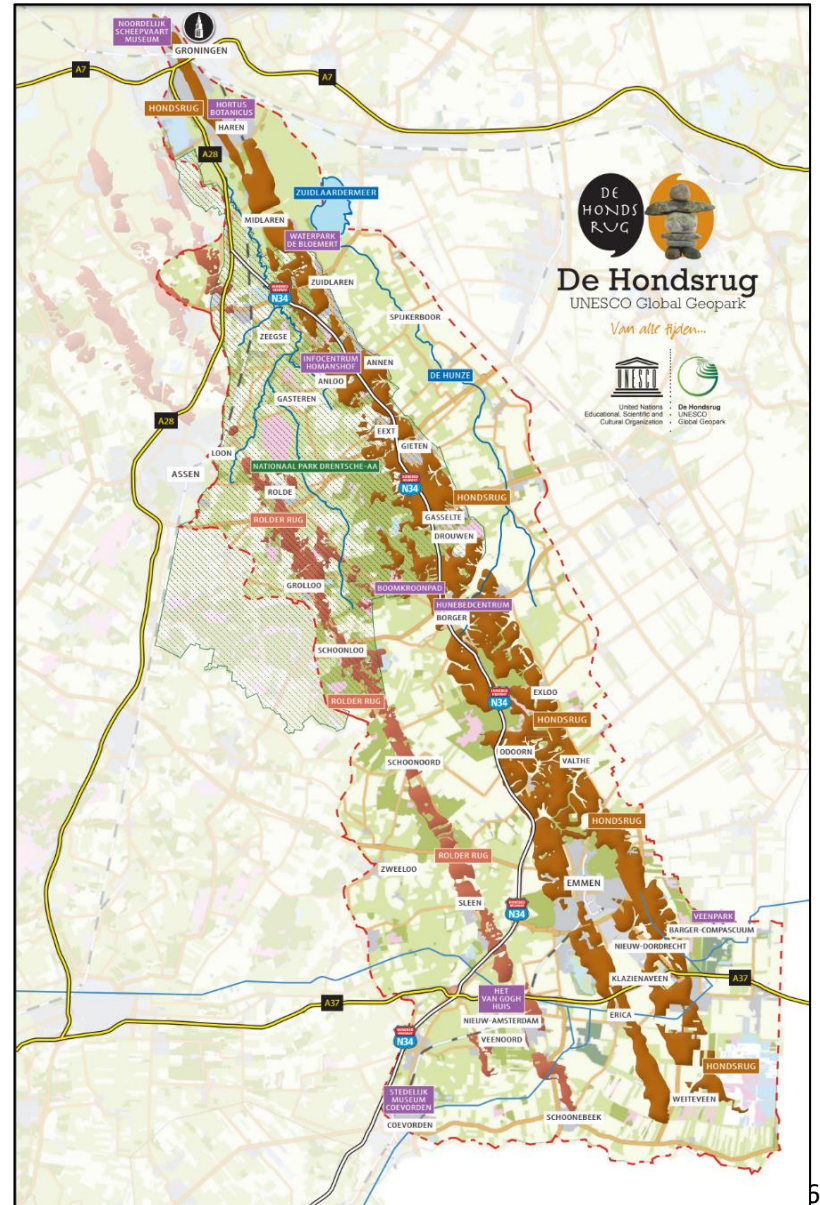
De zandwegen vormen eeuwenoude verbindingen tussen dorpen en de akkers en hooilanden. Ze vertellen niet alleen het verhaal van de geschiedenis van het esdorpenlandschap; zandwegen worden ook gewaardeerd om de belevingswaarde, voor recreatie en ontspanning, als ommetje vanuit de dorpen of als onderdeel van bijvoorbeeld het Pieterpad of de Hünenweg. Langs de zandwegen liggen -gescheiden met een groene berm- veel vrijliggende onverharde fietspaden. Verder vormen zandwegen een groen netwerk van bermen, houtsingels en hagen. Deze groene dooradering verbindt 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. In dit hoofdstuk verdiepen we ons in de diverse waarden en functies van 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 overal is een sterke samenhang waar te nemen tussen aardkundige, archeologische, ecologische en cultuurhistorische waarden. De opbouw en variatie in het landschap wordt globaal 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, pingo's en structurelementen zoals houtwallen, hagen en singels. Het karakter van het landschap is ondanks de ontwikkelingen nog steeds oorspronkelijk en gaaf en daarmee is de ontstaansgeschiedenis overal nog herkenbaar en afleesbaar gebleven. Dit 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 het materiaal van de 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 karresporen steeds verder uit. In het Noorderlaarderbos 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 Noorderlaarderbos 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 en vormen daarmee een waardevolle biotoop. Dieren kunnen hier niet alleen voedsel en schuilplaatsen vinden maar ook 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 dierengemeenschappen die zich in de bermen en hout- en bossingels bevinden. Insecten zoals 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-droog, in 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; Late guldenroede.  
Linksonder; Jakobskruid. Rechtsonder; Reuzenbalsemien*

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 in acht te nemen en te beschermen bij het beheren en onderhouden van zandwegen 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 via de inzet van zowel gezondheidsbevordering, bijvoorbeeld het stimuleren van lopen, fietsen, het stimuleren van gezonde voeding of de aanleg of versterken van aanwezige parken, natuur of landschap.

