

Zandwegen in Haren

Over de zandwegen als cultuurhistorisch erfgoed in het landelijk gebied van Haren





Stichting Landelijk Gebied Haren

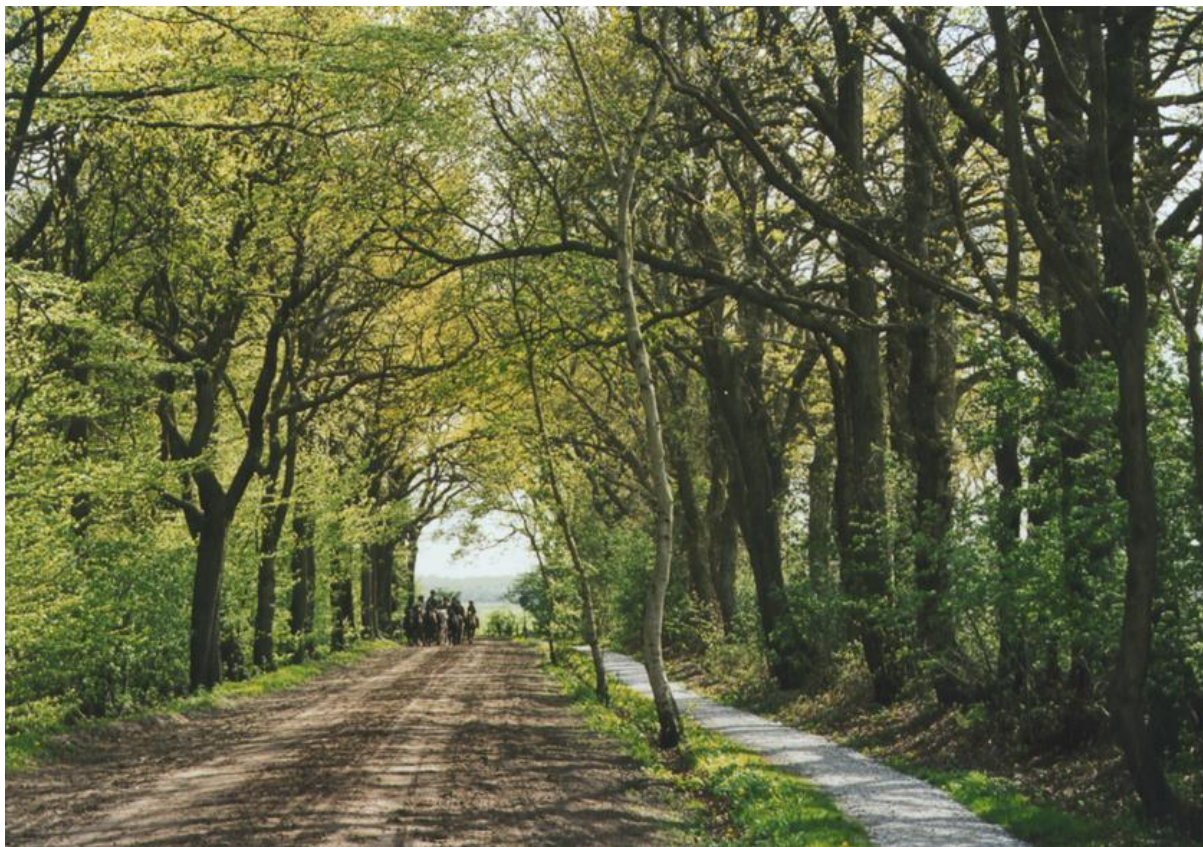
Zandwegen in Haren

Over de zandwegen als cultuurhistorisch erfgoed in het landelijk gebied van Haren

Inhoud

1.	Inleiding	1
2.	Voorgeschiedenis van de 'nota Zandwegen Haren 1989'	4
3.	Zandwegen, geschiedenis en betekenis	5
3.1	Waardevol en onvervangbaar erfgoed	5
3.2	Hondsrug en stroomdallandschap	6
3.3	Natuurgebieden	6
3.4	Historische routes	8
3.5	Esdorpen en de ladderstructuur	10
3.6	Veranderingen in het landschap	12
3.7	Ecologische functie van zandwegen	15
3.8	Recreatieve functie van zandwegen	17
3.9	Het ontstaan en belang van fietspaden	17
4.	Borging cultuurhistorische waarden	19
5.	Inventarisatie zandwegen en paden	22
5.1	Opzet inventarisatie	22
5.2	Structuur van de zandwegen in het landelijk gebied van Haren	23
5.3	Deelgebied Haren (ten zuiden van Helpman tot aan de Dr. Ebelsweg)	23
5.4	Deelgebied Glimmen	24
5.5	Deelgebied Onnen	25
5.6	Deelgebied Noordlaren	25
6.	Beleidsuitgangspunten en aanbevelingen	28
6.1	Behoud bestaande paden en wegen en borging van cultuurhistorische waarden	28
6.2	Uitbreiding netwerk van zandwegen en paden als zich kansen aandienen	29
6.3	Landschappelijke en cultuurhistorische beleving	30
6.4	Verkeersmaatregelen	31
6.4.1	Zandwegen Haren Noord	32
6.4.2	Zandwegen Glimmen	32
6.4.3	Zandwegen Onnen	32
6.4.4	Zandwegen Appelbergen	33
6.4.5	Zandwegen Noordlaren	34
6.5	Onderhoud van zandwegen en fietspaden	36
6.7	Ecologisch bermbeheer van zandwegen	41
	Literatuur:	43
	Bijlage project voorstel: Hoge Hereweg: een cultuurhistorisch ensemble	
	Bijlage: Overzichtskaarten zandwegen in Haren	
	Bijlage: Overzicht zandwegen in Haren (excel)	

Stichting Landelijk Gebied Haren



Afhelling van de Hondsrug naar het dal van de Drenstche Aa

Deze nota is opgesteld door de werkgroep Zandwegen van de Stichting Landelijk Gebied Haren:

Pieter Boomsma
David van der Kellen
Ingrid Schenk
Jan Wittenberg

april 2020

1. Inleiding

De aanleiding voor deze nota is de inhaalslag die nodig is na de vorming van een nieuwe gemeente waarin Haren, Ten Boer en Groningen samengaan. De nieuwe gemeente omvat nu ook een groot landschappelijk en cultuurhistorisch waardevol landelijk gebied. Dat noodzaakt de gemeente om een integrale visie te ontwikkelen voor het landelijk gebied en het daarin gelegen erfgoed. De zandwegen zijn dragers van de kwaliteit van het landschap en integraal deel van het erfgoed. Ze zijn kenmerkend voor Haren, de landelijke identiteit en ondersteunen het contrast met het stadse Groningen.

De omgevingsvisie 'Next City' is beperkt tot de ruimtelijke visie op de stad. Het erfgoedbeleid staat in de erfgoednota 2017. Daarin staat ook dat een "synchronisatie en inhaalslag nodig zijn voor een eenduidig gemeente breed erfgoedbeleid". Deze nota Zandwegen wil een bijdrage leveren aan deze inhaalslag en het 'huiswerk' van de gemeente.

De merite van deze nota is het identificeren van de zandwegen als de weerspiegeling en uitdrukking van waarden, kennis en tradities. De beschreven cultuurhistorische waarden bieden de huidige en toekomstige generaties een referentiekader. Daarmee wordt aangesloten bij de definitie van '*cultureel erfgoed*' in de Erfgoedwet 2016 en de Erfgoedverordening Groningen 2017 en wordt de basis gelegd voor de planologische borging van deze waarden.

De zandwegen brengen - letterlijk en figuurlijk- samenhang in het landschap. Maar het is een eerste stap. De volgende stap zou moeten zijn om al het erfgoed in de voormalige gemeente Haren in samenhang met het landschap in kaart te brengen en toegankelijk te maken voor het publiek. In die zin is deze nota een opstapje naar een complete inventarisatie en waardering van al het erfgoed in de voormalige gemeente Haren.



Oosterbroekweg

De inwoners van Haren koesteren de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het landelijk gebied. Al in 1978 kwamen inwoners in verzet tegen een plan van de gemeente om de

zandwegen te 'stabiliseren'. Door de druk van de bevolking verdween dit plan onder in de la. Het onderhoud van de zandwegen bleef echter een punt van zorg. Daarom stelde de gemeenteraad van Haren in 1989 de 'nota Zandwegen' vast. Deze beleidsnota is sindsdien 'staand beleid'.

Het uitgangspunt van de nota Zandwegen 1989 was: *"gezien de landschappelijke, ecologische, recreatieve en cultuurhistorische functies van deze wegen verdient het alleszins aanbeveling de zandwegen in stand te houden."*Ook lezen we: *"Niet ontkend kan worden dat veel mensen juist langs een zandweg zijn gaan wonen vanwege het feit dat het een zandweg is."*

Gelukkig zijn de laatste decennia geen zandwegen meer geasfalteerd, met dank aan de wakkere bewoners. Echter, na 30 jaar is de nota Zandwegen toe aan een actualisatie. De druk op het landelijk gebied is sterk toegenomen en de schaalvergroting in de landbouw laat sporen na in het landschap en op de wegen. Het is op de zandwegen en (fiets)paden veel drukker geworden. Het onderhoud van de zandwegen en paden laat op veel plaatsen te wensen over. Het gemotoriseerd verkeer verstoort de rust en zit wandelaars en fietsers in de weg. Sommige fietspaden zijn te smal. Gezien de dramatische afname van de biodiversiteit is het nodig de ecologische betekenis van de zandwegen scherper in beeld te krijgen en bermbeheer te baseren op de nieuwste inzichten.



Jans Harms over de Duinweg Foto: Klaassien Timmer, Noordlaren

De Stichting Landelijk Gebied Haren komt op voor: "de bescherming en bevordering van de landschappelijke, cultuurhistorische, milieu- en natuurwaarden van het landelijk gebied." De stichting ondersteunt overheid en bewoners bij behoud, herstel en beheer van natuur, landschap en cultuurhistorie. Om de kwaliteiten van het landelijk gebied te behouden heeft de stichting samen met de bewoners van het landelijk gebied de zandwegen in de voormalige gemeente Haren geïnventariseerd. Daarbij zijn ook de wandel- en fietspaden meegenomen omdat die van even grote betekenis zijn voor de recreatie en de beleving van ons landschap.

Er zijn 68 zandwegen/paden(stelsels) geïnventariseerd met een gezamenlijke lengte van 49 kilometer in beheer bij de gemeente. Dan is er nog 15 kilometer wandelpad in beheer bij de

natuurorganisaties en 6 kilometer wandelpad in beheer bij de gemeente. De knelpunten die naar voren kwamen, zijn de basis voor de aanbevelingen waarmee deze nota afsluit.

De nota is voorgelegd aan diverse partijen met kennis van en belangen in het landelijk gebied: terreinbeheerders, verenigingen Dorpsbelangen, Fietzersbond, Natuurplatform de Drentsche Aa, IVN en de Harense Historische Kring Old Go. Dit heeft geleid tot verfijningen en precisering van de aanbevelingen, die in grote lijnen worden onderschreven door genoemde maatschappelijke organisaties. Ook is de nota besproken met de coördinator van het gebiedsteam Haren. Deze nota wordt aangeboden aan het college en de gemeenteraad en zal - zo bepleiten wij - z'n vertaling vinden in het gemeentelijk erfgoedbeleid, de Omgevingsvisie, de Omgevingsplan(nen) en de budgetten voor onderhoud en uitbreiding van de zandwegen en paden in de gemeente Groningen.



Weg langs het Hunnebed, tienspan paarden. Foto Martin Druppers. De correcte schrijfwijze is 'hunebed'. De officiële naam is echter ooit vastgesteld als 'Weg lang het hunnebed'

2. Voorgeschiedenis van de 'nota Zandwegen Haren 1989'

In 1978 werden de milieubewuste inwoners van Haren opgeschrikt door een voorstel van B&W aan de gemeenteraad om een groot aantal zandwegen te 'stabiliseren'. De 'werkgroep Haren voor Natuurbehoud en Milieubeheer' onder aanvoering van Thijs Duijm, die bekend stond als het 'groene geweten van Haren', schreef in een brandbrief van 20-9-1978 aan de raad: *"De risico's, die voor het milieu uit de plannen van B&W voortvloeien, liggen - zoals U duidelijk zal zijn- in het bijzonder in de toename van intensiteiten en gemiddelde snelheid van het gemotoriseerd verkeer met alle gevolgen van dien (geluid, stank, verontreiniging, beschadiging, overlast voor fietsers, wandelaars en ruiters, enz.)"*



Onneresweg over het hoogste en droogste deel van de oostelijk uitloper van de Hondsrug

De werkgroep noemt nog een aantal andere bezwaren van het 'stabiliseren' zoals schade aan bomen, heggen en bermbegroeiing en merkt op; *"Volledigheidshalve dient in dit verband gewezen te worden op de wenselijkheid een deel van de zandwegen te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, anders dan t.b.v. de aanwonenden en bedrijfsmatig gebruik."*

Deze opmerkingen van de verre voorganger van de Stichting Landelijk Gebied Haren hebben 41 jaar na dato nog niets aan belang ingeboet.

Het collegevoorstel belandde onder in de la en 11 jaar later - in 1989- stelde de gemeenteraad van Haren de 'Nota Zandwegen gemeente Haren' vast. In de aanbiedingsbrief aan de raad bij deze nota werd het belang van de zandwegen als volgt omschreven:

"..... gezien de landschappelijke, ecologische, recreatieve en cultuurhistorische functies van deze wegen, verdient het alleszins aanbeveling de zandweg als zandweg in stand te houden."

Lang voor dat het begrip 'cultuurlandschap' in zwang raakte, werd het in Haren dus al beschermd. Ook het *Landschapsontwikkelingsplan* Haren 2003 benadrukt het belang van de zandwegen: *"De zandwegen onderstrepen het landelijk karakter van Haren en dragen bij aan de herkenbaarheid van de Hondsrug als hoger gelegen zandrug"*.

3. Zandwegen, geschiedenis en betekenis

3.1 Waardevol en onvervangbaar erfgoed

Wat is mooier dan wandelen of paardrijden op een zandweg? Je kinderen vrij laten rennen en je hond laten ravotten. Je paard in draf of galop laten gaan. Je verbonden weten met het oude landschap waar echo's uit het verleden resoneren. Zo vaak klinkt de verwondering van bezoekers: 'dat dit er nog is.' Het zijn wegen waar de aardige automobilist zich aanpast aan wandelaars of ruiters en ze alle ruimte geeft. Dat dat ook kan, is iets wat we haast zijn vergeten.

Bezoekers aan natuur en cultuurlandschappen zijn vooral op zoek naar rust, ruimte, cultuurhistorische waarden en groen. De rust op de zandwegen is dan ook een ideale setting voor omgevingsbeleving. Dan valt ineens op hoe bijzonder het landschap is en dat er zoveel verschillende planten in de bermen staan en hoeveel vogels er zijn. Hoe detonierend zijn dan motorcrossers, quads of gemotoriseerde puzzel- of toertochten.



Crossmotoren op de Duinweg

Ook voor fietsers zijn zandwegen ideaal, mits de zandweg is voorzien van een half verhard fietspad. Op zandwegen wordt de recreant nauwelijks gestoord door autoverkeer en geluid. Iets dat steeds zeldzamer in ons drukke Nederland is. Zandwegen zijn daarmee een optimale plek om echt tot rust te komen, te genieten van de stilte en omgeving. Hiervoor is het wel nodig om de verkeersfunctie van zandwegen te beperken en de snelheid te minderen en wegen soms af te sluiten voor alle motorvoertuigen, uitgezonderd bestemmings- en landbouwverkeer. Maar ook om te investeren in behoud en herstel van zandwegen. Vrijwel zeker heeft het een positief effect op de landschapsbeleving en de waardering door recreanten en bewoners.

