

Beleef zandwegen en karrenroutes op Harener Hondsrug

Uniek landschappelijk erfgoed

Ingrid Schenk¹

Wat is mooier dan wandelen of paardrijden op zandwegen (afb. 1) in een prachtig landschap? Je kinderen vrij laten rennen, je hond laten ravotten, je paard in draf of galop aanzetten, je verbonden weten met het oude landschap dat het verleden weerspiegelt? Zo vaak klinkt de verwondering van Pieterpadlopers: 'dat dit er nog is.' Op zandwegen geven aardige automobilisten alle ruimte aan wandelaars, fietsers en ruiters. Dat het ook zo kan, is iets wat we haast zijn vergeten. Bezoekers zijn vooral op zoek naar rust en landschappelijk genieten. Lopen over zandwegen door cultuurlandschap brengt je naar andere tijden en laat je landschap, traagheid en natuur beleven. Je maakt verbinding met de omgeving. Dan kan ineens opvallen hoe bijzonder het landschap is en hoeveel verschillende planten er in de bermen staan. Zandwegen brengen je in contact met het ontstaan en de geschiedenis van het landschap: bijzonder erfgoed voor en van ons allemaal.

Nieuw fenomeen voor Groningen

Sinds de gemeentelijke herindeling per 1 januari 2019 maakt het oogverblindende landelijke gebied van Haren deel uit van de nieuwe gemeente Groningen. Daar horen ook de zandwegen bij. Een nieuw fenomeen voor de oude gemeente waar onverharde wegen een zeldzaamheid waren en zandwegen niet voorkwamen. Op de Harener Hondsrug ligt nog ruim 20 km aan gemeentelijke zandwegen en ook

nog 19 km aan halfverharde wegen. Ze lopen langs of door natuurgebieden, onder meer het Noordlaarderbos, Appelbergen, Quintusbos, Scharlakenbos, de dalen van de Drentsche Aa en de Hunze en over de Onner, Glimmer en Noordlaarder Esch. Meer dan de helft van de voormalige gemeente Haren (5073 ha) bestaat uit natuur. Zandwegen maken al die verschillende landschappen beleefbaar. Ook is er nog 6 km zandweg als wandelpad in beheer van de gemeente en 15 km bij natuurorganisaties. Verder zijn er overblijfselen van oude karrenroutes te zien in Appelbergen en het Noordlaarderbos en zijn daarvan sporen te traceren in de bodem van de Noordlaarder en Glimmer Esch. De Harener Hondsrug en het dal van de Drentsche Aa liggen in het Nationaal Park Drentsche Aa (afb. 2). Het gehele landelijk gebied tot en met het centrum van de stad Groningen ligt in het Unesco Global Geopark de Hondsrug.

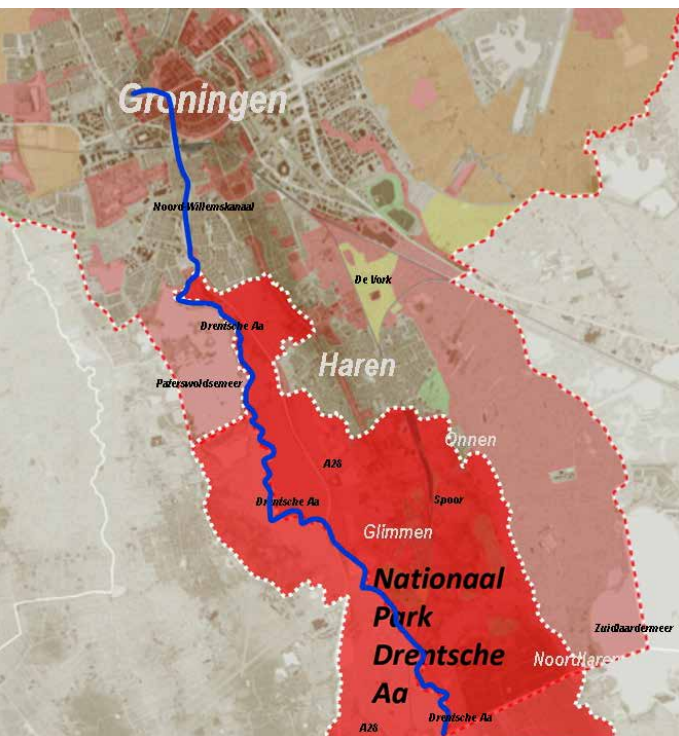
Zandwegen herbergen een grote biodiversiteit. Met hun bermen vormen ze ecologische verbindingzones die belangrijk zijn voor planten en dieren. Het recente onderzoek *Natuurwaarde van zandwegen in agrarisch gebied* van vergelijkbare zandwegen in Brabant bevestigt dat zandwegen structureel bijdragen aan de kwaliteit van het ecosysteem. De uitkomsten laten zien dat zandwegbermen structureel meer diverse en zeldzamere soorten bevatten dan bermen bij soortgelijke verharde wegen, en dat deze soorten bovendien in

- 1

Met dank aan
David van der Kellen,
Jan Wittenberg,
Henny Groenendijk,
Pim Timmer en
Amanda Le Grand.



Afb. 1 Beslotenveenseweg vlakbij Noordlaarderbos.
Foto: auteur.



Afb. 2 Nationaal Park Drentsche Aa.
Kaart: gemeente Groningen, bewerking
SLGH.



Afb. 3 Inzaaien akkerranden langs Koelenbergsteeg
bij Onnen, 2020. Foto: auteur.

Afb. 5 Koelenbergsteeg Onner Esch, 2021. Foto: auteur.



grotere aantallen voorkomen.² Het project Groene Verbindingen Hondsrug Haren van Stichting Landelijk Gebied Haren (SLGH) werkt aan het vergroten van ecologische verbindingen door kruidenrijke randen langs zandwegen, akkers en weilanden in te zaaien (afb. 3).

Onze zandwegen liggen in een oeroud landschap waar uit ijs tijden nog zandduinen, pingoruïnes en de oude loop van de Drentsche Aa en het Drentsche Diep te zien zijn. De gelaagdheid van het landschap tref je overal aan. Dat komt doordat dit deel van de Hondsrug hier nog geen kilometer breed is. Bovendien vormden niet alleen natuur en ijs tijden, maar ook bewoners, oorlogen en landbouw het gebied. Uit de prehistorie dateren (verdwenen) hunebedden, uit de middeleeuwen versterkingen met landweren, karrenroutes, grafvelden en esdorpenlandschappen. Het gebied is doordrenkt van cultuurhistorie. Daarin speelde de stad Groningen een grote rol.