De focus op 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 noodzaakt ons om goed na te denken over de vraag wat waar past, voor welke gebruiker/bezoeker en dat vertalen in 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 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 dan ook 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 betekent dat, dat de zandwegen in principe voor iedereen toegankelijk zijn. Maar ook dat gebruikers zich er bewust van moeten zijn dat ze in een bijzonder gebied verblijven en dat ze hun gedrag daar ook naar moeten aanpassen.

### 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 hoe we met het verkeer op de zandwegen omgaan. Dat gezegd hebbende blijft het belangrijk dat de bereikbaarheid van woningen en agrarische gronden niet in het geding komt.

### 3.7 Wegbeheer

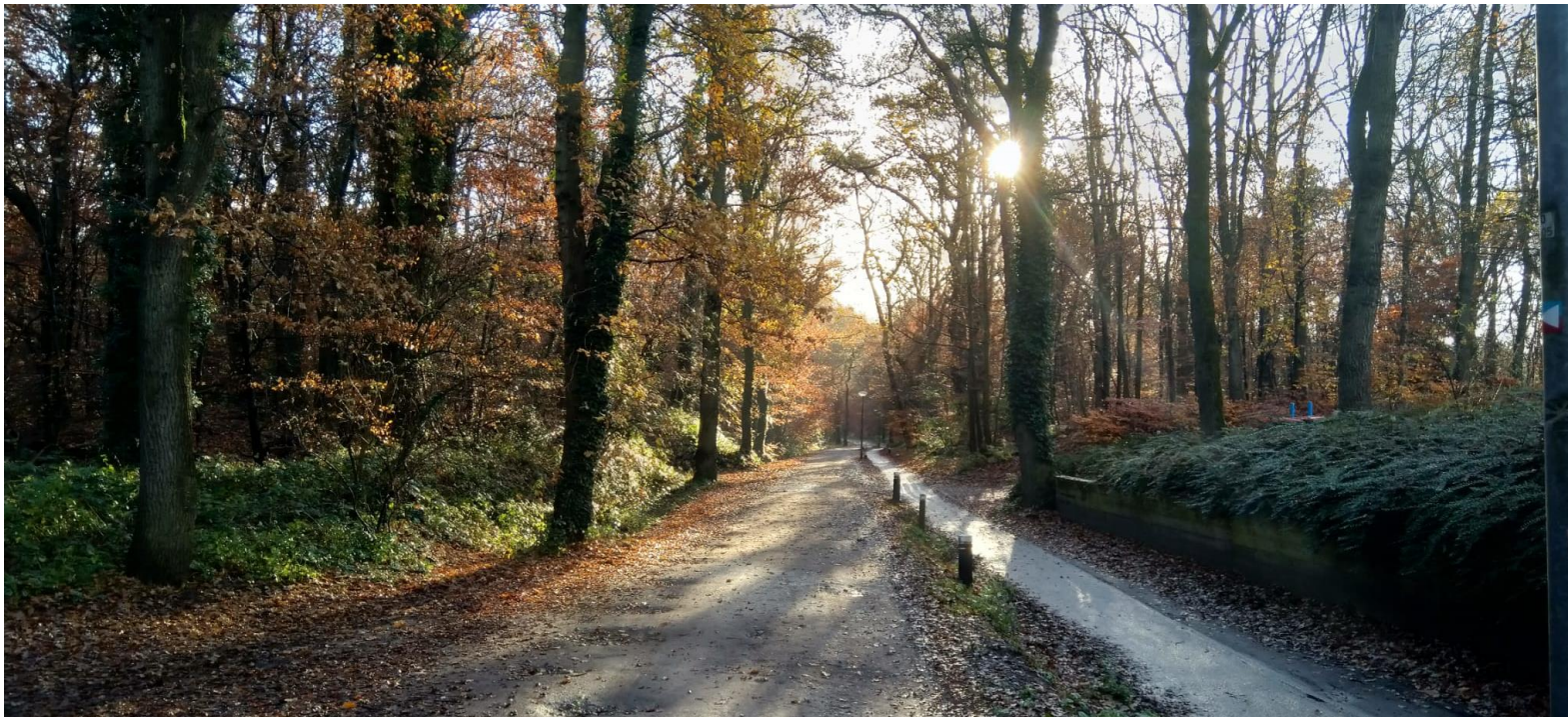
Conform de Wegenwet is de gemeente verantwoordelijk voor het onderhoud en de goede staat van de wegen binnen haar grensgebied. Deze verantwoordelijkheid geldt ook voor zandwegen. In het beheer en onderhoud van zandwegen maken we onderscheid tussen de rijbanen (incl. fietspaden) en bermen en sloten. We 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<sup>e</sup> eeuw kenmerkt het gebied zich door voornamelijk landbouw en veeteelt. Door hervestiging in de loop van de 20<sup>e</sup> eeuw is veel natuurgebied ontgonnen en zijn een aantal zandwegen verdwenen.