3.2 Hondsrug en stroomdallandschap

Het landelijk gebied van de voormalige gemeente Haren is een gevarieerd landschap met essen, beekdalen, meren, polders, bossen en middeleeuwse esdorpen. Het heeft z'n landelijke en cultuurhistorisch karakter weten te behouden. Dat geldt ook voor z'n groene uitstraling. Het is niet voor niets dat de voormalige gemeente Haren 'de Groene Parel van het Noorden' werd genoemd.

Bijzonder aan het landelijk gebied zijn de parallelle noord-zuid gerichte structuren: het stroomdallandschap van de Drentsche Aa, de hoge Hondsrug en de Hunzelaagte. Het beleid van de voormalige gemeente Haren was er op gericht om het onderscheid en de overgangen tussen deze structuren te accentueren. Het patroon van ruggen en laagtes ligt hieraan ten grondslag. Er is een sterke samenhang tussen de verschillende lagen van het landschap. De zandwegen versterken die samenhang. Ze dragen bij aan de herkenbaarheid van de Hondsrug als hoger gelegen zandrug en de beekdalen aan weerszijden. In het versterken van de diversiteit van de landschapstypen vervullen ze dan ook een belangrijke rol.

3.3 Natuurgebieden

Zo'n beetje de helft van de voormalige gemeente Haren is natuurgebied. Denk aan Appelbergen, Noordlaarderbos, Quintusbos, Scharlakenbos, de landgoederenzone tussen Glimmen en Haren, Onnerpolder, Harener Wildernis, polder Oosterland en Lappenvoort, Hortus Haren, Oostpolder, landgoed Blanckenborch, Westerlanden, Besloten Venen maar ook het stroomdallandschap Drentsche Aa, de Hunzelaagte, Zuidlaardermeer, Paterswoldsemeer en Hoornschedijk. Alle gebieden zijn onderdeel van ons cultuurlandschap en het grootste deel is in eigendom en beheer bij Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en Het Groninger Landschap. Maar ook particuliere terreinbeheerders spelen een belangrijke rol. Bij elkaar een enorme variatie van natuurgebieden met elk een eigen identiteit. In al die gebieden liggen tal van wandelpaden, waar bezoekers dankbaar gebruik van maken. Bij elkaar zo'n 21 km wandelpaden waarvan enkele ruiterpaden zijn. De verantwoordelijkheid voor het onderhoud van de wandelpaden ligt bij de terreineigenaren. De gemeente is er met 6 km wandelpad een van de grote eigenaren.

Wetten en overeenkomsten

De beschermde status van de natuurgebieden valt onder een aantal wetten en overeenkomsten.

- Natuurgebieden vallen onder de nieuwe wet Natuurbescherming (2017) die de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en Faunawet vervangt. De nieuwe wet brengt een koppeling aan met de omgevingsvergunning. Dit betekent dat de gemeente bij de beoordeling van een omgevingsvergunning verplicht de effecten voor de natuur en diersoorten moet toetsen. Het doel van de wet Natuurbescherming is drieledig: bescherming van de biodiversiteit in Nederland (1), decentralisatie van verantwoordelijkheden (2) en vereenvoudigen van regels (3).
- De gebieden van de Drentsche Aa en het Zuidlaardermeer zijn Natura2000-gebieden. Dit is het Europese stelsel van belangrijke natuurgebieden, die zijn aangewezen onder Habitatrichtlijn en/of Vogelrichtlijn van de Europese Unie.
- Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlandse netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. De Drentsche Aa en de Hunze, maar ook het Scharlakenbos zijn hiervan onderdeel.

- In het Natuurbeheerplan Groningen, dat jaarlijks wordt geactualiseerd, liggen de beleidsdoelen van de provincie Groningen vast. Aan de basis van dat beleid en beheer liggen tal van vigerende wetten.
- Het Nationaal Park Drentsche Aa is een van de 21 nationale parken. Het grootste deel van de voormalige gemeente Haren valt in het National Landschap Drentsche Aa dat sinds een paar jaar qua beleid, aandacht en middelen gelijk is geschakeld met het Nationaal Park. Bestuurders van betrokken instanties en eigenaren/beheerders, gemeenten, waterschappen zijn vertegenwoordigd in het 'Overlegorgaan Drentsche Aa' dat de verschillende projecten overziet en coördineert.
Het huidige Beheer-, Inrichtings- en Ontwikkelingsplan Drentsche Aa 2.0 (BIO-plan 2012 - 2020) loopt dit jaar af en een nieuwe BIO- 3.0 is in voorbereiding. Het BIO-plan is het visiedocument voor samenwerking, doorontwikkeling en investeringen in het gebied door alle partners uit het Overlegorgaan Nationaal Park Drentsche Aa.
- Sinds 2013 is De Hondsrug Unesco Global Geopark opgenomen in het Europese Geopark Netwerk. Het doel is om vanuit de unieke geologische geschiedenis van het Hondsruggebied de waarde van natuur en cultuur en de eigen identiteit te benadrukken. Sinds 2015 is het deel van de Hondsrug in de voormalige gemeente Haren en de gemeente Groningen onderdeel geworden van het Geopark. De kop van de Hondsrug en de benedenloop van de Drentsche Aa horen er nu dus bij. Bijzondere plekken hebben de status van hotspot gekregen, voorbeelden zijn het dorp Noordlaren, Noordlaarderbos, Besloten Venen, Oostpolder, Polders Zuidlaardermeer, Appelbergen en Paterswoldsemeer.
- Een nieuw bestemmingsplan voor het buitengebied werd in 2018 vlak voor de samenvoeging met Groningen teruggetrokken. Ten behoeve van het nieuwe bestemmingsplan stelde de raad in 2013 de Kadernota Buitengebied Haren vast. Op dit moment geldt de 'Beheersverordening Buitengebied Haren', die gebaseerd is op het bestemmingsplan Buitengebied Haren 1990.



Alles moet wijken

3.4 Historische routes

Historische zand- en kerkenpaden vormen de basis voor de uitbouw van een fijnmazig recreatief netwerk van wandel- en fietspaden of ruiterroutes. Routes zijn in recreatief opzicht veel interessanter als ze historische wegen volgen en als er een verhaal over te vertellen is. Historische paden liggen vaak logisch in het landschap. In het landelijk gebied zijn ze gekoppeld aan hogere ruggen en open essen of beekdalen of als verbinding tussen bijzondere plekken. Daarom vormen ze logische- en aantrekkelijke recreatieroutes. Gebruik van historische zandwegen maakt recreatieroutes beleefbaar en is een garantie voor behoud en beheer.

Kwetsbaar en kleinschalig

Het landelijk gebied is gevarieerd en kleinschalig. Dat maakt het in cultuurhistorisch en ecologisch opzicht kwetsbaar. Daarom leent het zich niet voor grootschalige recreatie. Het behoud van de kleinschaligheid en authenticiteit van het landelijk gebied met z'n historische dorpen is essentieel. Het is daarom belangrijk een balans te vinden tussen ecologische en landschappelijke waarden van het gebied enerzijds en toerisme en recreatie anderzijds. Het vraagt om een daarop afgestemd beleid en het maken van een zorgvuldige afweging tussen behoud van natuurwaarden en toename van recreatieve voorzieningen.



Lutsborgsweg

Daarom is het van belang om de toegankelijkheid van natuurgebieden en landbouwgronden te beperken en het alleen geschikt te houden voor kleinschalige recreatie en recreatie zeker niet verder te stimuleren of uit te breiden. Ook het autoluw maken van zandwegen rondom natuurgebieden, door kleinschalige parkeerplekken aan de randen van de gebieden aan te leggen, kan helpen. De kernkwaliteit van het landelijk gebied is rust, ruimte en gemoedelijkheid. Juist die aspecten zijn optimaal beleefbaar vanaf zandwegen.

In de kadernota Buitengebied Haren 2013 is te lezen dat de recreatieve infrastructuur meer dan voldoende is. Er zijn voldoende wandel- en fietsroutes. Ook voor de ruitersport zijn er voldoende mogelijkheden. Een toename van de recreatiedruk op de bestaande netwerken en paden kan een

negatief effect sorteren op de bestaande natuurwaarden: verstoring van kwetsbare fauna, zoals zoogdieren en vogels. Uitbreiding van recreatievoorzieningen zou het gebied, dat juist rust en stilte als waarde heeft, minder aantrekkelijk maken. Bij het aanleggen van nieuwe routes kan op die locaties meer verstoring van de fauna optreden.



Wandelaars op Pollseweg



Wandelaars op Duinweg

In de kadernota wordt gesteld dat er geen grootschalige ontwikkelingen worden verwacht op het gebied van bedrijvigheid, recreatie, woningbouw of anderszins die een mogelijke significante impact op de omgeving zullen hebben. Wel wordt als intentie meegegeven dat daar waar om versterking van de recreatieve routestructuur wordt gevraagd door het toevoegen van ontbrekende schakels, de structuur wordt gecompleteerd. Gezien de routedichtheid en omdat het alleen om het aanvullen van schakels gaat, zullen de minst kwetsbare delen hiervoor worden opgezocht, zodat de negatieve effecten gering zullen zijn. Een voorbeeld van een mogelijke nieuwe verbinding is de schakel tussen Oosterhaar en het nieuwe archeologische wandelgebied de Vork aan de Noorderzanddijk.

Het is passend dat ook de gemeente Groningen dit beleid overneemt en opneemt in de Omgevingsvisie en de omgevingsplannen voor het landelijk gebied.

3.5 Esdorpen en de ladderstructuur

Onnen, Glimmen, Noordlaren en Haren zijn ontstaan als esdorpen. Esdorpen hebben een kenmerkende opbouw met in het midden boerderijen, de essen rondom en op enige afstand



heidevelden, bos en in het beekdal de groenlanden. Rond 1830 en 1850 werden deze gezamenlijke gronden verkaveld en verdeeld tussen de leden van de marke. Over het algemeen waren dat niet de beste stukken grond. Het vruchtbare land was lang daarvoor, in de 16e en 17e eeuw, al door de marke verdeeld of verkocht en privébezit geworden.

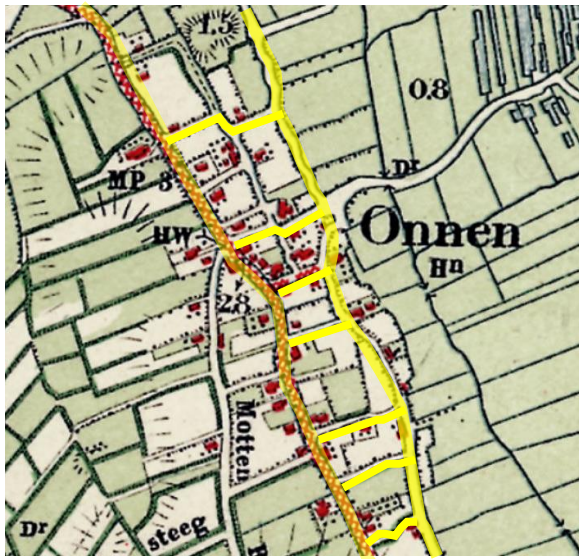
De ruimtelijk structuur van de dorpen Onnen, Glimmen en Noordlaren (in mindere mate Haren) wordt gekenmerkt door een tweede aspect: de *ladderstructuur*. De dorpen liggen aan een doorgaande weg met parallel daaraan veedriften op de overgang van de Hondsrug naar de beekdalen. De doorgaande wegen en de veedriften zijn

dwars op de noord-zuidrichting met elkaar verbonden door stegen die de dorpen intern ontsluiten. Tesaamen vormen ze de kermerkende 'ladderstructuur'

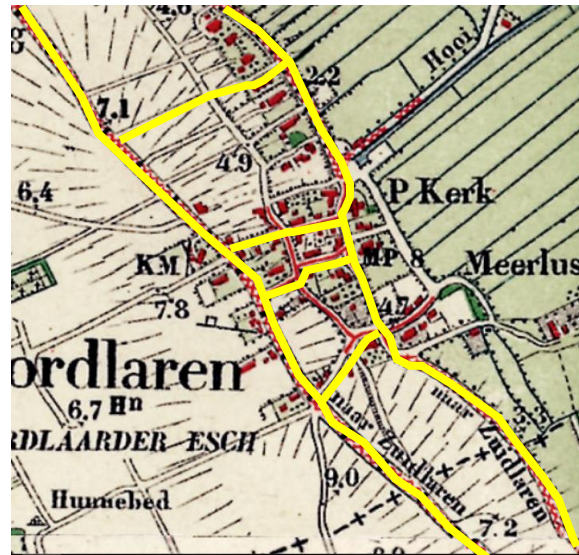


Boerlandspad: interne ontsluiting van Onnen

Ladderstructuur van Onnen, Glimmen, Noordlaren (ingetekend op de topografische kaart 1900)



Stegen in Onnen: Veldmansteeg, Tijborgsteeg, Koelandssteeg, Bareldssteeg. ↑ Hottinger kaart 1788



Stegen in Noordlaren: Kampsteeg, De Steeg, Kerkstaat, 't Wegje/Zuinigstraatje, Zuiderstraat



Stegen in Glimmen: Nieuwe Kampsteeg, Brinkweg, Oude Steeg

3.6 Veranderingen in het landschap

Op de oudste kaarten van ons gebied¹ staan alle doorgaande wegen en veel -maar niet alle- lokale ontsluitingswegen en paden. Sommige lokale paden kwamen en verdwenen afhankelijk van het gebruik en eigendom. Alle wegen waren tot midden 19^e eeuw zandwegen. In 1824 werd de eerste weg in de provincie Groningen verhard: de Rijksweg. Het deel van de Punt tot de samenkomst met de Hoge Hereweg werd toen Punterdijk of *Lage Herenweg* genoemd. Vanaf het midden van de negentiende eeuw werden ook andere doorgaande wegen aangelegd en bestraat, zoals de Zuidlaarderweg in 1848².

Op de eerste kadastrale kaart van 1832 zien we sommige zandwegen als apart perceel ingetekend. Sommige waren eigendom van de boermarkte zoals de Gieselgeer op onderstaande uitsnede. Anderen waren van de gemeente zoals de Onneresweg.

Veel wegen en paden van lokaal belang werden particulier bezit nadat de gemeenschappelijk gronden rond 1830 en 1850 werden verdeeld. Deze staan niet op de kadastrale kaart, maar wel op de topografische kaart zoals te zien is op de uitsnede van de Onneres hieronder.