Zandwegen leiden je door dit fascinerende landschap en haar geschiedenis. Maar ook (voormalige) zandwegen zelf hebben ontwikkelingen doorge-

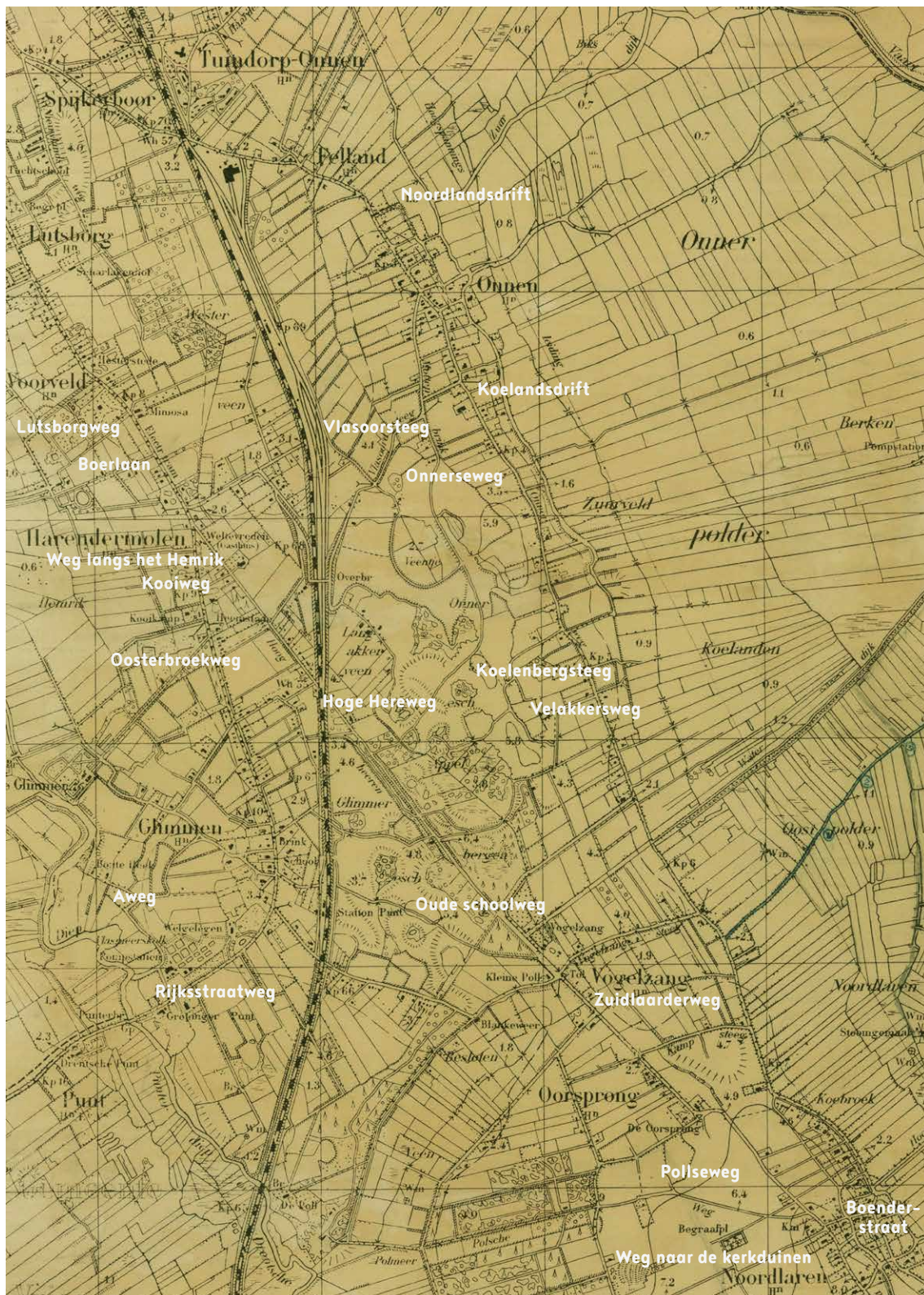
maakt en zijn beïnvloed door tal van factoren. Daarover in het volgende meer.

Zandwegen, landschap en geschiedenis

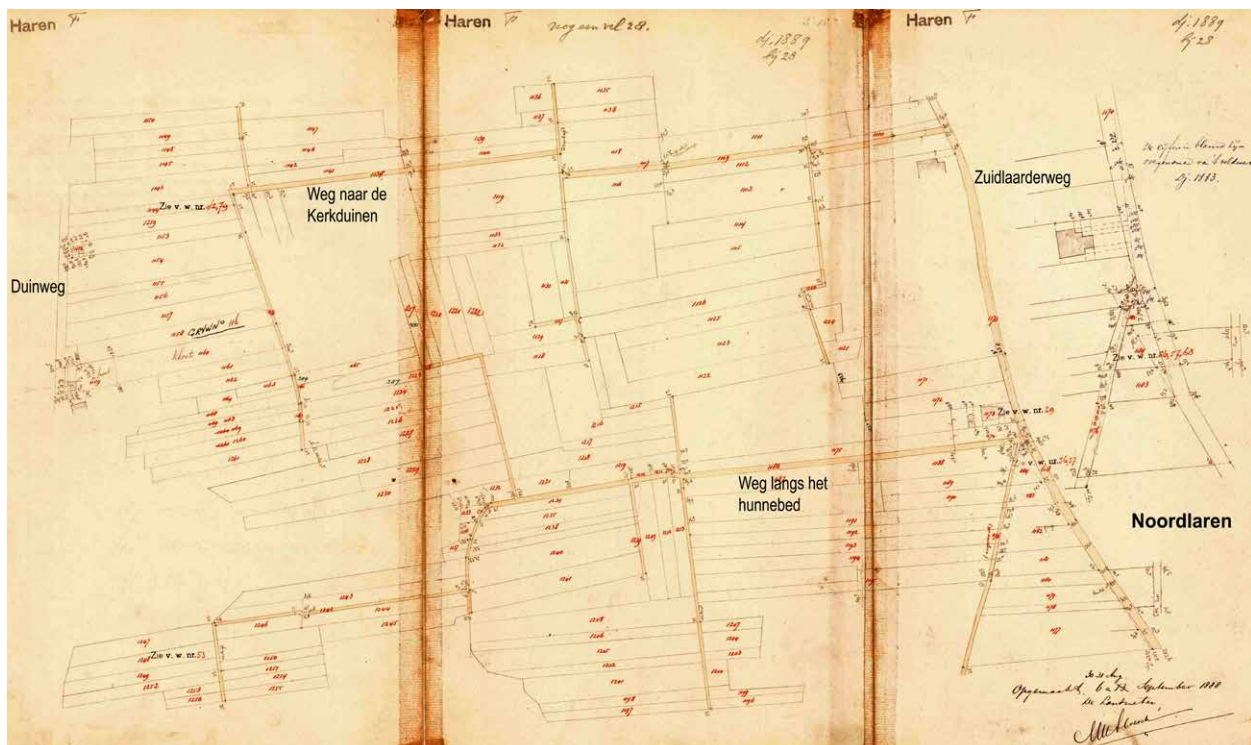
Tot begin 19e eeuw waren alle wegen op de Harener Hondsrug zandwegen. Dit waren wegen die steden, dorpen en huizen verbonden, maar ook erven, essen, heidevelden, bossen en water. Wegen verbinden en zorgen dat reizen en vervoer van goederen mogelijk zijn. Dat was vroeger zo en is tegenwoordig niet anders. Alleen de schaal en snelheid is gigantisch toegenomen. Wegen ontstaan als ze ergens voor nodig zijn. Zodra wegen niet meer gebruikt worden, verdwijnen ze gewoon. Hoe snel ze dan overwoekerd raken door vegetatie of benut worden voor andere doeleinden is verbazingwekkend.