In de loop van de 20<sup>e</sup> eeuw kwam de focus meer te liggen op het behoud en versterken van natuur en landschapswaarden. Ook het cultuurhistorisch belang van de zandwegen werden meer onderstreept en de algehele beleving van het gebied won aan waarde. Niet-agrariërs betrokken steeds vaker woningen aan een zandweg. Langzaam verschoof het gebruik van met name landbouw naar met name bewoning. De identiteit van het landelijk gebied heeft zijn basis in deze geschiedenis en wij hechten er waarde aan om deze te behouden. Daarbij is de opgave om een goed evenwicht te vinden tussen het agrarisch gebruik en de ecologische en cultuurhistorische waarden 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 vooral geënt zijn op het behouden 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. Daarentegen is het belangrijk dat de diverse gebruikersgroepen wel gebruik kunnen blijven maken van het gebied. Het is een beleving die voor iedereen toegankelijk moet blijven.

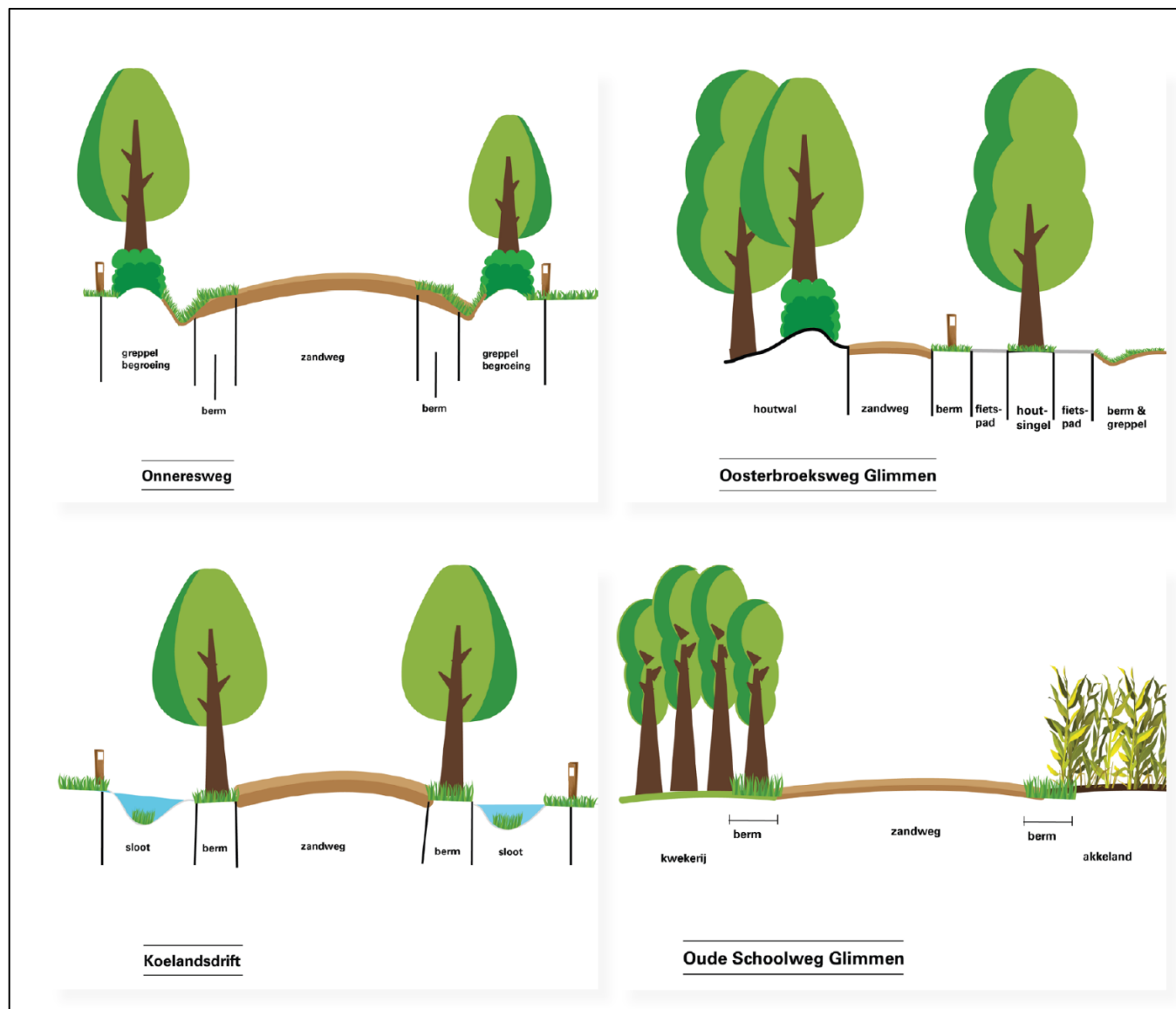
Op het eerste oog lijken dit tegenstrijdigheden maar het één hoeft het ander niet uit te sluiten. Door gebruik per voet of fiets te stimuleren en het gemotoriseerd gebruik (verkeer, parkeren en crossmotoren) te ontmoedigen zijn beide doelen haalbaar. We zetten daarom in op een gedragsverandering, waarbij we het belang van de zandwegen willen onderstrepen en uitstralen zodat mensen zich bewust zijn van de bijzondere omgeving waar ze zich in bevinden en hun gedrag daarop aanpassen.