Kadastrale kaart 1832



Topografische kaart 1913

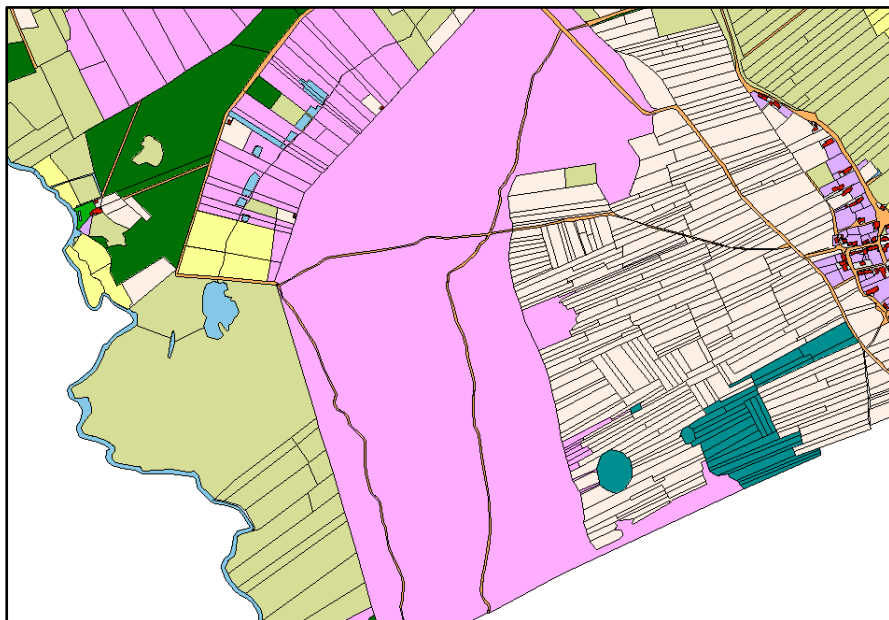
Verdwenen pad rond Het Veentje recent verdwenen Padlandsweg

Vergelijking tussen kadastrale en topografische kaart geeft een beeld van de verdwenen wegen en paden. Op de eerste ingekleurde topografische kaart van 1913 (zie hiervoor) zien we rond 'het

¹ De 'borgenkaart' van Theodorus Beckeringh 1767, de Hottingeratlas 1792 en de Hugueninkkaart 1819)

² Kroniek van het Noordlaarderbos, de woelige achtertuin van de stad Groningen, Ingrid Schenk, Koninklijke Van Gorcum 2016

De verdeling van de gemeenschappelijke gronden rond 1830 en 1850 had grote gevolgen voor het landschap. Veel woeste grond kwam in privébezit en werd ontgonnen tot landbouwgrond of productiebos. Wegen werden verlegd of rechtgetrokken. Dit is goed te zien op de vergelijking van kaartbeelden rond het Noordlaarderbos.



Kadastrale kaart 1832



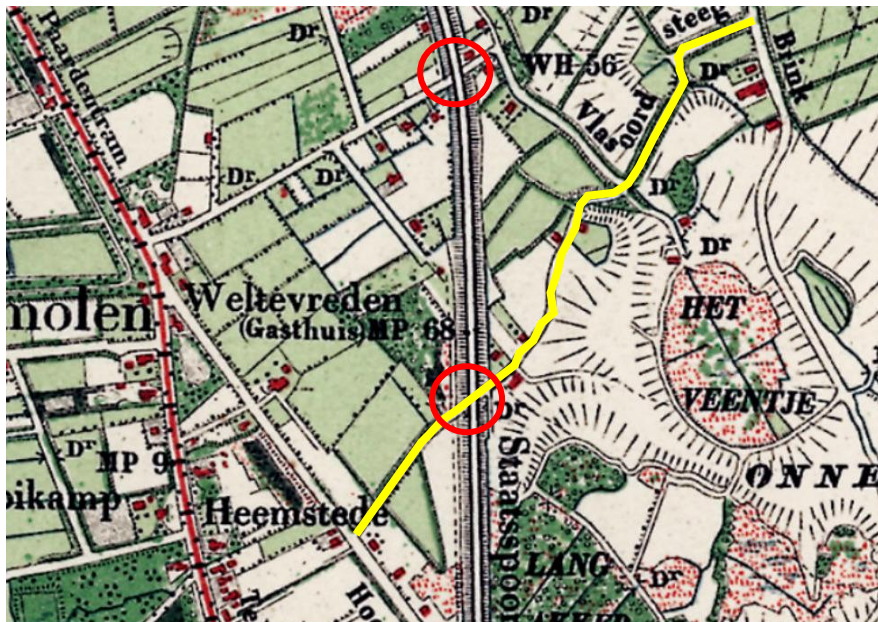
Topografische kaart 1913

Na de verdeling waren de wegen in eigendom bij de gemeente, particulieren of bleven eigendom van de marke. Zo waren de meeste bovengenoemde stegen in Onnen privébezit. Pas later zijn die overgegaan naar de gemeente, evenals de na de verdeling overgebleven markegronden.

Door de aanleg van de spoorlijn Zwolle - Groningen in 1870 werd het patroon van wegen en paden doorsneden en werden wegen verlegd of afgesneden. De oude weg van Onnen naar Harendermolen - bijvoorbeeld- liep over de Gieselgeer/Boerenweg. Aanvankelijk waren er twee

spoorwegovergangen: een in de Gieselgeer en een in de Vlasoorsteeg. Deze werden na de aanleg van het emplacement en het viaduct in 1920 opgeheven. De Viaductweg (rood op onderstaande kaart) werd de doorgaande weg en de Oude Boerenweg werd een secundaire weg. Daardoor is deze weg nooit verhard.

Ook elders zijn diverse zandwegen verdwenen als gevolg van het sluiten van spoorwegovergangen.



Topografische kaart 1900

○ Spoorwegovergang tot 1920 — Gieselgeer/Boerenweg



Topografische kaart 1925

— Oude Boerenweg. De Vlasoor(d)steeg is nu een doodlopende zandweg



Viaduct van Gieselgeer naar Viaductweg, rijksmonument gebouwd 1920

Bij de 'Herinrichting Haren' (afgesloten in 2017) kregen alle wegen met een ontsluitingsfunctie, ook de zandwegen, een kadastraal nummer en werden toegedeeld aan de gemeente. Zandwegen en paden zonder ontsluitingsfunctie anders dan voor het er achtergelegen perceel, werden toegedeeld aan de eigenaar van het desbetreffende perceel. Hierdoor zijn sommige zandwegen van de kadastrale kaart verdwenen. En wat erger is: ze zijn in veel gevallen niet meer openbaar toegankelijk. Zo zien we op de kaart nog een aantal wegen de polders in lopen die inmiddels zijn afgesloten of niet meer bestaan.

3.7 Ecologische functie van zandwegen

Zandwegen vervullen in ecologisch opzicht een bijzondere rol voor planten en dieren. Ze zijn ecologisch waardevol omdat ze over het algemeen bestaan uit plaatseigen, natuurlijk materiaal.



Zand is van nature voedselarme losse grond. Zandhagedissen komen veel voor op zandwegen en gebruiken het zand om op te warmen en hun eieren in te graven. Insecten, zoals zandbijen, leven in de randzone van de paden. Vogels drinken in plassen van een zandpad. Voor de patrijs is een zandpad van belang voor het nemen van een zandbad.

Een aantal plantengemeenschappen zijn sterk afhankelijk van zandwegen en zelfs wettelijk beschermd. Ook

schelpenpaden vormen een waardevol micromilieu, waar verschillende kalkminnende planten en paddenstoelen in gedijen.

Zandpaden zijn niet alleen bijzondere leefgebieden, ook zijn het lijnvormige landschapselementen die ecologische verbindingzones vormen waarlangs dieren zich kunnen verplaatsen. Ze kunnen daarnaast tijdelijk huisvesting bieden aan migrerende soorten als kleine zoogdieren, reptielen en insecten.

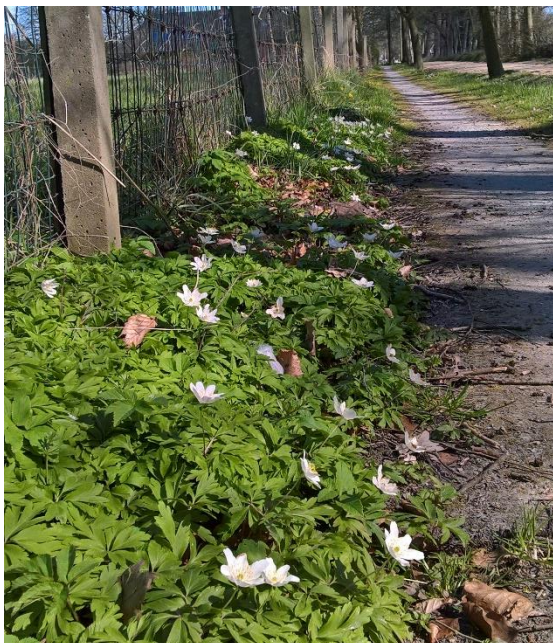


Een zeer uitgebreide inventarisatie van de flora en fauna in Drenthe uit 2010 laat zien dat de meest waardevolle zandige bermen te vinden zijn langs onverharde wegen en paden. Deze vegetaties staan echter onder druk door toegenomen voedselrijkdom door verkeerd beheer en ingewaaide meststoffen. In het landelijk gebied van Haren zal de situatie niet anders zijn.

Zandhagedis: zwanger vrouwtje graaft een holletje om haar eitjes in te leggen. Foto Ineke Schaars

Op enkele plaatsen groeien relictten langs de zandwegen die iets vertellen over het verleden. Zo wordt langs de Onneresweg akkerviooltje gevonden: een overblijfsel van de akkerflora en verwijzing naar de roggeakkers op de Onneres.

De Boerlaan was onderdeel van het landgoed Voorveld. Langs het westelijk deel van de Boerlaan kan in het voorjaar in de berm van het fietspad bosanemoon worden waargenomen. Ook dit is hoogst waarschijnlijk een relict uit de tijd van het landgoed.



Bosanemoon wordt gevonden langs de Boerlaan



Akkerviooltje langs de Onneresweg

3.8 Recreatieve functie van zandwegen

Het landelijk gebied oefent een grote aantrekkingskracht uit op recreanten. Bewoners en bezoekers genieten te voet, per fiets of te paard van de ruimte en de natuur. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van het bestaande netwerk van zandwegen en wandelpaden. Ook de langeafstandspaden (Pieterpad en Drenthepad) en de langeafstandsfietsroute LF14 (Saksenroute) volgen voornamelijk zandwegen.

Recreatie is een belangrijke economische factor in het gebied. Het draagt bij aan de werkgelegenheid. De bijzondere natuur, het karakteristieke landschap, de rust en de ruimte zijn belangrijke kurken waarop recreatie en toerisme drijven. In de 'beleidsnota Recreatie en Toerisme Haren' van 2007 is aangegeven dat recreatie ondergeschikt en afgestemd moet zijn op het gewenste beeld van rust en ruimte. Ook mag de toename van recreatieve voorzieningen niet ten koste gaan van de natuurwaarden. Wel wordt ingezet op een goede toegankelijkheid van het gebied voor wandelaars en fietsers. Waar mogelijk, kunnen ontbrekende schakels in het routenetwerk worden aangelegd, mits dat niet ten koste gaat van de natuur. In hoofdstuk 5 en 6 zijn daarvoor enkele voorstellen gedaan.



Onneresweg populaire ruiterroute

3.9 Het ontstaan en belang van fietspaden

De totale lengte aan zandwegen in het landelijk gebied van Haren is 43 kilometer. Langs 17 kilometer ligt een vrijliggend fietspad. In de meeste gevallen is dit een schelpen- of grid/splitpaadje. Soms een geasfalteerd pad zoals langs de Hoge Hereweg. De fietspaden langs zandwegen worden alom gewaardeerd. De waardering heeft te maken met het ruimtelijk beeld, de rust en het comfort. De meeste zandwegen zitten -zeker in de winter- vol gaten, waardoor fietsen moeilijk en zelfs onmogelijk wordt. In de zomer zijn de zandwegen vaak te rul en stuiven ze. Een vrijliggend halfverhard pad is dan voor fietsers en wandelaars een uitkomst.



43 kilometer zandweg in Haren waarvan 17 kilometer met een vrijliggend fietspad

Wanneer men begonnen is om fietspaden langs de zandwegen aan te leggen wordt uit de literatuur en de topografische kaarten niet duidelijk. Aannemelijk is dat dit zo'n honderd jaar geleden is begonnen toen fietsen in opkomst kwam.

Opvallend is dat de fietspaden langs zandwegen vooral worden aangetroffen in de omgeving van Glimmen en Noordlaren. In Onnen ontbreken ze geheel, terwijl daar inmiddels wel behoefte aan is (zie verder inventarisatie en aanbevelingen).

Verheugend is dat de laatste jaren er weer hier en daar vrijliggende fiets- en wandelpaden worden aangelegd zoals het archeologische wandelgebied langs het opstelterrein de Vork en door de Besloten Venen. Ook het wandelpad dat Het Groninger Landschap heeft aangelegd van de Rijksstraatweg (het kantoor van GL) naar de Lutsborgsweg is een goed voorbeeld waarbij de afhelling naar het dal van de Drentsche Aa mooi zichtbaar wordt gemaakt.

4. Borging cultuurhistorische waarden

De zandwegen in de voormalige gemeente Haren zijn van groot cultuurhistorisch belang. Ze vertellen het verhaal van de ontginnings- en bewoningsgeschiedenis. De Hoge Hereweg - bijvoorbeeld - is al vanaf de vroege middeleeuwen (wellicht langer) de centrale aanvoerroute voor de stad Groningen. De weg is getuige geweest van talrijke doortrekkende en bivakkerende legers van oorlogen die rondom de stad in de late middeleeuwen en vroege tijd zijn uitgevochten. De veedriften en de stegen vertellen het verhaal van de ontginningsgeschiedenis en het ontstaan van de (es)dorpen. In hoofdstuk 3 zijn meer cultuurhistorische kenmerken geanalyseerd.

In de 'Erfgoedverordening gemeente Groningen 2017' wordt aangesloten bij de begripsbepalingen en definities van de Erfgoedwet 2016. Het begrip '*cultureel erfgoed*' als volgt gedefinieerd:

"uit het verleden geërfde materiële en immateriële bronnen, in de loop van de tijd tot stand gebracht door de mens of ontstaan uit de wisselwerking tussen mens en omgeving, die mensen, onafhankelijk van het bezit ervan, identificeren als een weerspiegeling en uitdrukking van zich voortdurend ontwikkelende waarden, overtuigingen, kennis en tradities, en die aan hen en toekomstige generaties een referentiekader bieden."

Zandwegen zijn '*door de mens tot stand gebracht of ontstaan uit de wisselwerking tussen mens en omgeving*'. Bovendien *identificeren* mensen zandwegen '*als een weerspiegeling en uitdrukking van zich voortdurend ontwikkelende waarden, overtuigingen, kennis en tradities, die aan hen en toekomstige generaties een referentiekader bieden.*' De betekenis van deze nota is het identificeren van de zandwegen als een weerspiegeling en uitdrukking van waarden, overtuigingen, kennis en tradities. Zoals hierboven beschreven bieden de zandwegen de huidige generatie een referentiekader. Door juridische bescherming kan het ook voor toekomstige generaties een referentiekader zijn.



Pollseweg

Het stelsel van zandwegen en paden past dus in de definitie van cultureel erfgoed volgens de Erfgoedwet 2016 en de Erfgoedverordening 2017. Dit heeft twee gevolgen:

1. Plaatsing in het Gemeentelijk erfgoedregister volgens artikel 2 van de verordening *"Het college houdt een door een ieder te raadplegen gemeentelijk register bij van, krachtens deze verordening, onherroepelijk aangewezen cultureel erfgoed (gemeentelijk erfgoedregister)."*
2. Verankering van de zandwegen in de Omgevingsvisie en het bestemmingsplan (vanaf 2021 omgevingsplan)

Voor de duidelijkheid: *cultureel erfgoed* wordt in de wet als een meer omvattend begrip gedefinieerd dan *cultuurgoed*, dat gedefinieerd is als een roerende zaak die deel uitmaakt van cultureel erfgoed. Artikel 3 en 4 van de verordening gaan over de aanwijzing en intrekking van gemeentelijke cultuurgoederen. Over de aanwijzing van *cultureel erfgoed* bevat de verordening geen nadere bepalingen. Daarmee staat de weg open naar de plaatsing in het Gemeentelijk erfgoedregister.