Als je op kaarten kijkt kun je zien hoe fijnmazig het wegennet op de Harener Hondsrug is. Wat ook opvalt is hoeveel oude zandwegen bij Onnen, Glimmen, Noordlaren en het dal van de Drentsche Aa (afb. 4) nog grotendeels intact zijn en hoe verbonden ze zijn met het oude (glaciale) landschap en

² Faasen 2020.



Afb. 4 Zandwegen op Onner, Glimmer en Noordlaarder Esch en in de dalen van Drentsche Aa en Hunze op topografische kaart uit 1900-1930. Kaart: collectie Groninger Archieven (817_684.1).



Afb. 7 Zandwegen eindigen op de Noordlaarder Esch. Kadastrale kaart van 1889, collectie Groninger Archieven.

geschiedenis. Zo liggen bij Onnen de eeuwenoude zandwegen de Onneresweg, de Velakkersweg en de Koelenbergsteeg (afb. 5). Deze wegen lopen dwars over of naar de hooggelegen Onner Esch, een uitgestrekt open glooiend landschap. Het begin van de Onneresweg ligt hoog. Oorspronkelijk zijn dat opgewaaide zandduinen uit de laatste ijstijd (Weichselien). Uit opgravingen blijkt dat aan de westkant van de weg een hunebed heeft gelegen en aan de oostkant een rijengrafveld uit de middeleeuwen.³ Bij het recent uitgevoerde booronderzoek onder leiding van Anja Verbers (afb. 6) van Landschapsbeheer Groningen in het Veentje op de Onner Esch blijkt dat dit een onverveende pingoruïne is uit de laatste ijstijd. Nog tot

ver in de 20e eeuw bestond deze es uit veel kleine akkertjes. Onlangs heeft de coöperatie Land van Ons, die zich inzet voor herstel van de biodiversiteit en het landschap in Nederland, 26 ha boerenland op de Onner Esch gekocht.

Vanaf de laaggelegen voormalige veedriften de Noordlandsdrift en de Koelandsdrift kun je genieten van eindeloze vergezichten over de Onnerpolder. De driften fungeerden vroeger ook als belangrijke verbindingswegen.⁴

Ook bij Glimmen lopen zandwegen door het oude en diverse landschap van het dal van de Drentsche Aa. Denk hierbij aan de Lutsborgsweg, de Boerlaan, de Weg langs het Hemrik, de Kooiweg, de Oosterbroekweg en de Aweg. Op sommige plek-

- 3
Groenendijk 2016, 28,
29, 46.

- 4
Siekmans 1999, 7.

- 5
Spek 2021, 4-7.

- 6
Groenendijk 2016, 46.

- 7
Van Heumen 2018, 2.

ken vanaf deze zandwegen kun je verrast worden door doorzichten met achterkanten van villa's aan de Rijksstraatweg, de Witte Molen en A28. En dan nog zijn er in de polders aan de westkant van de A28 nog zandwegen. Over enkele jaren zal daar opnieuw de benedenloop van de Drentsche Aa gaan stromen. De zandweg Oude Schoolweg op de Glimmer Esch fungeerde tot ver in de 20e eeuw als kerkepad naar Noordlaren.

En bij Noordlaren zijn de Boenderstraat (achter de Bartholomeuskerk uit de 12e eeuw) en wegen op de Noordlaarder Esch eeuwenoud. Voor de ruilverkaveling van 1972-1974 bestond deze es net als die bij Onnen uit kleine akkertjes. Vroeger eindigde de Weg naar de Kerkduinen en de Weg langs het Hunebed op de es (afb. 7). Pas in de 20e eeuw zijn deze wegen doorgetrokken naar de Duinweg. Vanuit deze wegen beleef je de glooiende es en kun je molen de Korenschoof zien, het Noordlaarderbos en het bosje waarin het hunebed ligt. Volgens de hoogleraar Landschapsgeschiedenis Theo Spek behoort het dorpsgebied Noordlaren tot 'de best bewaard gebleven esdorpenlandschappen van de noordelijke Hondsrug'.⁵

Ontwikkelingen in wegennet

Hoe oud de zandwegen op de Harener Hondsrug zijn is moeilijk te zeggen. Henny Groenendijk gaat daar in zijn boek *Een rondleiding door pre- en vroeg-historisch Haren* uitgebreid op in. Hij schrijft dat uit opgravingen is gebleken dat het gebied van Haren in de prehistorie al een populair woonoord was en dat er een netwerk van wegen moet zijn geweest. Maar of dat al een doorgaand wegennet is geweest, is volgens hem de vraag.⁶ In ieder geval zal de bischop van Utrecht een impuls aan doorgaande rou-

tes vanuit het zuiden hebben gegeven toen hij de stad Groningen, Drenthe en een deel van Overijssel en Gelderland (Oversticht) in 1040 in leen kreeg van de keizer van het Heilige Roomse Rijk.