In dit deel van de nota gaan we in op de maatregelen die we gaan nemen met betrekking tot 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 erg onderhevig aan weerselementen en intensiteit van verkeer. De in het volgende hoofdstuk 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, 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 bermen en fietspaden zijn onderdeel van de zandweg. Niet alle zandwegen hebben dezelfde karakteristieken. Er zijn bijvoorbeeld zandwegen met en zonder fietspaden of houtwallen. Zandwegen die in het midden bol aflopen, maar ook zandwegen die juist schuin vanaf de ene berm naar de andere berm afwateren. Voor elke zandweg is het voor de begaanbaarheid van belang dat het water weg kan en niet op de rijbaan blijft liggen. 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 degradatie 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 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 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 sober niveau op een schaal van A+, A, B, C, D waarbij A+ staat voor 'zeer goed' en D voor 'slecht'. Alle zandwegen binnen het gebied Haren worden tijdens de genoemde 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. Zij schouwen tweemaal per jaar een volledige inspectieronde te starten in het najaar van

2022. Viermaal per jaar inspecteren zij probleemlocaties die uit onze eigen schouw rondes 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: 1. zeer intensief, 2. intensief en 3. extensief. Deze termen zijn overigens niet nieuw en werden ook gebruikt in het verleden.



3 categorieën zandwegen

Bij het bepalen van de onderhoudsmaatregelen op rijbanen wordt rekening gehouden met het groenbeleid. Voor de 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 bepalen van deze rijbanen gebeurt op dezelfde wijze als bij de onverharde wegen d.m.v. van schouw. Voor de halfverharde rijbanen is geen categorisering in streefbeeld toegepast, omdat voor deze wegen de toegankelijkheid nagenoeg niet afhankelijk is van de weersomstandigheden.

#### 4.4 De bermen

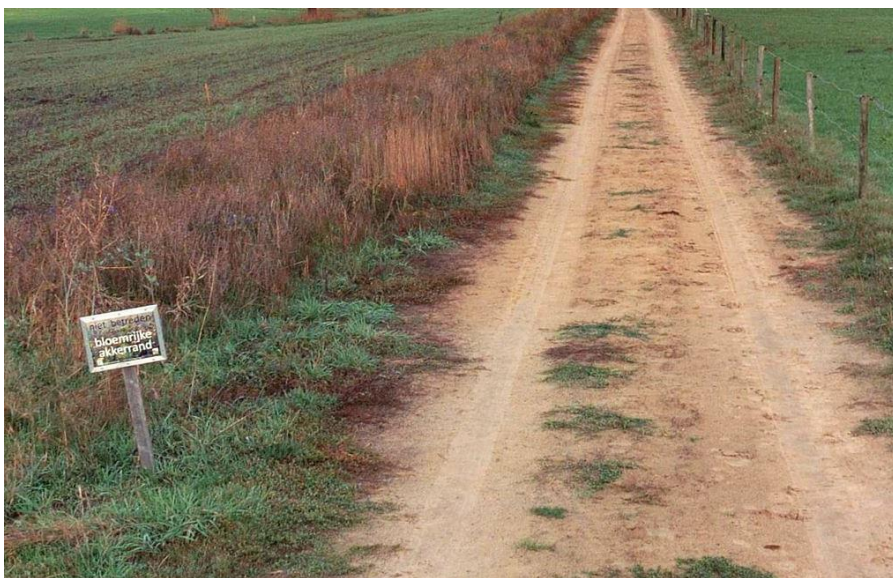
In 2021 is het Beheerplan ecologisch bermbeheer Haren opgesteld. In dit document worden diverse type bermen en de daarbij behorende beheersmaatregelen uitgelicht. Voor de bermen langs de zandwegen geldt dat zij extra kansrijk zijn om ecologisch verder te ontwikkelen. Uit onderzoek is gebleken dat de soortenrijkdom 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 berm en ontwikkeling van deze berm te stimuleren.

Bij het opstellen van het beheerplan zijn, in samenwerking met bewoners, pilots uitgevoerd waarbij de berm is 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 bepalen van deze paden gebeurt op dezelfde wijze 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 en licht regen voorspeld*

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

#### 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. Door de meldingen via de algemene contactkanalen van de gemeente te 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](http://gemeente.groningen.nl/contact).

Bewoners en gebruikers zijn de ogen en oren van de omgeving. Naast de periodieke schouw zijn dergelijke meldingen van grote waarde om zogenoemde problematische plekken te signaleren en indien nodig groter onderhoud in te plannen.