Vooruitlopend op de nieuwe Omgevingswet is de gemeente nu al verplicht om het erfgoed in de ruimtelijke ordening mee te wegen. Dat betekent onder meer dat de gemeente een inventarisatie en waardering van (nog) onbeschermde erfgoed waarden moet (laten) uitvoeren. Alle informatie over het erfgoed moet worden samengebracht op de Cultuurhistorische Waardenkaart (CWK). Volgens mededeling van de gemeentelijke Vakgroep Erfgoed zou voor het grondgebied van de gemeente Haren dat in maart 2020 klaar moeten zijn. Het streven is om alle cultuurhistorie op de kaart weer te geven, dus ook landschapselementen, stedenbouwkundige ensembles, niet-monumentale bebouwing, historische wegen etc.

Volgens het [Besluit ruimtelijke ordening](#) (vanaf 2021 Omgevingswet) is de gemeente verplicht om in de toelichting van het bestemmingsplan (vanaf 2021 Omgevingsplan) een gemotiveerde beschrijving op te nemen van de wijze waarop rekening gehouden is met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden. Het gaat hierbij om gebouwd erfgoed, archeologie en cultuurlandschap waar de zandwegen een onverbreekelijk onderdeel van zijn.

DE CULTUURHISTORISCHE WAARDENKAART:

"De Cultuurhistorische Waardenkaart (CWK) bundelt alle bekende erfgoedinformatie in de gemeente digitaal, op geografische wijze en ontsluit deze via internet. Dit betreft object- en gebiedsgerichte informatie, zoals (historische) foto's, beschrijvingen, tekeningen, archeologische, bouwhistorische, tuinen architectuurhistorische en stedenbouwkundige onderzoeksrapporten, plattegronden en historische kaarten."

"De CWK is op dit moment operationeel, maar de inhoud is nog verre van volledig."

"Aanvulling is urgent, omdat het Besluit Activiteiten van de Leefomgeving (behorend bij de Omgevingswet) gemeenten verplicht tot inventarisatie en analyse van de cultuurhistorische waarden vóór opname in het omgevingsplan. Vanuit de CWK kan het omgevingsplan straks dus een-op-een gevuld worden"

Bron: blz. 67 toelichting erfgoednota.

De informatie over de monumenten in Haren zou maart 2020 ingevoerd moeten zijn.

Het gaat om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren. Dit betekent dat de gemeente een inventarisatie en een analyse moet maken van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan moet verbinden voor de bescherming die in een bestemmingsplan (Omgevingsplan) verankerd worden. Deze nota 'Zandwegen in Haren' bedoelt een onderbouwing te leveren voor zowel de plaatsing van de zandwegen op het erfgoedregister als de bescherming in het omgevingsplan.



oprijlaan door het Quintusbos naar het Huis te Glimmen

In het omgevingsplan kunnen door middel van aanduidingen en (dubbel)bestemmingen regels worden opgenomen ter bescherming van de zandwegen bijvoorbeeld door werkzaamheden aan zandwegen (anders dan regulier onderhoud) te verbieden en daarmee stabilisatie en (half)verharding uit te sluiten. Daarmee wordt voorkomen dat er toch onherstelbare schade aan zandwegen wordt aangebracht. Mocht in een uitzonderlijk geval toch een wijziging nodig zijn dan kan er een normale juridische planwijzigingsprocedure worden gevolgd.

In de [Erfgoednota 2017](#) staat voorts dat de gemeente het 'groen en blauw erfgoed' wil inventariseren, onderzoeken, waarderen en inbrengen bij de integrale afweging van belangen in het ruimtelijke domein. De CWK bevat een groot aantal kaartlagen waaronder de laag 'Historisch-geografische structuren'. De zandwegen en karakteristieke (dorps)structuren die in deze nota Zandwegen in Haren zijn beschreven, zouden dus -in aanvulling op de overige cultuurhistorische informatie- op deze kaartlaag in de CWK ingevoerd moeten worden.

5. Inventarisatie zandwegen en paden

5.1 Opzet inventarisatie

De basis van deze nota is een gedetailleerde inventarisatie van alle 68 zandwegen en paden(stelsels) in het landelijk gebied van Haren. De inventarisatie levert veel informatie op over de toestand van de zandwegen. Op basis daarvan zijn de beleidsuitgangspunten en aanbevelingen in Hoofdstuk 7 opgesteld. De inventarisatie is door leden van de werkgroep met een gestandaardiseerde methode uitgevoerd. Alleen de publiek toegankelijke wegen en paden zijn meegenomen.

Op het formulier is per weg vermeld:

- functie
- eigendom en lengte
- aantal aanwonenden en aanliggende bedrijven
- aanwezigheid van een fiets- en/of een ruiterspad
- voor welke categorie verkeer de weg is opengesteld,
- aanwezigheid van greppels/ afwateringssloot en inritten,
- landschappelijke/ cultuurhistorische betekenis
- eventuele bijzonderheden.



Langs de zandwegen ligt 17 kilometer fietspad

Alle inventarisatieformulieren zijn opgenomen in deel II. Alle wegen/paden zijn ingetekend op kaarten en voorzien van een nummer dat correspondeert met een excelblad dat is opgenomen in de bijlage. Op het excelblad is de lengte van de wegen en paden vermeld waarbij onderscheid is gemaakt tussen:

- zandweg (gedefinieerd als openbaar toegankelijke zandweg, soms halfverhard)
- pad (gedefinieerd als openbaar toegankelijk, maar niet voor gemotoriseerd verkeer)
- pad niet in onderhoud bij gemeente
- zandweg met naastliggend fietspad
- zandweg met halfverharding van grind of in enkele gevallen puin
- wegen waarlangs de aanleg van een fietspad gewenst is

Hiermee is in een oogopslag inzichtelijk dat er in het landelijk gebied van Haren 39 kilometer openbaar toegankelijk zandweg aanwezig is. Vrijwel al deze wegen zijn in onderhoud bij de gemeente. Langs 16 kilometer ligt een fietspad. Meestal is dat een schelpen- of split/gridpaadje.

Verder zijn vrijliggende (wandel)paden met een totale lengte van 6 kilometer in onderhoud bij de gemeente en 15 kilometer wandelpaden in onderhoud bij terreinbeheerders zoals Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en Het Groninger Landschap. Van de bijna 43 kilometer zandwegen heeft 9 kilometer een vorm van halfverharding van grind of puin. Meestal is deze halfverharding een noodmaatregel om de weg in de natte tijd begaanbaar te houden. Bij regelmatig onderhoud zou dit niet nodig (moeten) zijn. Zie verder 6.6 Onderhoud.

Ook is geïnventariseerd waar aanleg van een fietspad langs een zandweg dringend nodig is. Dat betreft 4 kilometer:

- twee doorgaande fietsroutes (Noordlandsdrift en Osdijk) waar fietsen nu moeizaam gaat door slecht wegdek en overlast van gemotoriseerd verkeer;
- de druk gebruikte wandel-/fietsroute Noorderzanddijk die toegang geeft tot het archeologisch wandelpark en waar landbouwverkeer gevaar oplevert. Gezien de beperkte breedte van het verharde deel van de Noorderzanddijk is een onderzoek urgent naar de mogelijke inpassing van een wandel-/fietspad.

5.2 Structuur van de zandwegen in het landelijk gebied van Haren

De ruimtelijke structuur van het landelijk gebied van Haren wordt in hoge mate bepaald door de Hondsrug met op de westflank het dal van de Drentsche Aa en op de oostflank de Hunze. De hoofdstructuur van de wegen, spoorlijn, kanaal, etc. is noord-zuid georiënteerd (10 graden gekanteld naar het noordwesten). In hoofdstuk 3 is de ruimtelijke structuur van de Hondsrug en de esdorpen Haren, Glimmen, Onnen en Noorderlaren toegelicht.

Voor de inventarisatie zijn 4 deelgebieden onderscheiden die hieronder apart worden toegelicht. Dit onderscheid is gemaakt omdat de ruimtelijke structuur en het karakter van de zandwegen en paden per gebied verschilt. Ook de uit de inventarisatie voortvloeiende aanbevelingen verschillen (deels) per gebied.

5.3 Deelgebied Haren (ten zuiden van Helpman tot aan de Dr. Ebelsweg)

De stedelijke druk in dit gebied pal ten zuiden van de wijk Helpman is al decennia hoger dan in de andere deelgebieden. Het is dus niet verwonderlijk dat in de loop der tijden de meeste wegen zijn verhard. De zandwegen die er nog zijn sluiten niet meer op elkaar aan. Het zijn in feite rudimenten.

Spijtig is dat het gebied tussen de spoorlijnen (aangeduid als de Vork) zo slecht toegankelijk is en daardoor zo goed als geen recreatieve waarde heeft. De Grootslaan ten oosten van de spoorlijn die leidt naar de voormalige vuilstort is afgesloten. De Noorderzanddijk is verhard tot de voormalige gaswinning, maar geeft wel een aansluiting op het fietspad langs het Winschoterdiep en het nieuwe archeologisch wandelpark bij het opstelterrein. Onderzoek is gewenst naar de uitbreiding van het wandel- en fietsroutenetwerk, onder meer van Helpman via de Vork naar het Zuidlaardermeergebied. Zie verder aanbevelingen.

5.4 Deelgebied Glimmen

In deelgebied Glimmen ten westen van de Rijksweg zijn vrijwel geen zandwegen verhard, behalve in de bebouwde kom. Hierdoor sluiten de zandwegen nog mooi op elkaar aan. Dit gebied staat in hoog aanzien bij wandelaars en fietsers en wordt gebruikt als training parcours voor de 4 Mijl van Groningen. Een aantal wegen ligt op de overgang van de Hondsrug naar het dal van de Drentsche Aa met een fraaie afwisseling van open en beslotenheid. De wegen worden druk gebruikt als verbinding tussen Glimmen en Haren en zijn onderdeel van de langeafstand fietsroute Saksenroute LF14.



Drentsche Aa

Het is jammer dat er geen zandwegen of paden doorlopen tot aan de Drentsche Aa. Hierdoor is de Drentsche Aa en de Glimmermade slecht beleefbaar. Alleen de Oosterbroekweg loopt door tot de Drentsche Aa en het verderop gelegen Noord Willemskanaal. Onderzoek kan duidelijk maken hoe dat verbeterd zou kunnen worden zonder dat dit natuurwaarden aantast.

Een wat geïsoleerd en bij Harenaars minder bekend gebied ligt aan de westzijde van de A28: polder Lappenvoort en Oosterland. Dit is het dal van de Drentsche Aa (nu Oude Aa) en aangewezen als NNN gebied. Het gebied wordt doorsneden door een vijftal zandwegen (sommigen halfverhard)



Bruggetje over de Oude Aa in de polder Lappenvoort (Boerlandsdijk)

5.5 Deelgebied Onnen

In Onnen zijn alleen de doorgaande wegen verhard. Vanouds prikken de zandwegen de polder in. Op de overgang van de Hondsrug naar de polder liggen de veedriften. Helaas is een aantal zandwegen (omwille van het landbouwverkeer) halfverhard met grind/puin en daardoor onplezierig voor voetganger en fietser. Ook in de zomer zijn de wegen die de polder ontsluiten niet altijd even plezierig vanwege het stof.

We zien in de deelgebieden Glimmen en Noordlaren veel (fiets)paden langs de zandwegen die halfverhard zijn met schelpen of grid/split. In Onnen ontbreken die geheel omdat het gebied vanouds voornamelijk agrarisch is en veel minder recreatief werd gebruikt. Dat is inmiddels veranderd. Er is een inhaalslag nodig waarbij de druk van het gemotoriseerd verkeer op de zandwegen wordt verminderd door ze af te sluiten en waar dat niet kan halfverharde (fiets)paden aan te leggen. Het idee van Het Groninger Landschap om bij het uitkijkpunt gemaal Onnerpolder de parkeervoorziening aan te leggen (genoemd in het beheerplan Hunzedal 2017) zou de druk verhogen en moet daarom sterk worden afgeraden.

De Onneresweg, Hoge Hereweg, en Koelandsdrift zijn pareltjes met elk een zeer eigen karakter. Met name voor de Hoge Hereweg is een integraal verbeteringsplan nodig vanwege het intensieve gebruik en de hoge cultuurhistorische betekenis (zie verder aanbevelingen hoofdstuk 6)



Automobilisten navigeren om de kuilen heen. Hierdoor wordt de weg steeds breder en worden de bermen kapot gereden. Dit zien we op de Osdijk en Zuiderhooijdijk.

5.6 Deelgebied Noordlaren

De geschiedenis van het deelgebied Noordlaren verschilt van de andere deelgebieden en is uitvoerig beschreven in 'Kroniek van het Noordlaarderbos, de woelige achtertuin van de stad Groningen' door Ingrid Schenk, 2016. De zandwegen in het deelgebied Noordlaren zijn globaal in drie clusters te onderscheiden:

- wegen rond het Noordlaarderbos en de Noordlaarder Esch
- wegen in en rond het dorp Noordlaren
- wegen in de Oostpolder

Noordlaarderbos en Noordlaarder Esch

Het gebied tussen de Zuidlaarderweg en Drentsche Aa heeft een uitgestrekt en aaneengesloten netwerk van zandwegen en wandelpaden. De zandwegen lopen vanaf de Zuidlaarderweg over de Noordlaarder Esch en rondom het Noordlaarderbos. Nergens grenst het bos aan verharde wegen. Voor een boswandeling kunnen bezoekers aan twee kanten van de Pollseweg parkeren. Langs de zandwegen liggen 23 woningen en 4 bedrijven. Elk huis of bedrijf heeft 1 of 2 opritten. Het gebied 't Veld, zoals het gebied rondom het Noordlaarderbos wordt genoemd, is dus behoorlijk bewoond. Verder leiden zo'n 100 toegangen vanaf de zandwegen naar langgerekte percelen van boerderijen, bedrijven of accommodaties waarvan een aantal met hun hoofdingang aan verharde wegen liggen. Van de zandwegen maken ook veel ruiters en menwagens gebruik en ze zijn in trek om honden uit te laten.

Deze beschrijving maakt meteen duidelijk dat de zandwegen intensief worden gebruikt door wandelaars, omwonenden, (snel)fietzers/mountainbikers, ruiters, menwagens en door alle mogelijke vormen van gemotoriseerde voertuigen en landbouwwerktuigen. Op zich is het prachtig dat de zandwegen door zoveel verschillende gebruikers worden gebruikt. Echter te snel rijdend gemotoriseerd verkeer kan onveilige situaties opleveren en is slecht voor de zandwegen. Een punt van zorg van aanwonenden en gemeente.

Dorp Noordlaren

In en rondom het dorp Noordlaren liggen nog oude en oorspronkelijke zandwegen. Zo was de huidige Boenderstraat, toen nog de Weg naar de Groenlanden geheten, tot halverwege de 19e eeuw de doorgaande weg van het dorp. De weg liep achter de kerk langs en vervolgens om de Zuursche Brink heen. Doordat deze weg vaak te nat was, is de doorgaande weg voor de kerk aangelegd. Daarvoor is zelfs een stuk van het kerkhof afgehaald. De Boenderstraat is een van de schilderachtigste zandwegen van het dorp Noordlaren. Je waant je daarop in lang vervlogen tijden. Het is niet voor niets dat de oude zandwegen door Noordlaarders worden gekoesterd.



Boenderstraat met oude meidoornhagen

Oostpolder

De Osdijk ligt in het natuur- en waterwingebied de Oostpolder, ten noordoosten van het dorp Noordlaren. De Osdijk was geen dijk om het water te keren, maar werd gebruikt om vee te kunnen weiden. Tegenwoordig wordt de weg vooral gebruikt voor landbouwverkeer en voor recreatie. Na 2 km wordt de Osdijk een verharde weg. Deze weg leidt naar palingvisser Vos, het restaurant de Waterjuffers bij Vos en de oversteek met het pondje of het bootje van Vos naar Meerwijk.