Geschiedenis hoofdroutes richting stad Groningen

Vanuit het zuiden naar de stad Groningen liepen drie hoofdroutes, de twee oudste vanuit Coevorden en één vanuit Meppel (afb. 8). De twee routes uit Coevorden kwamen bij Zuidlaren samen. Voorbij Noordlaren werd dit de Hoge Hereweg. Vervolgens voegde de Hoge Hereweg zich bij Harendermolen samen met de weg vanuit Meppel. De route van Coevorden, die grotendeels over de Rolderrug (Zweeloo, Rolde, Schipborg, Zuidlaren, Noordlaren) naar Groningen liep, was korter en van meer belang dan de route over de Hondsrug (Emmen, Odoorn, Borger, Gieten, Anloo en Zuidlaren). Vanaf Coevorden gingen de routes in zuidelijke richting door naar Bentheim en Münster in Duitsland en in westelijke richting naar Zwolle en Deventer.⁷ In de loop der tijd is de route van Meppel via De Punt steeds belangrijker geworden, zo belangrijk zelfs dat daarlangs de A28 is aangelegd.

Strategische doorgangen Besloten Venen en De Punt

Het dal van de Besloten Venen, ten noordwesten van het dorp Noordlaren, kon maar op één punt worden gepasseerd (afb. 9). Dat is over een zandrug ter plaatse van de huidige Zuidlaarderweg. Daarover liepen alle routes vanuit Coevorden naar de stad Groningen, een ware flessenhals. De Besloten Venen zijn ontstaan door smeltwater dat tijdens en na de voorlaatste ijstijd (Saalien) de Hondsrug doorbrak. Het water van de Drentsche Aa kon toen door dit dal naar de Hunze stromen. In de laatste ijstijd (Weichselien) ontstond de hiervoor genoem-



Afb. 6 Boren en gutsen in de onverveende pingoruïne op de Onner Esch, door Landschapsbeheer Groningen in 2021. Foto: auteur.

de zandrug in de Besloten Venen die de doorstroming van het water blokkeerde met als gevolg dat de Besloten Venen verveende. De Drentsche Aa vond toen zijn weg in noordwestelijke richting. In 2015/2016, is de verbinding tussen de Besloten Venen en het Zuidlaardermeer door de aanleg van een natte verbindingzone hersteld.⁸

Voor de route vanuit Meppel via Assen en Vries naar Groningen moest men bij De Punt de Drentsche Aa (toen Punterdiep geheten) oversteken. Oorspronkelijk was dat een voorde, een doorwaadbare plaats, en daarna tot begin 15e eeuw een pont. Toen in 1456 de Punterbrug (mogelijk lag er eerder een brug)⁹ over de Drentsche Aa werd gelegd, werd deze route steeds belangrijker.

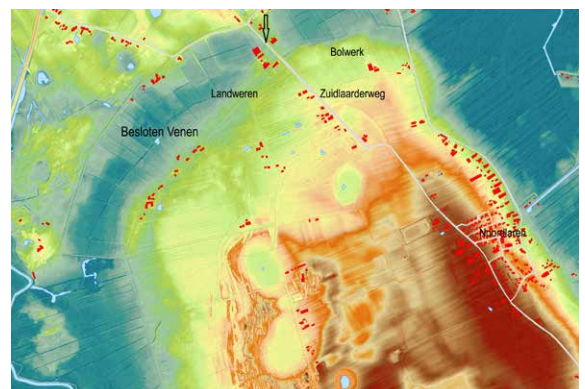
Versterkingen en bivakkerende legers

De doorgangen door de Besloten Venen (Zuidlaarderweg) en bij De Punt (Rijksstraatweg) waren niet alleen voor reizigers en goederenvervoer van belang. Voor legers waren het strategische punten om in handen te hebben. En legers van een groot aantal machthebbers trokken tussen de 13e en 18e eeuw vanuit het zuiden naar de stad Groningen op om die te veroveren. Door de doorgangen in handen te hebben, konden ze het verkeer op de wegen beheersen. De wegen werden toen heirwegen genoemd, wegen van het leger. De naam Hereweg is daarvan afgeleid.

Het is niet voor niets dat er juist bij deze doorgangen herhaaldelijk legerversterkingen zijn aangelegd. Dat begon in het begin 13e eeuw al. Tussen 1228-1232 is het Bolwerk (waarschijnlijk was dit de versterking Mitspete/Nutspete) door de Drenten aangelegd.¹⁰ Rond 1400 liet de bisschop van Utrecht (Frederik van Blankenheim) bij de Besloten Venen de versterking Blankeweer bouwen, een van zijn vijf versterkingen ten zuiden van de stad Groningen.¹¹ Ook liet hij landweren in de Besloten Venen graven.

Begin 16e eeuw waren de Saksen en de Oost-Friezen gelegerd bij De Punt, Glimmen, Noorderlaren en Zuidlaren. In die tijd liet de graaf van Oost-Friesland bij De Punt de versterking Weerdenbras aanleggen en maakten de Saksen van 'Blankeweer een groot landweer'.¹² Of de versterkingen bij de Besloten Venen steeds op dezelfde plek zijn aangelegd, is niet bekend. Wel waren de restanten van het Bolwerk tot 1918 in het weiland langs de Zuidlaarderweg tegenover herberg de Blankehoeve nog te zien. Die zijn toen verdwenen omdat de pachter het terrein egaliseerde. Tegenwoordig zijn de contouren van het Bolwerk in het veld alleen met een geoefend oog te traceren. Verder zijn ze op hoogtekaarten en luchtfoto's nog goed zichtbaar (zie afb. 9).

De opsomming van legers gaat nog even door. Want in de 16e eeuw hebben legers van toenmalige leenheren van de stad Groningen in de omgeving van Noorderlaren gebivakkeerd. Begin 16e eeuw waren dat Gelderse troepen en aan het eind van die eeuw had de Spaanse stadhouder Verdugo er zijn ruitery en veldlegers.¹³ Het lijkt logisch te veronderstellen dat ze daarvoor de heidevelden hebben gebruikt. En dan nog trok in 1672 Bommen Berend met zijn legers door Noorderlaren en de Besloten Venen, maar ook door Yde en De Punt. De doorgangen door de Besloten Venen en De Punt zijn ware (cultuur)historische hotspots. Met uitzondering van het Bolwerk (1228-1232) is in deze omgeving niet



Afb. 9 Strategische doorgang Besloten Venen. Bron: AHN2, ESRI.