## 5 Maatregelen anders dan beheer en onderhoud

Het gebied waar (de meeste) zandwegen zich bevinden is vanwege zijn bijzondere ecologische en cultuurhistorische waarden geliefd bij veel bewoners en gebruikers. Als gemeente juichen we dit ook toe; het gebied verdient het om beleefd te worden. Echter komen door het toenemende gebruik juist deze gewaardeerde waarden onder druk te staan. Zoals gezegd: 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. Of wat te denken van de diversiteit in planten en beesten. Zo is bijvoorbeeld de Onnerpolder een populair vogelspotgebied. Maar je kan 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 over heen rijden, bermen worden sneller kapot gereden 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 hieronder per categorie 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 tot 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 de 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 verstuivingen 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 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 druk bezocht 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-uur feitelijk het formaliseren van het daadwerkelijke verkeersgebruik betreft. Daarnaast geeft het omwonenden ook de mogelijkheid om

overlast gevende 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 Appélbergen), 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.



*Bermparkeren bij Appélbergen*

Een overweging is het invoeren van een parkeerverbodszone. Dit is echter niet 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 ook 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, 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 kunnen beschermen en de groei van de planten op die manier bevorderen. Het nadeel hiervan is dat men niet meer kan uitwijken naar de berm bij tegemoetkomend verkeer, landbouwvoertuigen niet meer langs bepaalde wegen kunnen om hun grond te bereiken, en meer menselijk ingrijpen in een pure omgeving.

**Maatregelen:**

- **We ontmoedig 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**

---

<sup>1</sup>Er 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 overlast<sup>1</sup>. 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 winterperiode

In de winterperiode is het uitvoeren van onderhoud op een groot deel van de zandwegen erg lastig. Om tijdens de winterperiode de zandwegen zo goed als mogelijk in stand te houden zal op alle zandwegen die binnen de categorieën landbouw of recreatie vallen een geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer (bord C12) ingesteld worden met uitzondering van bestemmingsverkeer.

**Maatregel:**

- **We stellen op alle zandwegen die binnen de categorieën landbouw of recreatie vallen een geslotenverklaring voor de winterperiode voor gemotoriseerd verkeer (bord C12) in, met uitzondering van bestemmingsverkeer**

## 5.2 Recreatief gebruik

In de Omgevingsvisie 'Levende Ruimte' staat het volgende geschreven; 'We stimuleren dat onze inwoners en andere bewoners uit de regio meer gebruik maken van het landelijk gebied om te recreëren. 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 waar een verdwenen zandweg hersteld kan worden 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.

De afgelopen jaren is door het toegenomen gebruik van de zandwegen als recreatief gebied ook 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 gaan daarom 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 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.

#### **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**
- **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**

### 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. Daarbij gaat het ook om de beleving en waardering van het kleine, het oorspronkelijke en het authentieke in natuur en landschap van de Hondsrug. Dit sluit aan bij de doelen voor het Levend bezoekersnetwerk van het Nationaal Park de Drentsche Aa. We beschouwen de zandwegen daarbij als een verblijfsgebied waar men kan recreëren op een ontspannen manier. Dit houdt onder andere in dat we het autoverkeer van bezoekers van het gebied zo beperkt mogelijk willen houden. We zetten in op de beleving van het gebied al wandelend of fietsend. En indien men toch met de auto komt, dan parkeren aan de randen bij logische startpunten. Deze

startpunten dienen dusdanig ingericht te worden dat deze ook makkelijk herkenbaar 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 met het oog op het behoud van cultuurhistorische en ecologische waarden, het behoud van de rust in de natuurgebieden en de draagkracht die het gebied kan hebben.

**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 (zie 5.2.1)**
- **We stimuleren bezoek op een andere wijze dan per auto het gebied te bezoeken door gerichte communicatie**

### 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. De meeste zandwegen zijn in de winter voor fietsers onbegaanbaar en in de zomer te rul om op te fietsen. Een vrij liggend fietspad is dan voor fietsers en wandelaars een uitkomst. Het uitgangspunt is om deze fietspaden te behouden en waar dat noodzakelijk is te verbeteren.

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 is er geen uitbreiding van het recreatieve fietsnetwerk. Het netwerk is compleet. Daarnaast is het aanleggen van een nieuw vrij liggend fietspad kostbaar en kan het tot gevolg hebben dat het landschap teveel 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 specifiek onderdeel voor de fiets is de mogelijke komst van de doorfietsroute Zuidlaren-Groningen. Een mogelijke variant van deze route is om het fietspad langs de Hoge Hereweg aan te leggen. De inrichtingskenmerken 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 juiste 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. Daarnaast 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<sup>e</sup> 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 marke van Noordlaren werd eigenaar van de zandwegen.

Begin 20e eeuw werden veel wegen van de marke 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 brengt ook vooral maatschappelijke kosten met zich mee. De zandwegen raken immers sneller beschadigt door zware 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 het gesprek aan 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, dit is een onderwerp op zich en dient ook zodanig behandeld te worden. 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.

#### 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, maar ook quads e.d., verstoren niet alleen de rust voor wandelaars en fietsers op de zandwegen maar zorgen ook door onverantwoord rijgedrag dat de zandwegen kapotgereden worden. Sommige zandwegen zijn onderdeel van landelijke motorroutes over onverharde wegen, het zogenoemde TET (Trans Euro Trail) routes. Veel gebruikers van deze routes kiezen bewust voor onverharde wegen en rijden volgens een gedragscode om de zandwegen zo min mogelijk te belasten. Toch is ondanks deze gedragscode overlast niet te voorkomen.