Vogelaar in Oostpolder

6. Beleidsuitgangspunten en aanbevelingen

Onderstaande aanbevelingen zijn een advies aan de gemeente tot het behoud, verbetering en onderhoud van de zandwegen en paden in het landelijk gebied van de voormalige gemeente Haren. Ze zijn gebaseerd op de inventarisatie van de 68 zandwegen en padenstelsels (zie deel II).

Ook zijn aanbevelingen opgenomen voor de aanvulling van het netwerk van wandel- en fietspaden en het verhogen van de landschappelijk waarde van enkele wegen waarbij de beleefbaarheid van het landschap het uitgangspunt vormt.

6.1 Behoud bestaande paden en wegen en borging van cultuurhistorische waarden

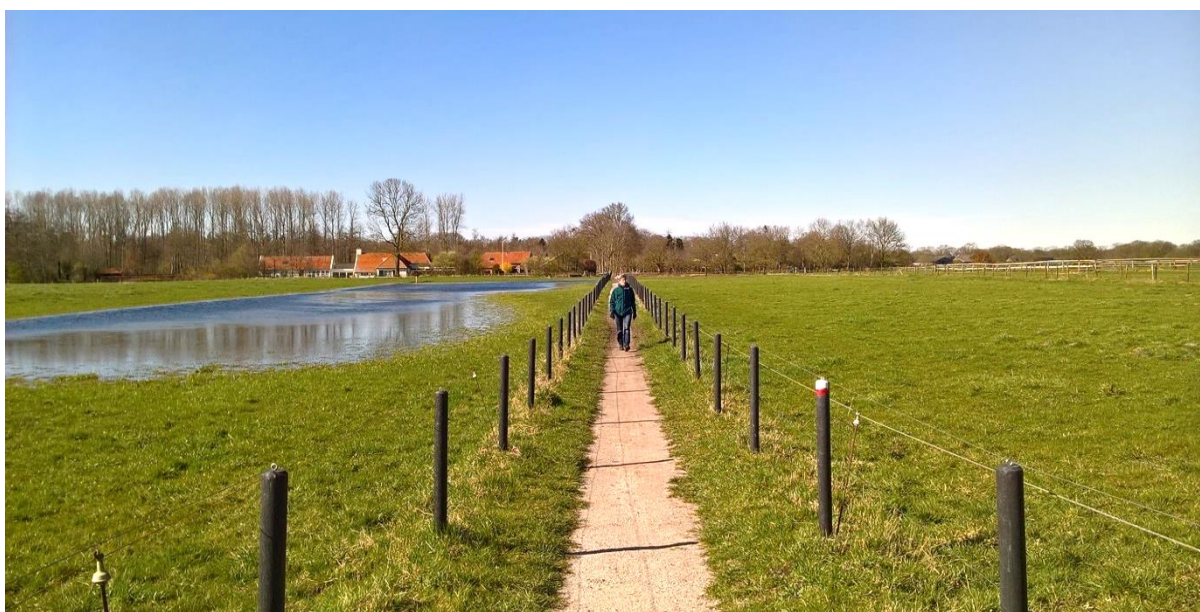
Hanteer als beleidsuitgangspunt het behoud van alle bestaande zandwegen en borg dat zandwegen niet worden verhard, afgesloten of uitgegeven aan particulieren.

Toelichting: De fijnmazige eeuwenoude structuur van zandwegen en paden is in de loop der tijden minder fijnmazig geworden. Door de aanleg van grootschalige infrastructuur (spoorlijn, A28, Ebelsweg, etc.) zijn er wegen en paden afgesneden of opgeheven. Zandwegen zijn nog in het recente verleden afgesloten (bijvoorbeeld Kooiweg) of uitgegeven aan particulieren (bijvoorbeeld Padlandsweg en Achter de Hoven).

Ook door de schaalvergroting in de landbouw is de toegankelijkheid van het landelijk gebied verminderd. In paragraaf 3.4 is ingegaan op de borging cultuurhistorische waarden van de zandwegen in het beleid en de juridische kaders zoals de omgevingsvisie en omgevingsplannen.

Zet de zandwegen als historische geografische structuren op de Cultuurhistorische waarden kaart (CWK) en neem ze op in het gemeentelijk erfgoedregister

Toelichting: Daarmee wordt de juridische basis gelegd voor de verankering van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden in de Omgevingsplannen (bijvoorbeeld door dubbelbestemmingen). Volgens het [Besluit ruimtelijke ordening](#) (vanaf 2021 Omgevingswet) is de gemeente verplicht om in de toelichting van het bestemmingsplan (vanaf 2021 Omgevingsplan) een gemotiveerde beschrijving op te nemen van de wijze waarop rekening gehouden is met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden. Het gaat hierbij om gebouwd erfgoed, archeologie en cultuurlandschap waar de zandwegen een onverbreekelijk onderdeel van zijn.



Tranendal – Pieterpad- tussen Dalweg en Onneresweg

6.2 Uitbreiding netwerk van zandwegen en paden als zich kansen aandienen

Onderzoek bij elk ruimtelijk plan of ingreep de mogelijkheid voor uitbreiding van het netwerk van zandwegen en paden. Voorbeelden van de (mogelijke) uitbreiding van het netwerk van wandel-/fietspaden zijn:

- de kaden langs de Hunze van de Noorderzanddijk/Biks naar het gemaal Onnerpolder en verder naar de Osdijk (als laarzenpad gesloten tijdens het broedseizoen)
- wandel-/fietspad langs het spoor van Essen naar de Kooiweg als verlenging van het wandelpad langs de Vork (als compensatie voor het afsluiten van de Kooiweg bij het spoor)
- Onderzoek de aanleg van een wandelpad van de Noorderzanddijk via de Brakken naar de Oosterpolder bij Oosterhaar
- Onderzoek de aanleg van (wandel)paden naar/langs de Drentsche Aa, om de Aa beter beleefbaar te maken, zonder natuurwaarden aan te tasten
- Herstel van het wandelpad in het verlegde van de Leemweg van Hoge Hereweg naar de Oude schoolweg en indien mogelijk verder naar de Pollselaan.

Toelichting: Vanwege de toegenomen recreatieve druk op het landelijk gebied moet waar mogelijk het netwerk worden uitgebreid door de aanleg van nieuwe paden zonder dat de cultuurhistorisch en ecologische waarden worden aangetast. Daarmee worden de wandelmogelijkheden (ommetjes) vergroot. Recente voorbeelden daarvan zijn het pad 'De Vennen' door de tuin van Het Groninger Landschap en het wandel-fietspad langs het opstel terrein bij Essen. Andere voorbeelden zijn de recent aangelegde (laarzen)paden in de Westerlanden en de Besloten Venen.

Ook bij de realisatie van nieuwe landgoederen (in het kader van de Natuurschoonwet) kan de voorwaarde worden gesteld dat publiek toegankelijke paden worden aangelegd en opengesteld. Het is belangrijk om bij openstellingen en het toegankelijk maken van landbouw- en natuurgebieden een balans te vinden tussen ecologische en landschappelijke waarden van het gebied en de druk van toerisme en recreatie. Het vraagt om een daarop afgestemd beleid en het maken van een zorgvuldige afweging van behoud van natuurwaarden en meer recreatieve inzet.



Nieuw pad van de Noorderzanddijk naar Oosterhaar ontbrekende schakel in wandelnetwerk

6.3 Landschappelijke en cultuurhistorische beleving

Maak bestaande landschappelijke en cultuurhistorische elementen beter leesbaar, door het aanbrengen van 'landmarks'.

Voorgestelde mogelijkheden:

- Bij de Onneresweg (in aanvulling op de zwerfkeien ter markering van het verloren hunebed G4) een informatiepaneel over het vroeg-middeleeuws grafveld en de aardkundige monumenten ter plaatse (pingo/uitblazingslaagte);
- Markering van de verloren hunebedden G2 en G3 op de Glimmer es; Rustplaatsen met informatieborden langs de Drentsche Aa.



Wandelpad De Vennen: Afhelling van de Hondsrug zichtbaar gemaakt

Toelichting: De leesbaarheid van landschap en cultuurhistorie kan worden vergroot door het aanbrengen van 'landmarks', het maken van doorsteekjes en de aanleg van publieke paden. Een goed voorbeeld hier van is het pad dat *Het Groninger landschap* heeft aangelegd van de Rijksstraatweg (huis De Vennen) naar de Lutsborgsweg. De afhelling van de Hondsrug naar het dal van de Drentsche Aa is hier mooi zichtbaar. Ook de plaatsing van informatieborden met cultuurhistorisch Voorbeelden hiervan zijn te vinden bij het haventje Onnen, Huis te Glimmen of bij het bruggetje van de Pollselaan. Ook het plaatsen van bankjes op markante plekken zoals de Onneresweg draagt bij aan de beleving van het landschap en verdient aanbeveling.



Onthulling informatietafel Westerlanden/Besloten Venen op 10 maart 2017

6.4 Verkeersmaatregelen

Onderzoek per deelgebied welke maatregelen nodig (en mogelijk) zijn om het gemotoriseerd verkeer te weren en de rust voor wandelaars/ fietsers en de aanwonenden te herstellen. En stel de maximumsnelheid op zandwegen op 30 km per uur.

Toelichting: Door toenemend recreatieverkeer is de druk op het landelijk gebied en dus op de zandwegen enorm toegenomen. Bij het Noordlaarderbos, de Onnerpolder en de Appelbergen is de



druk zo groot dat (verkeers-)maatregelen dringend nodig zijn. Het uitgangspunt zou moeten zijn dat alleen gemotoriseerd verkeer op zandwegen wordt toegelaten waar dat niet anders kan. Minder gemotoriseerd verkeer op de zandwegen verlaagt bovendien de onderhoudskosten. Bedacht moet worden dat deze zandwegen nooit zijn aangelegd voor het gebruik van auto's.

Stel de maximumsnelheid op zandwegen vanwege het gemengde gebruik op 30 km per uur. Leg bij de inrichting van de openbare ruimte de prioriteit bij voetganger en fietser. Dit kan bereikt worden door het instellen van een 30 km zone met het daarvoor bestemde bord. Overigens is dit alleen nodig op de zandwegen waar te hard gereden wordt, met name de zandwegen rond het Noordlaarderbos (zie verder paragraaf 6.4.5).

Zowel een 30 km/u regime als het weren van gemotoriseerd verkeer is niet alleen een kwestie van handhaven door de overheid. Het is dan voor aanwonenden tevens mogelijk om 'overtreders' met reden aan te spreken. Zorgen voor voldoende parkeergelegenheid aan de randen van de recreatieve natuurgebieden en aan de verharde wegen zorgt ook voor minder gemotoriseerd verkeer op de zandwegen.

Op veel zandwegen kan gewoonweg niet hard worden gereden, alhoewel sommige mensen daar met terreinwagens een uitdaging in zien. Er bestaan geen standaardvoorschriften voor het inrichten

van een 30 km per uur zone. Voor zandwegen is dat ook niet nodig. Het eigen karakter van iedere weg staat voorop.

6.4.1 Zandwegen Haren Noord

Een vrijliggend schelpenpad van Oosterweg naar wandelpark de Vork is dringend gewenst. Het huidige wegprofiel van het verharde gedeelte is daarvoor te smal.

Toelichting: Het aantal wandelaars en fietsers is de laatste jaren sterk toegenomen, mede door de bouw van een nieuwe woonwijk in Haren Noord. Op de Noorderzanddijk is de menging van wandelaars/fietsers met het (zware) landbouwverkeer gevaarlijk geworden (bron: Freerk Hoving/veehouder/eigenaar van de aanliggende landerijen).

Het onverharde weggedeelte biedt voldoende mogelijkheden voor een vrijliggend pad. Een onderzoek naar inpassing van een volledig wandelfietspad is dringend gewenst.

Via het wandel- en fietspad langs het archeologisch wandelpark komen bezoekers via het Marinus Bolhuistunneltje (koetunneltje onder de spoorbaan) uit bij Essen. Er zijn in dit gebied meer mogelijkheden voor uitbreiding van de wandel-/fietspaden.

Uitbreiding van wandel- en fietsroutenetwerk van de Kooiweg in Helpman via de Vork naar het Zuidlaardermeergebied is gewenst. Onderzoek de openstelling van een wandelpad van de Noorderzanddijk via de Brakken naar de Oosterpolder in Oosterhaar via de bestaande onderdoorgang van de spoorboog.

6.4.2 Zandwegen Glimmen

Sluit in principe de zandwegen in Glimmen af voor gemotoriseerd verkeer (behalve voor aanwonenden).

Toelichting: het netwerk van zandwegen in Glimmen wordt zeer intensief gebruikt door wandelaars, fietsers, ruiters en sporters. Het aantal woningen is gering. Afsluiten voor gemotoriseerd verkeer in overleg met de aanwonenden.

6.4.3 Zandwegen Onnen

De zandwegen ten oosten van Onnen die polders ontsluiten (Noordlandsdrift, Noorder- en Zuiderhoofdijk) kunnen worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Dit geldt ook voor de Onneresweg/Koelenbergsteeg. Aan het begin van deze wegen is voldoende parkeergelegenheid of kan deze bij gebleken behoefte worden gebreed.

Toelichting: Het succes van de natuurontwikkeling in de Onnerpolder en het Zuidlaardermeergebied (broedende zeearenden, kemphanen, witwangsterns, etc.) trekt van uit het hele land vogelaars aan. Bezoekers van verre (maar ook dorpelingen) rijden zonder belemmeringen met auto's de polders in. Op de Noorder- en Zuiderhoofdijk rijden soms veel auto's en staan auto's in de berm. Wandelaars en fietsers moeten soms de berm induiken en blijven achter in stofwolken.

Het aanleggen van een halfverhard vrijliggend fietspad langs de Noordlandsdrift is gewenst.

Toelichting: De Noordlandsdrift is een belangrijke fietsroute in het ruime 'rondje rond het Zuidlaardermeer'. In deze route is aanzienlijk geïnvesteerd onder meer door de aanleg van een tunnel onder de Dr.E.H.Ebelsweg en het Polderpad langs de spoorlijn naar Hoogezand. Ook is de Noordlandsdrift een doorgaande fietsroute van Onnen naar Haren. De weg is verre van optimaal

door het puin in het wegdek. Door deze slechte halfverharding en het gemotoriseerd verkeer is het op de Noordlandsdrift onaangenaam fietsen.



Noordlandsdrift is een doorgaande fietsroute

Alle wegen die de polder ontsluiten (Noordlandsdrift, Noorder- en Zuiderhooijdijk) kunnen worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer uitgezonderd landbouwverkeer en vergunninghouders. Aan het begin van de Noordlandsdrift, de Noorder- en Zuiderhooijdijk is voldoende parkeergelegenheid bij het haventje van Onnen. Ook bij het dorpshuis van Onnen is ruim voldoende parkeergelegenheid. Deze parkeergelegenheid gaat goed samen met het stimuleren van het gebruik van de horeca in het dorpshuis van Onnen.

Het verdient aanbeveling de Onneresweg en de Koelenbergsteeg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.

De Onneresweg en de Koelenbergsteeg zijn smal en worden in toenemende mate gebruikt door motorcrossers en terreinwagens die de rust verstoren van voetgangers en ruiters. Alleen aan het begin van de Onneresweg staan een viertal huizen. Er is dus geen overwegend bezwaar deze wegen af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer uitgezonderd landbouwverkeer en vergunninghouders.

6.4.4 Zandwegen Appelbergen

Onderzoek hoe de verkeersdruk rond de Appelbergen verminderd kan worden.