Afb. 10 Bon ton fietsend 'Groningen en omstreken', Hoge Herenweg Glimmen, 1923.
Foto: fotograaf onbekend, collectie Groninger Archieven (1785_11136).

gevochten. Wel waren plunderingen van de omgeving aan de orde van de dag. Zo is het dorp Noordlaren door legers een aantal keer verwoest (1228, eind 16e eeuw en 1672).

Teloorgang Hoge Hereweg

Ooit was de Hoge Hereweg dus dé heirweg waarover legers vanuit het zuiden optrokken naar Groningen, dé 'Via Appia' op de Harener Hondsrug. Op geen enkele manier weerspiegelt deze weg tegenwoordig de allure die hij in het verleden had. En dat terwijl

de Hoge Hereweg door een weergaloos mooi Appelbergen loopt, een natuurgebied dat al honderden jaren zeer intrek is bij bon ton wandelend, fietsend en paardrijdend 'Groningen en omstreken' (afb. 10).

Dan vraag je je af wat de teloorgang van de Hoge Hereweg heeft veroorzaakt. Die bleek te maken te hebben met de aanleg van een verharde weg. Vanaf het begin van 19e eeuw werden de eerste verharde wegen in Haren aangelegd. Deze wegen werden gemaakt van 'gebroken keien', zogeheten Macadamwegen, vernoemd naar hun uitvinder

– 14
GA Familiearchief van Swinderen en De Marees van Swinderen (toegang 552, inv.nr. 463).
Stukken betreffende de aanleg en het onderhoud van een macadamweg tussen Haren en Zuidlaren, zomede de tolheffing daarop, 1841–1851.

– 15
Van Petersen 2002, 40.

John MacAdam (1756-1836). Als eerste is in 1824 de weg van Groningen naar De Punt verhard. Vervolgens werd in 1848 'den Straatweg van Zuidlaren naar den Rijksweg te Den Punt' (huidige Zuidlaarderweg) gemaakt.¹⁴ Opmerkelijk is dat het tracé niet via Harendermolen kwam te lopen, maar vanaf hoek Zuidlaarderweg/Vogelzangsteeg naar de Rijksweg bij De Punt. De reden daarvan was dat de concessionarissen op het standpunt stonden dat het een zo kort en recht mogelijke weg moest worden. Niet alleen vanwege de kortere rijtijd, ook om zoveel mogelijk kosten te besparen. Dit standpunt had tot gevolg dat de Hoge Hereweg door Appelbergen verweesd achterbleef. Het had wel als voordeel dat deze weg veel van zijn oorspronkelijke karakter hield en ook dat langs liggende karrenroutes en relictten uit de laatste ijstijd als zandduinen en uitblazingskommen nog intact zijn.

Eigenlijk had de straatweg er al vijf jaar eerder kunnen liggen. In 1843 hadden Harener concessionarissen koninklijke toestemming de weg aan te leggen en te exploiteren. Echter met Zuidlaarder bestuurders en notabelen ontstond onenigheid over het te volgen tracé in Drenthe. De Zuidlaarders wilden dat de weg door Midlaren en langs de Plankensloot liep. Dat was dus niet de kortste weg over de es van Midlaren. Dat deze omweg langer was kon in hun ogen financieel worden opgelost. De termijn

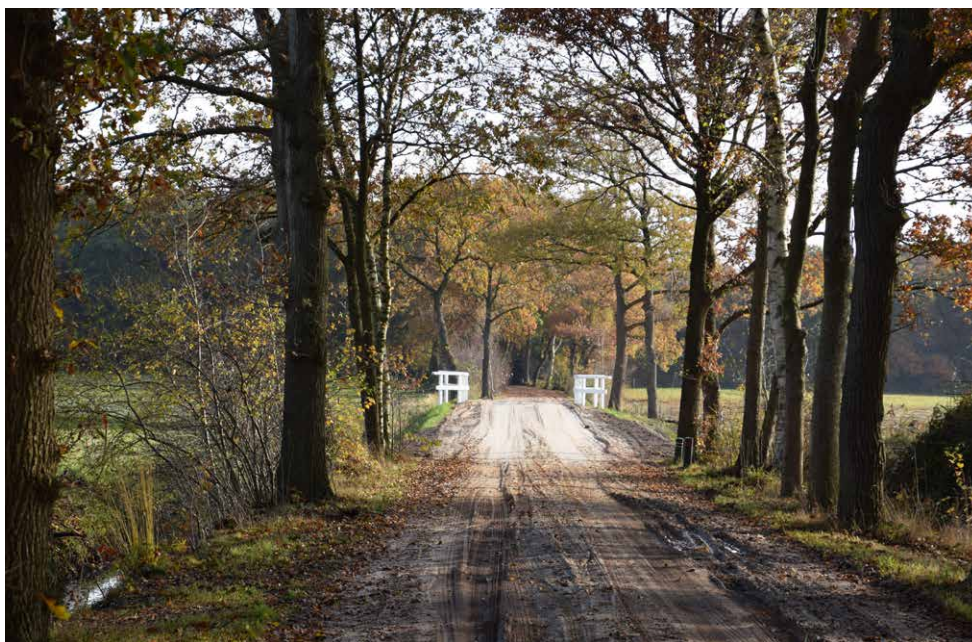
waarbinnen de weg gerealiseerd moest zijn, verstreek. Vervolgens ging in 1848 de bevoegdheid om de weg aan te leggen naar de Zuidlaarder concessionarissen. Aan hen hebben we dus die bochten bij Midlaren te danken.

Van uitwaaiierende karrenroutes naar gebaande wegen

Vroeger waren doorgaande zandwegen veel breder dan tegenwoordig. Zij hadden toen alle ruimte. Dat was nodig omdat door weersinvloeden delen van routes onbegaanbaar konden zijn. Men kon dan 'versporen' naar een naastliggend spoor. In de loop van de 19e eeuw werden belangrijke doorgaande wegen door wegverbetering (deklaag van leem, zand of grind) en afbakening door wallen of boomsingels smaller gemaakt (afb. 11).¹⁵ Toen de herenwegen verhard waren, werd de langs liggende grond verkocht of verdeeld. Daarop werden vaak huisjes gebouwd.