De zandpaden worden ook bereden door andere motorvoertuiggebruikers. Het gaat dan met name om oneigenlijk gebruik van de zandwegen, bijvoorbeeld gebruikers die het leuk vinden om door het rulle zand te scheuren, 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 recht hebben om over een zandweg te rijden. 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, kunnen we sneller ingrijpen door het invoeren van een geslotenverklaring voor motorvoertuigen.

#### Maatregelen:

- **We gaan de organisatoren van dergelijke routes verzoeken de zandwegen uit hun routes te halen**
- **We zetten in op een communicatiecampagne gericht op motoren 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**

### 5.4 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 er voor 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 zal ook aandacht besteed worden aan de kernwaarden van steden en 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 zijn 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 de 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 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 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. Het profiel van deze zandweg is door de activiteiten op de naastgelegen percelen aangetast op een zodanige wijze dat er geen duidelijk onderscheid meer is tussen de weg en het aangrenzende agrarische perceel. Dit komt omdat de weg wordt gebruikt om de machines te keren. De zandweg is fysiek niet afgeschermd door een greppel of een berm met bempalen. Er zijn ook gevallen bekend waar aangrenzende eigenaren in de berm een haag hebben gepland en 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 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**

### 5.5.2 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 op wordt. 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*

## 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. Met het vaststellen van deze nota zal er ook uitwerking gegeven moeten worden aan deze maatregelen. De zandwegen lopen als een rode draad door de gemeentelijke organisatie heen en vallen niet per definitie binnen een enkel gemeentelijk programma. Om ervoor zorg te dragen dat de zandwegen beschermd en behouden blijven, wordt een coördinatiegroep Zandwegen in het leven geroepen waarbij de diverse disciplines en werkgebieden bij elkaar komen. 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

- We stimuleren bezoek op een andere wijze dan per auto het gebied te bezoeken door gerichte communicatie
  - Indien bovengenoemden niet toereikend blijken, voeren we een parkeerverbodszone 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 alle zandwegen die binnen de categorieën landbouw of recreatie vallen een geslotenverklaring voor de winterperiode voor gemotoriseerd verkeer (bord C12) in, met uitzondering van bestemmingsverkeer

- 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 de organisatoren van dergelijke routes verzoeken de zandwegen uit hun routes te halen
  - We zetten in op een communicatiecampagne gericht op motoren 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
- We onderzoeken de mogelijkheid om huisvuil op een dusdanige manier op te halen dat de zandwegen zo min mogelijk belast worden

## 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

## 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, 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 gemeente Groningen

Woonplaats	STRAAT	OMSCHRIJVF	OMSCHRIJVE	OMSCHRIJVG
126	02154	Buitengebied Onnen	Halfverharding	
Glimmen	Oude Schoolweg	Buitengebied Glimmen	Halfverharding	
Glimmen	Hoge Hereweg	Haren-Zuidoost	Halfverharding	
Glimmen	Hoge Hereweg	Appelbergen Glimmen	Halfverharding	
Glimmen	Hoge Hereweg	Appelbergen Glimmen	Halfverharding	
Glimmen	Weg langs het Hemrik	Glimmen Dorp	Halfverharding	
Glimmen	Hoodijk	Buitengebied Glimmen	Halfverharding	
Glimmen	Hoodijk	Buitengebied Glimmen	Halfverharding	
Glimmen	Hoge Hereweg	Buitengebied Glimmen	Zand	Cat A
Glimmen	Oosterbroekweg	Buitengebied Glimmen	Zand	Cat C
Glimmen	Oosterbroekweg	Buitengebied Glimmen	Zand	Cat C
Glimmen	Oude Boerenweg	Glimmen Dorp	Zand	Cat A
Glimmen	Madepad	Haren-Zuidoost	Zand	Cat C
Glimmen	Madepad	Haren-Zuidoost	Zand	Cat C
Glimmen	Oosterbroekweg	Buitengebied Glimmen	Zand	Cat C
Glimmen	Oosterbroekweg	Buitengebied Glimmen	Zand	Cat C
Glimmen	Hoge Hereweg	Buitengebied Glimmen	Zand	Cat A
Glimmen	Hoge Hereweg	Buitengebied Glimmen	Zand	Cat A
Glimmen	Hoge Hereweg	Buitengebied Glimmen	Zand	Cat A
Glimmen	Hoge Hereweg	Buitengebied Glimmen	Zand	Cat A
Glimmen	Pollselaan	Buitengebied Glimmen	Zand	Cat C
Glimmen	Pollselaan	Buitengebied Glimmen	Zand	Cat C
Glimmen	Kooiweg	Glimmen Dorp	Zand	Cat B
Glimmen	Kooiweg	Glimmen Dorp	Zand	Cat B
Glimmen	Weg langs het Hemrik	Glimmen Dorp	Zand	Cat C