De rommelige inrichting van de Hoge Hereweg doet geen recht aan de grote cultuurhistorische betekenis. Een integraal plan moet worden opgesteld voor verbetering van de inrichting, de beplanting, verlichting, etc. waarbij de continuïteit van het landschappelijk beeld uitgangspunt moet zijn.

Toelichting: Op zondagen kan het zo druk zijn rond het paviljoen Appelbergen dat langs het grootste deel van de Hoge Hereweg auto's geparkeerd staan. Dit doet afbreuk aan de natuurwaarden en de rust. De Hoge Hereweg is vanaf de Onneresweg over een afstand van 350 meter afgesloten. Als gevolg hiervan groeit de weg dicht en is niet meer als zandweg herkenbaar.

Het fietspad langs de Hoge Hereweg, is waarschijnlijk het drukst bereden fietspad in het landelijk gebied van Groningen. Het is een belangrijke verbinding voor fietsers met de dorpen ten zuiden van

de stad: Glimmen, Noordlaren, Midlaren, Zuidlaren, Westlaren, Schipborg, Zeegse, etc. Het is een even belangrijke als mooie doorgaande recreatieve fietsroute.

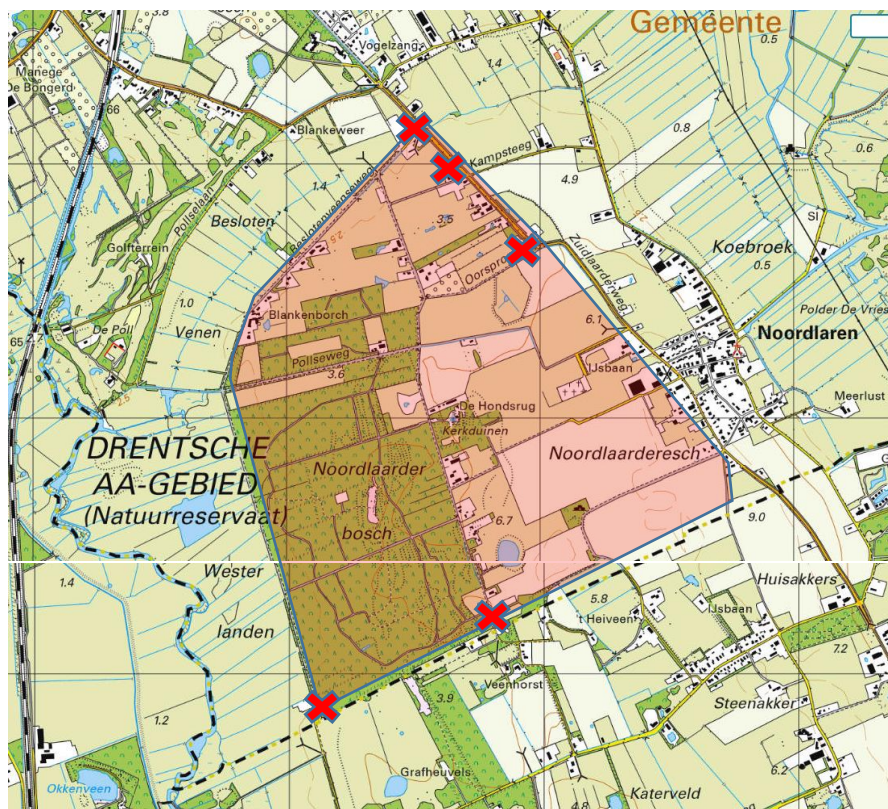
Door de drukte zit het tegemoetkomend fietsverkeer elkaar vaak in de weg. Verbetering van dit fietspad zou de hoogste prioriteit moeten krijgen zonder dat de zandweg zijn cultuurhistorische karakter verliest. De zandweg is een eeuwenoud, bijna duizend jaar, historisch monument. Deze route wordt -naar alle waarschijnlijkheid- door meer fietsers gebruikt dan de thans in uitvoering zijnde snelfietsroute Groningen-Assen. De verklaring hiervoor is dat de route door de Appelbergen beter aansluit op de dorpen.

In de bijlage is project voorstel opgenomen voor een integrale verbetering van de Hoge Hereweg als een cultuurhistorisch ensemble

6.4.5 Zandwegen Noordlaren

a. **Direct omwonenden pleiten er voor om van alle zandwegen in het gebied ten westen van de Zuidlaarderweg een 30 km zone te maken. Gestimuleerd moet worden dat recreanten hun auto's parkeren aan de randen van het gebied bij de verharde wegen.**

Toelichting: In 2011 is door het Natuurplatform de Drentsche Aa een enquête onder direct aanwonenden gehouden. Daaruit bleek dat ruim 80% van alle omwonenden voorstander waren van een 30 km zone op de zandwegen. Een lagere snelheid is beter voor de wegen, recreanten en aanwonenden. Ook vond ruim 80% van de ge-enquêteerden het gewenst dat recreanten parkeerden aan de randen van het gebied bij de verharde wegen. Echter zonder dat dit het landschap aantast. Recreatie kent slechts piekmomenten. Daarom is het belangrijk dat parkeergelegenheid zo wordt ingepast dat deze buiten de piekmomenten niet zichtbaar is. Gezien het draagvlak verdient het aanbeveling om aan deze wensen uitvoering te geven.



Zone 30 km

x te plaatsen borden zone 30 km

b. Verbeter de beleving van de Noorlaarderbosgebied door het instellen van stiltegebied

Het Noorlaarderbos is een natuurgebied en cultuurhistorisch van groot belang. Ruimte en rust zijn daarbij behorende kwaliteiten. Recreanten moet duidelijk worden gemaakt dat ze een stiltegebied betreden en dat in een dergelijk gebied geen crossmotoren, quads en gemotoriseerde puzzel- en toertochten horen. Stiltebordjes bij de toegangswegen van het gebied kunnen daarvoor de eerste stap zijn (zie hieronder).



Voorbeelden bordjes stiltegebied

c. Vervang grote (verkeers)borden door kleine

In een natuurgebied passen geen grote (verkeer)borden, kleine bordjes zijn net zo effectief en benadrukken het kleinschalige en cultuurhistorisch karakter van het gebied.



Voorbeelden kleine verkeersbordjes langs Duinweg en Beslotenveenseweg

d. Herstel het verdwenen zandpad op de Noordlaarder Esch

Het zandpad langs de pingoruïne tussen de Duinweg en de Weg langs het Hunnebed is niet zolang geleden verdwenen. Dit zandpad staat nog op de Topografische kaart 1903. Het herstel van dit pad is helaas niet mogelijk. Onderzoek of er mogelijkheden zijn om het hunebed beter te laten aansluiten op wandelroutes. Dit zal een cultuurhistorische verrijking op wandelroutes zijn.



Hunebed Noordlaarder Esch



Pingoruïne Noordlaarder Esch

e. Herstel de gedeeltelijk verdwenen zandweg Achter de Hoven

Tot grote spijt van veel bewoners in Noordlaren is de zandweg Achter de Hoven grotendeels geblokkeerd. Tot eind jaren '80 was het nog een doorgaand route. In de loop der jaren is deze zandweg geleidelijk bij de percelen van aanliggende huizen/boerderijen getrokken. Ook is eind jaren '90 een deel van Achter de Hoven toegevoegd aan het perceel van een nieuw huis aan de Steeg. Veel Noordlaarders zouden de doorgang graag hersteld zien. Een mogelijkheid daartoe is om een deel van de zandweg ten westen van de betreffende percelen te leggen.

f. Realiseer een uitzichtpunt/vlonder in de Westerlanden

Door de eigenaren van het landgoed Blanckenborch is door de Westerlanden een laarzenpad van de Westertseweg naar de Drentsche Aa aangelegd. Echter als je vlak bij de Drentsche Aa bent, zie je de Drentsche Aa niet. Het riet onttrekt het zicht op het water. Het zou een verrijking van het laarzenpad zijn als de wandelaar ter plaatse het water van de Drentsche Aa kan zien. Mogelijk is dit op te lossen door een eenvoudige verhoging te maken op een punt vlakbij de Drentsche Aa of door een vlonder die door het riet naar het water gaat.

g. Realiseer een fietspad langs de Pollseweg

Een van de oudste wegen van Noordlaren is de Pollseweg. Het deel van deze zandweg dat over de Noordlaarder Esch loopt, heeft geen fietspad. Het is logisch dat het fietspad dat langs het bos gaat doorloopt en dat er daardoor een directe fietsverbinding ontstaat naar de Zuidlaarderweg en het dorp Noordlaren.

h. Realiseer een fietspad langs Osdijk.

Door de halfverharding van de Osdijk en het autoverkeer is het op de Osdijk onaangenaam fietsen. Een vrijliggend halfverhard fietspad langs de Osdijk zou het fietsen en wandelen veraangename.

6.5 Onderhoud van zandwegen en fietspaden

Van de 45 kilometer zandweg heeft 16 kilometer een vrijliggend fietspaadje, vaak gescheiden door een grasberm met houten paaltjes. De zandwegen worden intensief gebruikt door auto's van aanwonenden, bedrijven, recreanten, landbouwvoertuigen en ruiters, paard en wagens, wandelaars, fietsers, mountainbikers, motorcrossers, ATB's, menwagens, 4-wiel SUV's en quads.

Door het vele verkeer op de zandwegen erodeert een zandweg relatief snel. Vooral bij langdurige of felle regenbuien of droogte ontstaan er kuiltjes en kuilen die langzaam door het verkeer groter worden. Door verstuviging in droge periodes en het niet verwijderen van het maaisel worden bermen langzaam hoger. Daardoor kan het regenwater minder goed afstromen en is soms afplaggen en afvoeren van de berm noodzakelijk.

Onderstaande aanbevelingen zijn gebaseerd op de praktijk en professionele ervaringen van de werkgroep leden over een periode van tientallen jaren, aangevuld met literatuuronderzoek over onderhoud van zandwegen in andere gemeenten (zie literatuur).



Zandweg na langdurige regen



Fietspad na een regenbui

6.5.1 Goed onderhoud voor zandwegen vraagt tenminste 1 à 2 maal per jaar woelen en/of ploegen en daarna bolrond schaven van het wegdek.

Toelichting: Door de ronding kan het water makkelijker naar de bermen afvloeien. Dit moet worden aangevuld met regelmatig profileren/schaven.

6.5.2 Het onderhoudsregime kent de volgende categorisering (indicatief per jaar):

- Zandwegen voornamelijk bedoeld om woningen te ontsluiten: 1-2 keer woelen/ploegen en 2-6 keer schaven.
- Zandwegen, voornamelijk bedoeld om bedrijven te ontsluiten: 1 keer woelen/ploegen en 1-2 keer schaven.
- Zandwegen voornamelijk bedoeld om recreatieve bestemmingen te ontsluiten: 1x per 2 jaar woelen/ploegen en 1-2 keer schaven
- Zandwegen die buiten landbouwbestemmingen geen specifieke ontsluitende taak hebben: 1 keer per 2 jaar woelen/ploegen.

Elke zandweg is uniek en elk onderhoud zal dan ook maatwerk moeten zijn.

6.5.3 Onderhoud aan zandwegen kan alleen worden verricht in de volgende situaties:

- Bij weersvoorspelling van droog weer;
- Als de zandweg droog genoeg is;
- Als de weg niet bevroren is;
- Als de weg niet te droog is;
- Als de weersvoorspelling voor na de bewerking zachte en lichte regen is.



Onderhoud zandweg door ploegen

Het heeft geen zin om aan zandwegen te werken als deze nat zijn of binnenkort weer nat worden. De weg wordt dan modderig en moeilijker begaanbaar. Wanneer de grond te droog is geeft dat stofoverlast voor aanwonenden en recreanten en kan het wegdek niet goed stevig worden gemaakt. Dat betekent dat onderhoud feitelijk alleen kan plaatsvinden in het voorjaar en vroege zomer en in het begin van het najaar. Interpretatie van de weersverwachtingen is daarbij belangrijk.

Wanneer er sprake is van kuilen over de hele breedte van een zandweg kunnen die meestal niet meer met een schaaf achter een trekker worden gedicht. Dan is het gebruik van een grader of dragline noodzakelijk. Het zand dat wordt gebruikt voor aanvulling van de zandwegen moet daarvoor geschikt zijn. Zand met een te fijne structuur zorgt bij regen voor meer modder en veroorzaakt bij droogte verstuiwing. Grof, iets lemig zand geeft de beste resultaten.



Onderhoud zandweg met dragline

6.5.4 Verbetering van de structuur is vereist bij te sterk geërodeerde zandwegen

Indien een zandweg(gedeelte) qua ondergrond of vanwege slechte waterafvoer snel en/of sterk erodeert, levert het reguliere onderhoud slechts tijdelijk verbetering op. Dan zijn verbetering van de ondergrondstructuur en/of de waterafvoer nodig. Een positief effect zal bij verbetering optreden voor het zandwegbeheer, aangezien er minder vaak onderhoud gepleegd zal hoeven te worden.

6.5.5 Stabilisatie van zandwegen is geen oplossing

Met stabilisatie van intensief gebruikte zandwegen en halfverharde fietspadjes is in diverse gemeenten geëxperimenteerd. Dat heeft niet geleid tot een universele oplossing en/of lagere onderhoudskosten. Vooral door paardenhoeven, motorcrossers, 4-wiel SUV's, quads en landbouwvoertuigen ontstaan er op gestabiliseerde zandwegen, net als op halfverharde fietspadjes en -wegen, steeds grotere kuilen.

Ook in de voormalige gemeente Haren is geëxperimenteerd met stabilisatie van een deel van de Hoge Hereweg tussen de Zuidlaarderweg en het Paviljoen Appelbergen. Dit liep uit op een mislukking. Er ontstonden veel gaten door het drukke verkeer (bewoners en bezoekers van Appelbergen en Paviljoen en ruiters). Ieder gat werd bij het passeren van auto's steeds groter en dieper. Resultaat is nu dat dit stukje eeuwenoude zandweg het karakter heeft gekregen van een halfverharde weg. Er is toen gekozen voor een deeloplossing met bielzen onder een dun laagje zand en een gedeelte halfverharde weg. De bielzen zijn helaas vaak zichtbaar en passen niet bij het karakter van de weg.

6.5.6 Het onderhoud van halfverharde fietspadjes

De halfverharding van de fietspadjes bestaat of uit schelpen, of uit split of grit (meestal kalksteen). Vanuit de bermen overgroeien de padjes. Daardoor is het nodig de halfverharding ten minste 1x per jaar weer op breedte te brengen. Fietspaden moeten niet te breed zijn, want dan gaan auto's eroverheen rijden en die rijden de (zachte) verharding kapot. Doordat het overgrote deel van de fietspadjes lager ligt dan de naastgelegen zandweg stroomt het regenwater er naar toe en blijft daar langere tijd op staan. Dit wordt verergerd door hogere bermranden.



Fietspad op breedte met paaltjes

Om de waterafvoer van de fietspadjes te verbeteren is het noodzakelijk om de bermen gedeeltelijk af te plaggen en af te voeren. De halfverharding dient daarbij bolrond te worden gehouden. Ook is het zinvol en meestal mogelijk om de fietspadjes op te hogen tot boven het peil van de naastliggende zandwegen. Het gebeurt vaak dat ruiters bij tegemoetkomend of inhalend verkeer uitwijken naar de fietspadjes. Dit veroorzaakt gaten in de half verharding van het fietspad. Deze gaten moeten een aantal malen per jaar worden bijgevuld.