Veel restanten van oude karrenroutes zijn nog zichtbaar in natuurgebieden. Het meest bekend is het Balloërveld. Daar is nog een honderden meters brede strook met voormalige karrenroutes te zien. Ook zijn ze te zien in de Gasterse Duinen, de Kampsheide en op het Hijkerveld in Drenthe.

Buiten de herenwegen waren er ook veel alternatieve karrenroutes. Daarvan zijn vanaf Schipborg nog delen te volgen in Vijftig Bunder, het Noord-



Afb. 11 Pollselaan door landgoed Blanckenborch. Foto: auteur.

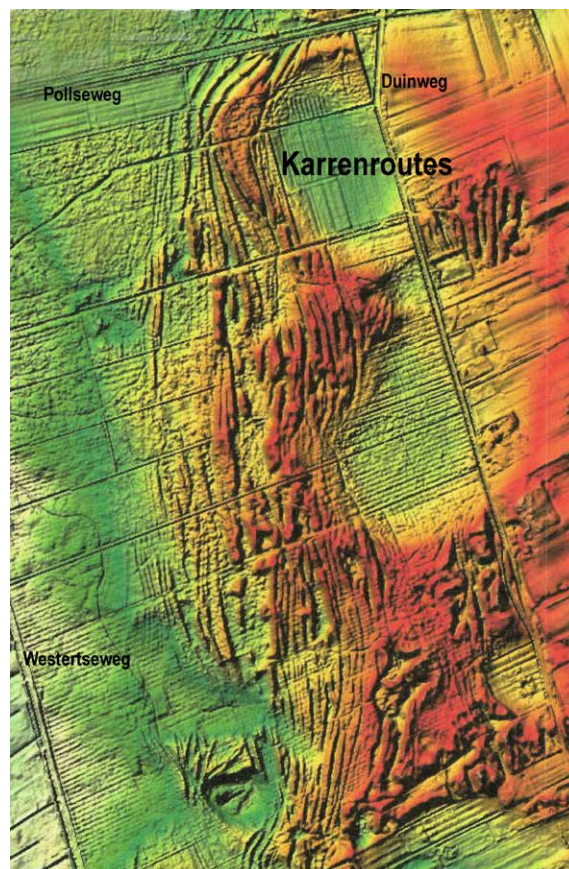
laarderbos, het terrein van Natuurvriendenhuis De Hondsrug en Appelbergen (afb. 12 en 13). Net als de hoofdroutes moesten alternatieve karrenroutes zich bundelen om door de Besloten Venen te kunnen. Vervolgens konden ze weer uitwaaiëren in de richting van De Punt of Harendermolen. Opvallend en logisch is dat de routes laagtes omzeilden, zoals veengebieden of pingoruïnes en uitblazingskommen uit de laatste ijstijd. De Harener Hondsrug ligt vol met dergelijke laagtes.

Verder speelde in de 18e en 19e eeuw de spoorbreedte (afstand tussen de wielen van dezelfde as) van karren een belangrijke rol om alternatieve routes te gebruiken. Ieder gewest had zijn eigen spoorbreedte. Dat maakte het niet eenvoudig om van het ene naar het andere gewest te rijden. Daarom wilde het landsbestuur de spoorbreedte uniformeren en vaardigde in 1520 de eerste maatregelen af. Dat leidde niet tot opvolging omdat de lokale behoefte niet overeenstemde met het algemene belang. In 1692, na 170 jaar bakkeleien, werd het brede Hollandse Spoor van 128 cm op openbare herenwegen (benoorden de rivieren) voor karren verplicht gesteld.¹⁶ Om ingezetenen tegemoet te komen mochten zij hun oude karren met smallere spoorbreedtes op woeste gronden afrijden.

Van karrenroutes naar gebaande zandwegen

Net als hoofdroutes werden alternatieve routes steeds meer gebaande zandwegen. Dat begon met de markescheidingen van begin en midden 17e eeuw. Toen werd vruchtbare grond particulier eigendom en steeds meer begremsd.¹⁷ De markescheidingen hadden tot gevolg dat alternatieve karrenroutes uit moesten wijken naar woeste gronden. Maar ook daar konden ze op een gegeven moment niet meer over. Dat had te maken met de verdeling van veel woeste gronden in de 19e eeuw

onder de markegenoten. Zo werden bijvoorbeeld bij Noordlaren in 1848 onder andere 't Groote Velt (huidige Noordlaarderbos) en het Plaggeveld gepri-vatiseerd en werden nieuwe zandwegen (de huidige Duinweg, de Beslotenveenseweg, de Westertseweg, de (verlengde) Kampsteeg en de Oorsprong) aangelegd (zie afb. 12).¹⁸ Dit betekende dat de karren en koetsen als alternatief voor hoofdroutes alleen nog maar over deze gebaande zandwegen konden rijden. Voor het aanleggen van de nieuwe zandwegen hadden de kersverse eigenaren zich notarieel verplicht. Althans voor het deel dat grensde aan hun perceel. Net als buurtwegen werden deze wegen eigendom van de marke van Noordlaren. Aan de nieuwe wegen kwamen ontginningsboerderijtjes te liggen. Begin 20e eeuw zijn veel zandwegen van de marke gratis overgedragen aan de gemeente Haren.¹⁹



Afb. 12 Karrenroutes in Noordlaarderbos. Bron: AHN2, ESRI.

– 16
Heringa 1964, 46–47.

– 17
Joosting 1920, 147.

– 18
GA Akte van verdeling
1848.

– 19
Ketelaar 1990.

– 20
Lenting 2021, in
voorbereiding.

– 21
De Roller 2014, 12.

– 22
Schenk 2016.