Glimmen	Weg langs het Hemrik	Glimmen Dorp	Zand	Cat C
Glimmen	Weg langs het Hemrik	Glimmen Dorp	Zand	Cat C
Glimmen	Weg langs het Hemrik	Glimmen Dorp	Zand	Cat C
Glimmen	Weg langs het Hemrik	Glimmen Dorp	Zand	Cat A
Glimmen	Weg langs het Hemrik	Glimmen Dorp	Zand	Cat A
Glimmen	Weg langs het hunnebed	Glimmen Dorp	Zand	Cat C
Glimmen	Weg langs het hunnebed	Glimmen Dorp	Zand	Cat C
Glimmen	Weg langs het hunnebed	Glimmen Dorp	Zand	Cat C
Glimmen	Weg langs het hunnebed	Glimmen Dorp	Zand	Cat C
Glimmen	Hoge Hereweg	Haren-Zuidoost	Zand	Cat B
Glimmen	Weg langs het Hemrik	Glimmen Dorp	Zand	Cat C
Glimmen	Kooiweg	Glimmen Dorp	Zand	Cat A
Glimmen	Hoge Hereweg	Buitengebied Glimmen	Zand	Cat A
Glimmen	Hoge Hereweg	Appelbergen Glimmen	Zand	Cat A
Glimmen	Oude Schoolweg	Buitengebied Glimmen	Zand	Cat C
Glimmen	Boerlandsdijk	Buitengebied Glimmen	Zand	Cat C
Glimmen	Boerlandsdijk	Buitengebied Glimmen	Zand	Cat C
Glimmen	Hoodijk	Buitengebied Glimmen	Zand	Cat C
Glimmen	A-Weg	Buitengebied Glimmen	Zand	Cat C
Haren Gn	Noorderzanddijk	Buitengebied Haren-Noordoost	Halfverharding	
Haren Gn	Klaverlaan	Oosterhaar	Halfverharding	
Haren Gn	Moarweg	Wolddeelen	Halfverharding	
Haren Gn	Moarweg	Wolddeelen	Halfverharding	
Haren Gn	Moarweg	Wolddeelen	Halfverharding	
Haren Gn	Moarweg	Wolddeelen	Halfverharding	
Haren Gn	Moarweg	Wolddeelen	Halfverharding	
Haren Gn	Moarweg	Wolddeelen	Halfverharding	
Haren Gn	Lutsborgsweg	Haren-Zuidwest	Halfverharding	
Haren Gn	Lutsborgsweg	Haren-Zuidwest	Halfverharding	



Haren Gn	Boerlaan	Buitengebied Haren-Zuidoost	Halfverharding	
Haren Gn	Ruigelaan	Oosterhaar	Zand	Cat A
Haren Gn	Ruigelaan	Oosterhaar	Zand	Cat C
Haren Gn	Bolhuissteeg	Haren-Noord	Zand	Cat C
Haren Gn	Lutsborgsweg	Haren-Zuidwest	Zand	Cat A
Haren Gn	Lutsborgsweg	Haren-Zuidwest	Zand	Cat A
Haren Gn	Lutsborgsweg	Haren-Zuidwest	Zand	Cat A
Haren Gn	Lutsborgsweg	Haren-Zuidwest	Zand	Cat A
Haren Gn	Lutsborgsweg	Haren-Zuidwest	Zand	Cat A
Haren Gn	Lutsborgsweg	Haren-Zuidwest	Zand	Cat A
Haren Gn	Essen	Essen	Zand	Cat C
Haren Gn	Lutsborgsweg	Haren-Zuidwest	Zand	Cat A
Haren Gn	Ruigelaan	Oosterhaar	Zand	Cat A
Haren Gn	Bolhuissteeg	Haren-Noord	Zand	Cat A
Haren Gn	Boerlaan	Buitengebied Haren-Zuidoost	Zand	Cat A
Haren Gn	Geertsemaweg	Haren-Zuidoost	Zand	Cat C
Noordlaren	De Steeg	Buitengebied Noordlaren	Halfverharding	
Noordlaren	Oorsprong	Buitengebied Noordlaren	Halfverharding	
Noordlaren	Kampsteeg	Buitengebied Noordlaren	Halfverharding	
Noordlaren	Kampsteeg	Buitengebied Noordlaren	Halfverharding	
Noordlaren	Osdijk	Buitengebied Noordlaren	Halfverharding	
Noordlaren	Osdijk	Buitengebied Noordlaren	Halfverharding	
Noordlaren	Osdijk	Buitengebied Noordlaren	Halfverharding	
Noordlaren	Osdijk	Buitengebied Noordlaren	Halfverharding	
Noordlaren	Osdijk	Buitengebied Noordlaren	Halfverharding	
Noordlaren	Kampsteeg	Buitengebied Noordlaren	Halfverharding	
Noordlaren	Zuidlaarderweg	Buitengebied Noordlaren	Halfverharding	
Noordlaren	Lageweg	Buitengebied Noordlaren	Halfverharding	