De paaltjes in de grasberm tussen zandweg en fietspadje staan er om te voorkomen dat auto's en landbouwvoertuigen ook over de fietspadjes gaan rijden. Dat heeft tot gevolg dat de grasbermen en fietspadjes kapot worden gereden en er soms geen onderscheid meer is tussen weg en fietspad. Vanzelfsprekend moeten de paaltjes, indien kapot of verdwenen, snel worden vervangen. Vanwege het landschappelijk karakter van de zandwegen moet voor houten paaltjes worden gekozen. De incidenteel nog aanwezige lage paaltjes (zoals op de Hoge Hereweg) zijn gevaarlijk omdat ze leiden tot valpartijen (vooral in donker).

6.7 Ecologisch bermbeheer van zandwegen

Ecologisch bermbeheer is een middel, geen doel op zich. Het doel is een meer streekeigen flora en fauna. Daarom is ook voor zandwegen een bermbeheerplan noodzakelijk met een goed omschreven doel.

Aanbevelingen:

1. Formuleer een helder omschreven doel voor het bermbeheer met een of meer icoonsoorten waarmee het bermbeheer gevolgd kan worden.
2. Pas waar mogelijk de basisprincipes toe van ecologisch bermbeheer:
 - Niet klepelen en geen maai-zuiginstallaties gebruiken.
 - Maai gefaseerd en voer het maaisel na enkele dagen af. Bij elke maaibeurt, ook na de laatste, dient minstens 15 procent ongemaaid te blijven.
 - Maai in ruime bochten om bomen heen. Dat spaart de boom en levert veel plekken met hogere vegetatie op die niet in de weg staan.
 - Gebruik flexibele maaimomenten waarbij het tijdstip van maaien wordt bepaald door één of meerdere kenmerkende en makkelijk herkenbare plantensoorten, zoals het zandblauwtje of de margriet. Als minstens 50 procent van die planten in een berm is uitgebloeid, is het moment om te maaien.
 - Door klimaatverandering kunnen bermen langere tijd doorgroeien. Dan moet men pas maaien in november (gemiddelde temperatuur onder de 10° C°) of al in februari.
3. In het bestek moeten deze principes voldoende helder beschreven zijn om sturing te kunnen geven aan de uitvoerders van het beheer.



4. Overige aandachtspunten:
 - Waak bij de uitvoering voor verspreiding van invasieve exoten.
 - Gebruik bij werkzaamheden in bermen (bijvoorbeeld nu bij aanleg van glasvezel) schoon en schraal zand als aanvulling en opvulling.
 - Stem de werkzaamheden af met anderen (aanliggende eigenaren en beheerders houtwallen, waterschappen). Afstemming tussen het beheer van de berm en de watergang kan veel ecologische winst opleveren. Hetzelfde geldt voor afstemming

met het beheer van landschapselementen zoals houtwallen en –singel. Deze landschapselementen zijn belangrijk voor insecten, vogels, kleine zoogdieren en vleermuizen. Icoonsoorten kunnen vertellen of een beheerder op de goede weg is met zijn beheer.

5. Communicatie en draagvlak:

- Geef aan dat bermen van de gemeente zijn en maak duidelijk waarom het niet de bedoeling is dat men zelf de berm continu kort maait.
- Betrek waar mogelijk burgers bij beheer als dit op de juiste manier gebeurt.
- Geef burgers duidelijk en herhaald uitleg over het doel van bermbeheer en groenbeleid. Leg uit dat meer biodiversiteit belangrijk is voor een gezonde en vruchtbare leefomgeving.

Literatuur:

- Nota Zandwegen, gemeente Haren, 1989
- H.A. Groenendijk: Een rondleiding door pre- en vroeg historische Haren, Harener Historische Reeks 21, 2016
- Kroniek van het Noordlaarderbos, de woelige achtertuin van de stad Groningen, Ingrid Schenk, 2016, Koninklijke Gorcum B.V
- R. Siekmans, Onnen tot 2000, Uitgeverij Knoop Haren, 1999
- M. Duijm/ IVN, De weg Onnen-Noordlaren
- T. Spek, e.a., Landschapsbiografie van de Drentsche Aa
- Landschapsontwikkelingsplan Haren, gemeente Haren, 2003
- Kadernota Buitengebied Haren 2013
- Jim Klingers, De vergeten cultuurhistorie van De Punt, 2019
- Erfgoedverordening gemeente Groningen, 2017
- Landschapsvisie Drentsche Aa 2.0, Strootman Landschapsarchitecten/Overlegorgaan Drentsche Aa, 2017
- Beheerplan Hunzedal 2016-2034, Het Groninger Landschap, mei 2017
- Nota Toerisme en Recreatie Haren, december 2007
- Kadernota Buitengebied Haren, gemeente Haren, april 2012
- Driften, stegen, lanen; straatnamen in Haren, Dr. F. Ketelaar
- Nota Zandwegen, gemeente Ede, 2009
- Beleidsnota Zandwegen in de gemeente Aalten, 2011
- Definitief Actieprogramma Kroel'n in't zand, gemeente Berkelland, Bronckhorst, Lochem en Zutphen, 2009
- Trek partij voor de Brabantse zandpaden, want weg = weg, Brabantse Hoeders, 2019

Gebruikte kaarten:

- Topografische kaarten diverse jaren
- Kadastrale kaart 1832
- Theodorus Beckeringh, 'borgenkaart' van 1767
- Hottinger atlas 1792
- Huguenin kaart 1819

Websites:

- www.ahn.nl (Actueel Hoogtebestand Nederland)
- www.hisgis.nl
- www.topotijdreis.nl (200 jaar topografische kaarten)
- www.dehondsrug.nl
- www.hunebeddeninfo.nl
- www.beeldbankgroningen.nl
- www.groningerarchieven.nl

Verantwoording kaarten:

Tenzij anders vermeld kaartbewerkingen door de Werkgroep zandwegen

Verantwoording foto's:

Tenzij anders vermeld zijn foto's gemaakt door de leden van de Werkgroep zandwegen
Foto titelblad (2) en blz. 17: Bureau Bosch-Slabbers

Bijlage project voorstel: Hoge Hereweg: een cultuurhistorisch ensemble

De Via Appia van Groningen

De (Hoge) Hereweg kan worden beschouwd als de Via Appia van Groningen gezien de ouderdom, de grote cultuurhistorische betekenis en het snoer van historische monumenten dat de gebeurtenissen op de weg hebben achtergelaten. Het is ongetwijfeld de oudste weg van Groningen. De weg loopt over de kruin van de Hondsrug en was vanwege de hoge ligging beter begaanbaar dan de andere wegen. Op alle kaarten staat de weg dan ook aangegeven.



Hogeweg of Hoge hereweg:

In de late middeleeuwen/nieuwe tijd was de Hogeweg of Hoge hereweg een belangrijke handelsweg. Deze weg maakte deel uit van twee belangrijke doorgaande routes vanaf Coevorden. Via de hoge en droge Hondsrug was de stad Groningen, die op de uitloper van deze rug ligt, vanuit het zuiden bereikbaar tussen de veengebieden die aan weerszijde van de Hondsrug lagen.

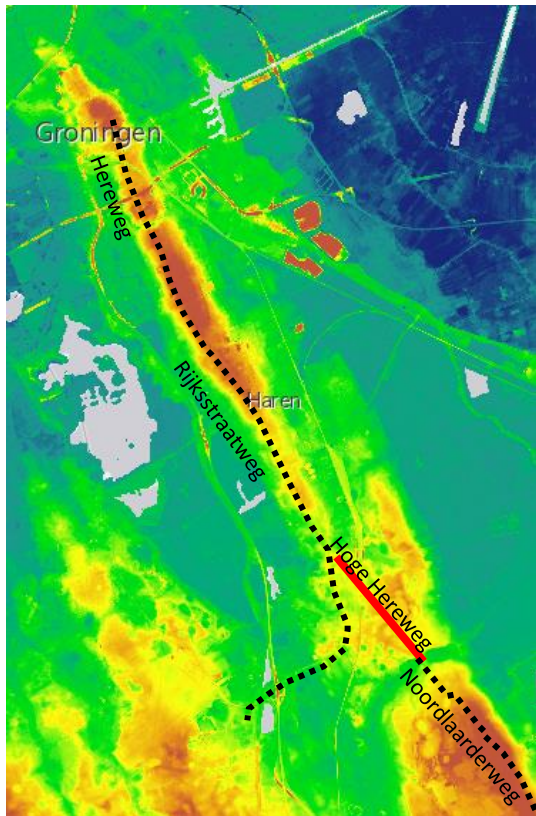
Een route vanaf Coevorden liep via Grolloo, Rolde, Schipborg e.d. en de andere die oostelijker lag via Borger, Gieten, Annen e.d. In Zuidlaren kwamen deze twee routes samen. Een derde route liep van Meppel via Assen naar De Punt.

De naam 'Hereweg' verwijst naar 'heirweg' (heir=leger). Voor legers, die vanuit het zuiden kwamen, waren de wegen op de Hondsrug van strategisch belang. Zo trok Bommen Berend in 1672 met een troepenmacht van 24.000 man door Noordlaren en Appèlbergen naar Haren en belegerde de stad Groningen. En daarvoor, in de 13e tot de 16e eeuw, streden de bisschop van Utrecht, Saksen, Oost-Friezen, Geldersen, Spaansen en Staatsen met de stad Groningen. Bij Noordlaren, De Punt, Eelde en Haren zijn in die tijd door legers versterkingen gebouwd waarvan sommige zelfs een aantal keer zijn herbouwd en bivakkeerden ze bij Haren en Noordlaren en hadden daar hun ruitereien.

In de 19e eeuw begon men wegen te verharderen. De eerste straatwegen van 'gebroken keijen' (Macadamwegen) waren de Rijksweg (1823) en 'Den straatweg van Zuidlaren (langs Noordlaren) naar de Rijksweg te Den Punt' (1848). Zij waren particulier eigendom. Het waren tolwegen. De verharding van belangrijke doorgaande wegen had invloed op andere zandwegen. Zo verloor door

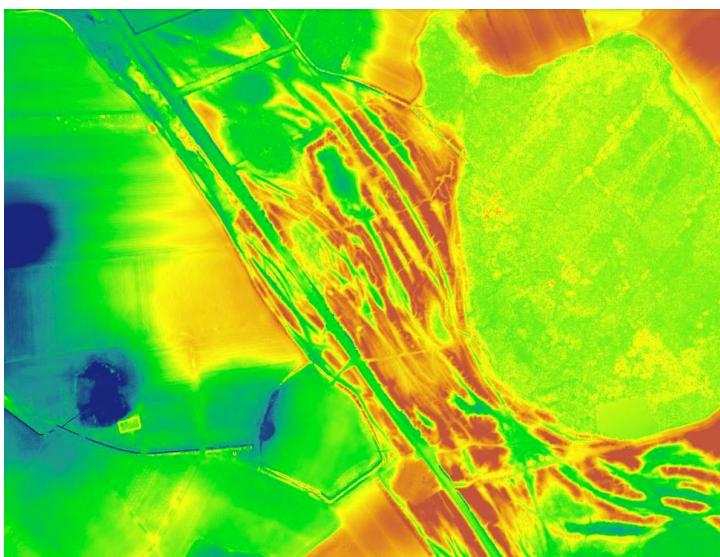
de verharding van de huidige Zuidlaarderweg het deel van de Hogeweg of Hoge hereweg door Appelbergen veel van zijn functie. Aan dat feit danken we het dat de Hoge hereweg nooit is verhard.

Het oorspronkelijke tracé van de oude heirweg van Noordlaren tot Groningen heeft in de loop der tijden verschillende namen gekregen. Vanaf de Vogelzangsteeg naar Zuidlaren heet de weg Zuidlaarderweg. In Haren heet de weg Rijksstraatweg, in Groningen eerst Verlengde Hereweg dan Hereweg en tenslotte Herestraat.



Het deel van de oude weg dat nu Hoge Hereweg heet is de zandweg die loopt van Huize Weltevreden tot de Vogelzangsteeg. Dit is het meest oorspronkelijke deel, hoewel de weg vroeger minder recht geweest zal zijn. In Harendermolen splitst de Hoge Hereweg zich af van de Rijksstraatweg richting de Punt. De weg naar De Punt werd voeger ook wel Lage Hereweg of Punterdijk genoemd.

Langs de Hoge Hereweg ligt een aaneenschakeling van cultuurhistorische waardevolle monumenten en relictten: Huize Weltevreden (Rijksmonument 1806), Sarrieshut (17^e eeuwse Rijksmonument), een grafheuvel (neolithicum), Natuurbad Appelbergen, de overblijfselen van middeleeuwse karresporen, relictten uit de 2^e wereld oorlog, de overblijfselen van de paardenrenbaan landgoed Vogelzang, Rijksmonument villa Vogelzang, etc. De cultuurhistorische betekenis schuilt dus zowel in de weg als in haar omgeving. Het geheel kan is een cultuurhistorisch ensemble: een ongelijksoortige, maar wel ruimtelijk en functioneel met elkaar samenhangende groep cultuurhistorische elementen.



Interessant is ook dat - net als in het Noordlaarderbos- in het terrein en op de hoogtekaart karresporen uit de middeleeuwen en nieuwe tijd kunnen worden teruggevonden. Als de hoofdroute door regen, droogte of 's winters niet meer begaanbaar was, koos men een parallelle route. Door uitblazing werden de sporen soms verdiept. Zie Kroniek van het Noordlaarderbos voor meer informatie over het onderzoek naar karresporen in het Noordlaarderbos.

Middeleeuwse karresporen aan weerszijde van de Hoge Hereweg



STICHTING WELTEVREDEN. HARENDERMOLEN.

Huize Weltevreden



Natuurbad Appelbergen



paardenrenbaan landgoed Vogelzang



Villa Vogelzang Rijksmonument (1902, grondig verbouwd door architecte Reitsma in 1940)

Gesignaleerde ruimtelijk-functionele vraagstukken op en rond de Hoge Hereweg:

- De weg en de cultuurhistorische elementen in de directe omgeving worden niet in hun samenhang beschermd en gepresenteerd;
- de weg maakt een sleetse en rommelige indruk die geen recht doet aan de historische betekenis;
- er is weinig continuïteit in het profiel, de inrichting, de (half)verharding, verlichting, bermpaaltjes tussen weg en fietspad;
- de (laan)beplantingen zijn rommelig en verwaarloosd;
- de weg en het fietspad zijn slecht onderhouden;
- de parkeerdruk is hoog vooral rond het paviljoen;
- het parkeerterrein op het voormalig natuurbad is slecht ingericht (onbegaanbaar is natte tijd);
- afsluiting tussen de Onneresweg en het paviljoen is begroeid en wordt niet ervaren als weg. Soms wordt de afsluiting verwijderd door 'sportieve' terreinwagenrijders.

Over het onderhoud zijn afspraken gemaakt tussen Staatsbosbeheer en de gemeente, maar die zijn onvoldoende bij de betrokkenen bekend en worden onvoldoende nagekomen.