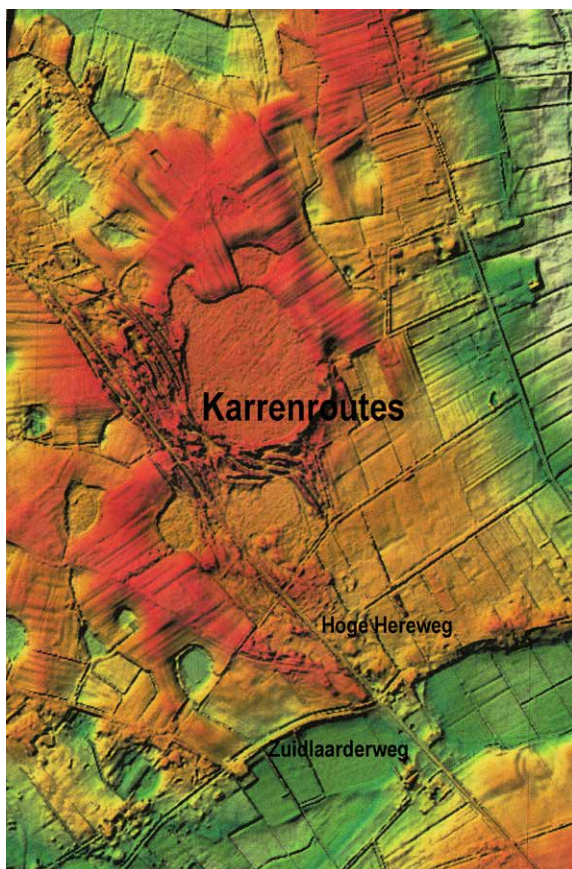
Archeologisch onderzoek

In 2020 is het Drentse natuurgebied Vijftig Bunder afgeplagd. Het doel daarvan is de heide terug te laten komen en het reliëf van karrenroutes beter zichtbaar te maken.²⁰ Tijdens het afplaggen kwamen talloze karrensporen tevoorschijn. Allemaal lopen ze in de richting van het Noordlaarderbos en de Noordlaarder Esch (afb. 14).

Al eerder was bekend dat de doorgangen tussen zandruggen in het Noordlaarderbos karrenroutes waren geweest. Dat is eind 2013 bevestigd door een archeologisch onderzoek (afb. 15 en 16). In drie van de vier proefsleuven werden sporen van karrenroutes aangetroffen. Opmerkelijk was dat de doorgangen tussen de zandruggen er al waren voordat de karren en koetsen daar doorheen gingen rijden. In de publicatie over het onderzoek is daarover te lezen: 'Er zijn geen aanwijzingen dat het reliëf is



Afb. 14 Een van de zichtbaar gemaakte karrensporen in Vijftig Bunder, Midlaren, 2020. Foto: auteur.



Afb. 13 Karrenroutes in Appellbergen. Bron: AHN2, ESRI

veroorzaakt door de karrensporen. Vermoedelijk is het reliëf ouder en hebben de karrensporen van het bestaande reliëf gebruikt gemaakt.²¹ Bodemonderzoeken van 2014/2015 en 2019/2020 wijzen uit dat de doorgangen zijn uitgediept en dat het zand aan weerszijde is opgeworpen. Het reliëf is dus niet natuurlijk ontstaan, maar antropogeen. Het blijft de vraag wie de doorgangen heeft gegraven. Zoals eerder aangegeven hebben legers uit de late middeleeuwen en vroege tijd in de omgeving van Noordlaren en De Punt gebivakkeerd of hadden hier hun ruitery. Mogelijk zou daarmee een relatie gelegd kunnen worden, ware het niet dat geen enkele vondst is aangetroffen die dat zou kunnen bevestigen. De onderzoeken maakten deel uit van een provinciaal burgerparticipatieproject waar een hechte groep van tien vrijwilligers uit de omgeving aan meewerkten en wat resulteerde in het boek *Kroniek van het Noordlaarderbos, de woelige achtertuin van de stad Groningen*.²²



Afb. 15 Dwarsdoorsnede door karrenspoor in het Noordlaarderbos, 2013. Foto: auteur.



Afb. 16 Bovenaanzicht van karrenspoor in Noordlaarderbos, na afplaggen. Foto: auteur.

Recente invloed op zandwegen

Het verharden van wegen en de markeverdelingen hadden dus invloed op het oude fijnmazige wegennet op de Harener Hondsrug. Maar ook latere ontwikkelingen leidden in de 19e en 20e eeuw tot veranderingen. Dat had te maken met ruilverkavelingen en het meer dan 30 jaar durende landinrichtingsproject van Haren.²³ Daardoor zijn op de Harener Hondsrug zandwegen gedeeltelijk verlegd of zelfs verdwenen. Zo wijzigde in 1972/1974 op de Noordlaarder Esch de tracés van de Pollseweg en de Weg naar de Kerkduinen. Ook zijn (delen van) zandwegen in de aanloop van de Landinrichting Haren toebedeeld aan particulieren. Voorbeelden daarvan zijn de Padlandsweg bij Onnen, Achter de Hoven en grotendeels de Lusthofweg in Noordlaren.

Maar ook het aanleggen van de spoorwegen, het rangeerterrein bij Onnen en de A28 hadden invloed op veel wegen. Voor belangrijke zandwegen werden spoorovergangen of tunnels aangelegd of ze werden omgeleid. Minder belangrijke werden doodlopende zandwegen. Zo werd door de aanleg van het rangeerterrein en het viaduct (1916-1920) de Vlasoorsteeg bij Onnen een doodlopende zandweg (zie afb. 4).

Beleid rondom de zandwegen, vroeger en nu

Bijna zijn ruim veertig jaar geleden veel zandwegen verhard. Tot grote schrik van milieubewuste inwoners van Haren stelde het college van burgemeester en wethouders in 1978 aan de gemeenteraad voor een groot aantal zandwegen te verharden. Op dat voornemen reageerde de voorzitter Thijs Duijm van de werkgroep Natuurbehoud en Milieubeheer met een brandbrief.²⁴ Daarin werden de risico's benadrukt voor het milieu en de toename van de gemiddelde snelheid van het gemotoriseerd verkeer met alle gevolgen van dien voor geluid, stank, verontreiniging, beschadiging en overlast voor fietsers, wandelaars en ruiters. En daar kwamen nog de bezwaren bij van schade aan bomen, heggen en bermbegroeiingen. Het collegevoorstel met brandbrief belandde vervolgens onder in de bekende la. Echter, de discussie over het behoud van de zandwegen bleef de kop opsteken. Uiteindelijk kreeg het na elf jaar een positief vervolg. Het belang van het behoud van de zandwegen werd onderkend en leidde in 1989 tot de 'Nota Zandwegen'. Als uitgangspunt is daarin vastgelegd: *'gezien de landschappelijke, ecologische, recreatieve en cultuurhistorische*

– 23
Aferond begin 2017.