Noordlaren	Westerseweg	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat A
Noordlaren	Westerseweg	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat A
Noordlaren	Westerseweg	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat A
Noordlaren	Westerseweg		Zand	Cat A
Noordlaren	Pollseweg	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat B
Noordlaren	Pollseweg	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat B
Noordlaren	Beslotenveenseweg	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat A
Noordlaren	Beslotenveenseweg	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat A
Noordlaren	Beslotenveenseweg	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat A
Noordlaren	Beslotenveenseweg	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat A
Noordlaren	Pollseweg	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat C
Noordlaren	Pollseweg		Zand	Cat C
Noordlaren	Duinweg		Zand	Cat A
Noordlaren	Duinweg		Zand	Cat A
Noordlaren	Duinweg		Zand	Cat A
Noordlaren	Duinweg		Zand	Cat A
Noordlaren	Duinweg	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat A
Noordlaren	Duinweg	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat A
Noordlaren	Duinweg	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat A
Noordlaren	Weg naar de Kerkduinen	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat A
Noordlaren	Weg naar de Kerkduinen	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat A
Noordlaren	Weg naar de Kerkduinen	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat A
Noordlaren	Oorsprong	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat A
Noordlaren	Oorsprong	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat A
Noordlaren	Hogeweg	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat C
Noordlaren	Kampsteeg	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat C
Noordlaren	Boenderstraat	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat C
Noordlaren	Boenderstraat	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat C
Noordlaren	Kampsteeg	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat C

Noordlaren	Pollseweg	Buitengebied Noordlaren	Zand	Cat A
Onnen	Veldmanssteeg	Buitengebied Onnen	Halfverharding	
Onnen	Boerlandspad	Buitengebied Onnen	Halfverharding	
Onnen	Zuiderhooijdijk	Haren-Zuidoost	Halfverharding	
Onnen	Zuiderhooijdijk	Haren-Zuidoost	Halfverharding	
Onnen	Zuiderhooijdijk	Haren-Zuidoost	Halfverharding	
Onnen	Zuiderhooijdijk	Haren-Zuidoost	Halfverharding	
Onnen	Zuiderhooijdijk	Haren-Zuidoost	Halfverharding	
Onnen	Zuiderhooijdijk	Haren-Zuidoost	Halfverharding	
Onnen	Zuiderhooijdijk	Haren-Zuidoost	Halfverharding	
Onnen	Zuiderhooijdijk	Haren-Zuidoost	Halfverharding	
Onnen	Onneresweg	Appelbergen Glimmen	Halfverharding	
Onnen	Bareldssteeg	Buitengebied Onnen	Halfverharding	
Onnen	Appelbergenweg	Buitengebied Onnen	Halfverharding	
Onnen	Noorderhooijdijk	Appelbergen Glimmen	Halfverharding	
Onnen	Noorderhooijdijk	Appelbergen Glimmen	Halfverharding	
Onnen	Noorderhooijdijk	Appelbergen Glimmen	Halfverharding	
Onnen	Noorderhooijdijk	Appelbergen Glimmen	Halfverharding	
Onnen	Noorderhooijdijk	Appelbergen Glimmen	Halfverharding	
Onnen	Noorderhooijdijk	Appelbergen Glimmen	Halfverharding	
Onnen	Noorderhooijdijk	Appelbergen Glimmen	Halfverharding	
Onnen	Noorderhooijdijk	Appelbergen Glimmen	Halfverharding	
Onnen	Noorderhooijdijk	Appelbergen Glimmen	Halfverharding	
Onnen	Koelandsdrift	Buitengebied Onnen	Halfverharding	
Onnen	Koelandsdrift	Buitengebied Onnen	Halfverharding	
Onnen	Koelandsdrift	Buitengebied Onnen	Halfverharding	
Onnen	Koelandsdrift	Buitengebied Onnen	Halfverharding	
Onnen	Koelandsdrift	Buitengebied Onnen	Halfverharding	

Onnen	Koelandsdrift	Buitengebied Onnen	Halfverharding	
Onnen	Koelandsdrift	Buitengebied Onnen	Halfverharding	
Onnen	Koelandsdrift	Buitengebied Onnen	Halfverharding	
Onnen	Koelandsdrift	Buitengebied Onnen	Halfverharding	
Onnen	Koelandsdrift	Buitengebied Onnen	Halfverharding	
Onnen	Koelandsdrift	Buitengebied Onnen	Halfverharding	
Onnen	Koelenbergsteeg	Buitengebied Onnen	Zand	Cat C
Onnen	Velakkersweg	Buitengebied Onnen	Zand	Cat A
Onnen	Velakkersweg	Buitengebied Onnen	Zand	Cat B
Onnen	Leemweg		Zand	Cat C
Onnen	Van Swinderenlaan	Buitengebied Onnen	Zand	Cat C
Onnen	Onneresweg	Appelbergen Glimmen	Zand	Cat C
Onnen	Onneresweg	Appelbergen Glimmen	Zand	Cat C
Onnen	Onneresweg	Appelbergen Glimmen	Zand	Cat C
Onnen	Onneresweg	Appelbergen Glimmen	Zand	Cat C
Onnen	Koelenbergsteeg	Buitengebied Onnen	Zand	Cat C
Onnen	Leemweg		Zand	Cat C
Onnen	Leemweg		Zand	Cat C
Onnen	Onneresweg		Zand	Cat C
Onnen	Koelandsdrift	Buitengebied Onnen	Zand	Cat C
Onnen	Onneresweg	Appelbergen Glimmen	Zand	Cat C