Projectvoorstel: studie naar mogelijkheden voor integrale verbetering van de Hoge Hereweg

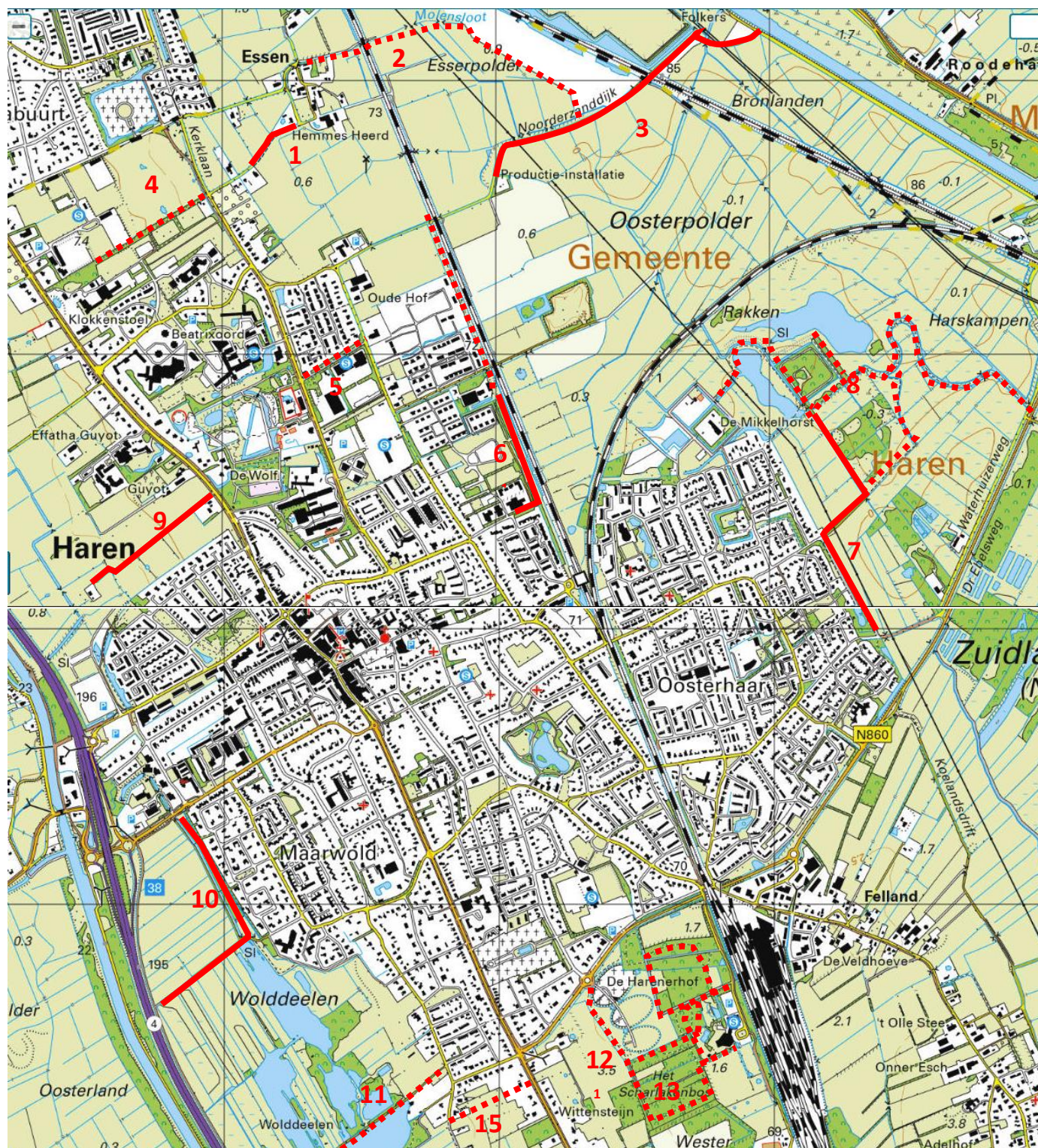
Gezien de grote cultuurhistorische betekenis van de Hoge Hereweg en de monumenten en relictten in de directe omgeving, verdient dit monumentale ensemble meer aandacht, een betere (juridische)bescherming en een integrale opwaardering en verbetering van de inrichting en de presentatie.

Hierbij is een groot aantal aspecten in het geding:

- presentatie van de monumenten
- landschapsonwerp
- (laan)beplantingen
- verkeer/parkeren wel of geen (half)verhardingen
- fiets(pad) voorzieningen

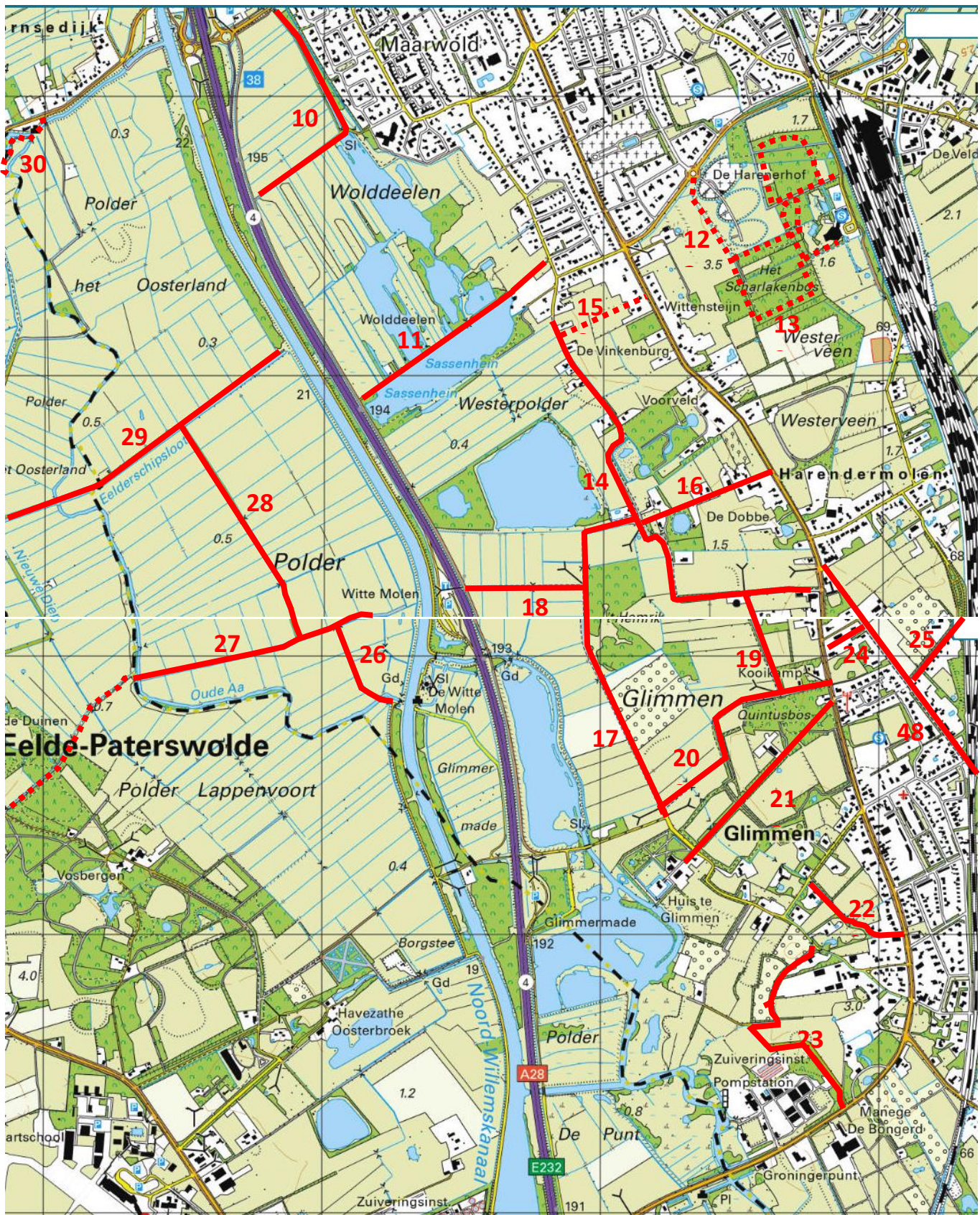
Vanwege de verschillende aspecten/disciplines en de verschillende belanghebbenden zou een projectgroep moeten worden samengesteld onder leiding van de gemeente. Deze groep kan een proces vaststellen voor een zorgvuldige integrale aanpak van ontwerp en uitvoering van de herinrichting. Bepaalde aspecten zoals een landschapsonwerp kunnen daarbij worden uitbesteed. Het project zou tevens moeten resulteren in een duidelijk onderhoudsplan.

Bijlage: Overzichtskaarten zandwegen in Haren



Zandwegen Haren (tussen Esserweg en Mr. Ebelsweg):

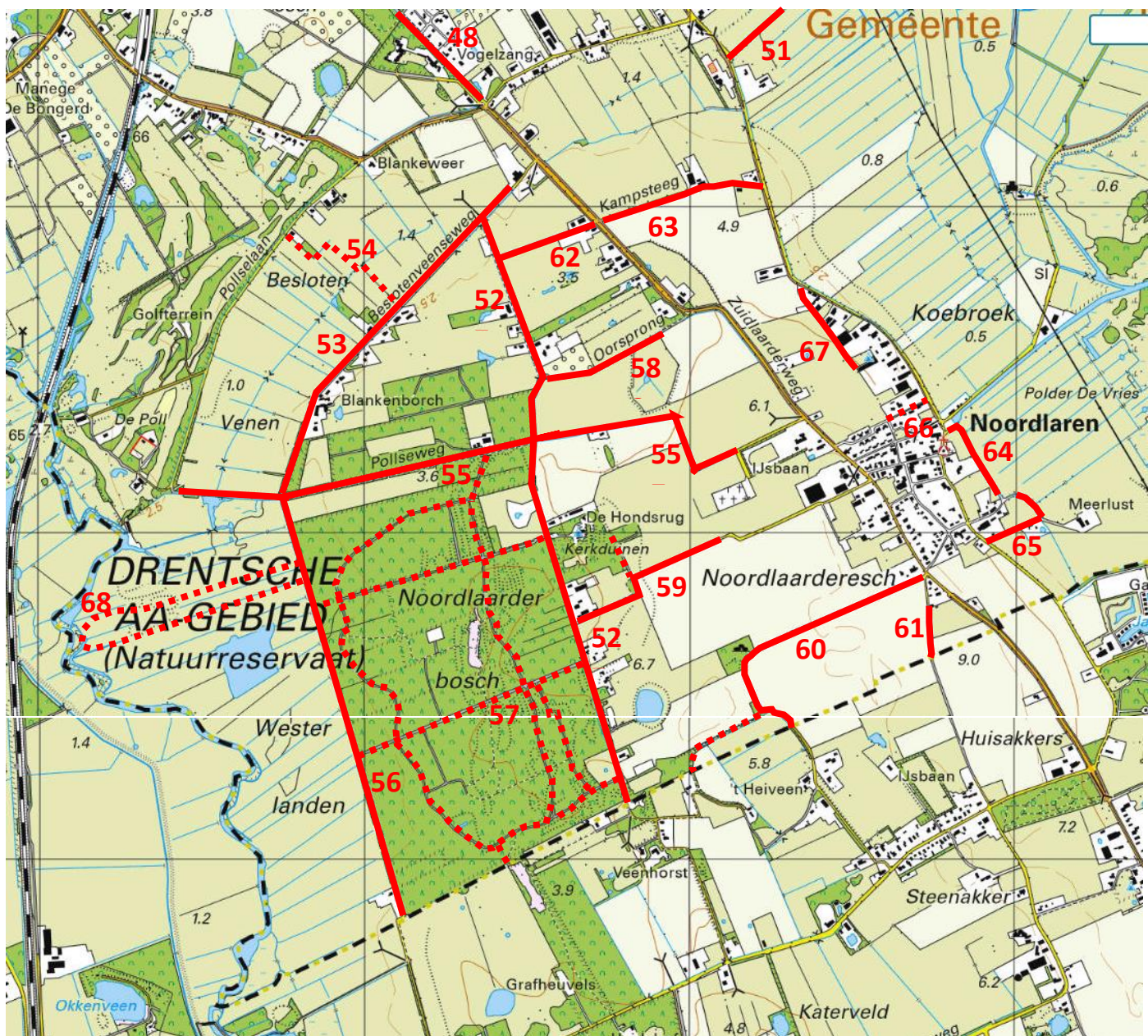
- Zandwegen
- - - - - Zand- of schelpenpaden



Zandwegen Glimmen



Zandwegen Onnen



Zandwegen Noordlaren

Bijlage: Overzicht zandwegen in Haren (excel)

Zandwegen en paden in het landelijkgebied van Haren openbaar toegankelijk excl. verharde wegvakken										
	lengte in meters				zandweg	pad	weg/pad niet in onderhoud bij gemeente			
							↓	zandweg met naastliggend fietspad		
								↓	zandweg met grind	
								↓	aanleg fietspad gewenst	
1	Essen				240			240	↓	
2	Pad langs de Vork					890				
3	Noorderzanddijk				1.200				900	
4	Kloosterpad					360				
5	Bolhuissteeg				260					
6	Rummerinkhof + fietspad langs het spoor				520	620				
7	Ruigelaan				470					
8	Middelhorst + paden rond Mikkellhorst				540		2.000			
9	Rijksstraatweg 79				560					
10	Moarweg				990				990	
11	Sassenhein(zijweg Lutsborgsweg)				840				840	
12	Nieuwlandsweg (ten zuiden Ebelsweg)					320				
13	Scharlakenbos					3.000				
14	Lutsborgsweg				1.700			1.700		
15	De Vennen						400			
16	Boerlaan				500			500		
17	Weg langs het Hemrik				1.300			1.300		
18	Madepad				450			450		
19	Kooiweg				400			400		
20	Oosterbroekweg				850			850		
21	oprijlaan Huis te Glimmen (Rijksstraatweg)						850			
22	Oude Steeg				450				100	
23	A-weg				950					
24	Weg langs de sarrieshut (Rijksstr.weg)				150				150	
25	Oude Boerenweg				260			260		
26	Hooiidijk				280			280		
27	Boerlandsdijk				1.000			150		
28	Achtermadeweg				860			700		
29	Oosterland				840					
30	Pad Friescheveen					320				
31	Noordlandsdrift				1.400				1.400	1.200
32	Noorderhooiidijk				2.000				2.000	
33	Zuiderhooiidijk				2.200				2.200	
34	Boerlandspad					630				
35	Veldmansteeg				120					

36	Bareldssteeg			160							
37	Koelandsdrift			1.200							
38	Koelandssteeg			100				100			
39	Vlasoorsteeg			320				320			
40	Padlandsweg					180		180			
41	Onneresweg			1.800				200			
42	Tranendal				250						
43	Koelenbergsteeg			890							
44	Van Swinderenlaan			100		1.250					
45	Velakkersweg			330							
46	Appelbergenweg			200							
47	Paden Appelbergen					3.500					
48	Hoge Hereweg			2.560			2.560	860			
49	Leemweg			800			800				
50	Oude schoolweg			1.000							
51	Osdijk			2.000					2.000		
52	Duinweg			1.830			1.830				
53	Beslotenveenseweg			1.220			1.220				
54	Pad door de Besloten venen					490					
55	Pollselaan/-weg			1.870			800				
56	Westertseweg			1.330			1.330				
57	Paden Noordlaarderbos					5.160					
58	Oorsprong			420			420				
59	Weg naar de Kerkduinen			560			560				
60	Weg langs het Hunnebed			900			900				
61	Hogeweg/Schutsweg			170							
62	Kampsteeg (west)			320							
63	Kampsteeg (oost)			530							
64	Weg naar de Groenlanden/Boenderstraat			400							
65	Koningsteeg			180							
66	De Steeg			130							
67	Achter de Hoven			170							
68	Westerlanden laarzenpad					1.470					
totaal zandwegen in onderhoud bij gemeente				42.820							
	paden in onderhoud bij de gemeente				6.390						
	zandwegen + paden in onderhoud bij gemeente				49.210						
	paden in onderhoud bij SBB/ NM/ Het Groninger Landschap					15.300					
	zandwegen met een naastliggend fietspad						17.010				
	zandweg met grind/steenslag							9.340			
	aanleg fietspad gewenst								4.100		