– 24
Duijm 1978.

– 25
Gemeente Haren april
1989, 2.



Afb. 17 Jaarlijks onderhoud: ploegen van zandwegen, voorjaar 2021. Foto: auteur.

*functies van deze wegen verdient het alleszins aanbeveling de zandwegen in stand te houden.*²⁵ Deze nota is al meer dan 30 jaar voor zandwegen en de wijze van het onderhoud 'staand beleid' (afb. 17).

Afgelopen decennia is het op de zandwegen en (fiets-)paden veel drukker geworden en zijn de voertuigen steeds groter en zwaarder geworden. Ook de aard van voertuigen is veranderd. Langs scheurende motorcrossers, quads, *Fourwheeldrives* (4WD's), gemotoriseerde toertochten leveren hinder en gevaar op (afb. 18). Er zijn dan ook dringend

maatregelen nodig om het niet noodzakelijke gemotoriseerde verkeer te weren. Ook nog steeds dreigen (delen van) zandwegen te worden verhard of bij percelen getrokken of dat er mogelijk zonne-industrieparken met manshoge hekken langs aangelegd mogen worden. Verder is het nodig de ecologische betekenis van de zandwegen scherper in beeld te krijgen en bermbeheer te baseren op de nieuwste inzichten.

De zandwegen zijn dragers van het landschap en daarmee integraal onderdeel van het erfgoed.



Afb. 18 Motorcrossers Duinweg. Foto: auteur.



Afb. 19 Onneresweg door Land van Ons. Foto: auteur.

Waarden die in de voormalige gemeente Haren vanzelfsprekend waren en verankerd lagen in beleid en opvattingen. Voor Groningen geldt de erfgoedverordening 2017 die aansluit bij de begripsbepalingen en definities van de Erfgoedwet 2016. Die moet ook voor het erfgoed van de voormalige gemeente Haren gaan gelden. De borging in de Cultuurhistorische Waardenkaart is nog niet gerealiseerd. Dat maakte dat Stichting Landelijk Gebied Haren (SLGH) de nota Zandwegen in Haren opstelde en in april 2020 aanbood aan het college van de gemeente Groningen.²⁶ Het zandwegenbeleid van Groningen is nog in ontwikkeling. Gelukkig wordt het belang van zandwegen als belangrijk erfgoed door de gemeente steeds meer onderkend (afb. 19).

²⁶
SLGH 2020.

²⁷
Citaat Brabantse
Hoeders.

Versterk beleving van zandwegen

Zandwegen zijn lang geleden ontstaan en hebben hun functie en profiel grotendeels weten te behouden. Ze zijn geliefd bij aanwonenden, wandelaars, fietsers en ruiters. Ze laten zien hoe het landschap ooit was. De beleving van het landschap, natuur en cultuurhistorie kan nog verder worden versterkt: door verdwenen zandwegen en ecologische verbindingen te herstellen, ontbrekende schakels in het netwerk van zandwegen te maken en de rust en stilte te stimuleren. Het is een wonder dat zandwegen er nog zijn. Een mooier erfgoed kunnen we ons niet wensen (afb. 20). Laat ze blijven, want een ding is zeker: weg = weg.²⁷

Afb. 20 Duinweg.
Foto: Auteur.



Literatuur

Baks, P., *Weerdenbras, een verdwenen laat-middeleeuwse veldversterking nabij de Groninger Punt*, doctoraalscriptie Rijksuniversiteit Groningen, Groningen, 1989.

Broek, J. van den, *Groningen, een stad apart*. Groninger Historische reeks 35. Assen, 2007.

Broek, J. van den, *Het geheime dagboek van de Groninger stadssecretaris Johan Julsing 1589-1594*, Groninger Bronnenreeks 2, Assen, 2006.

Duijm, M., brief werkgroep Natuurbehoud en Milieubeheer aan gemeente Haren, 20 augustus 1978.

Faasen, T., *Natuurwaarde van zandwegen in agrarisch gebied*. Ecologica-rapport projectnr. 2019/62. Maarheze, 2020.

Gemeente Haren, *Zandwegen van de gemeente Haren*, Beleidsnota. Haren, 1989.

Groenendijk, H.A., *Een rondleiding door pre- en vroeghistorisch Haren*, Harener Historische Reeks 21, Haren, 2016.

Heringa, J., 'Het Hollandse Spoor', in: *Mededelingen der Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen, afd. Letterkunde*. Nieuwe reeks – deel 27-1 (1964), 1-59.

Heumen, R.J.M. van, *In de sporen van het verleden. Een ruimtelijke analyse van het historische routenetwerk in het Hondsruggebied op basis van karrensporen*. Masterscriptie Rijksuniversiteit Groningen, Groningen, 2018.

Hombergh, F.A.H. van den en E.O. van der Werff, *Sicke Benninghe, Croniken der Vrescher Landen mijten Zoeven Seelanden ende der stadt Groningen*. deel III, 's-Gravenhage, 2012.

Joosting, J.G.C. en B.M. de Jonge van Ellemeet, 'De Groningsche markten' in: *Geschiedkundige atlas van Nederland. Deel 5: De markten van Drente Groningen Overijsel en Gelderland*. 's-Gravenhage, 1920.

Ketelaar, F.C.J., *Driften, stegen, lanen. Straatnamen in Haren*, Harener Historische Reeks 7, Haren, 1990.

Klingers, J., 'Een redelijke goede herberge de Punt genaemt' De Groninger Punt te Glimmen: 18e-eeuws tolhuis blijkt 17e-eeuwse grensherberg', in: *Historisch Jaarboek Groningen* (2017), 28-47.

Lenting, J.J. en J.L. van Beek, *Archeologische begeleiding De Vijftig Bunder, Midlaren, gemeente Tynaarlo*, RAAP-rapport, Weesp, 2021, in voorbereiding.

Petersen, J.W. van, *Reizen is tol betalen, De verkeersontwikkeling in en om het gebied van Rijk en IJssel tot de Bataafse omwenteling in 1795*. Aalten, 2002.

Rij, H. van, *Een verhaal over Groningen, Drente, Coevorden*. Hilversum, 1989.

Roller, G.J. de, *Archeologisch proefsleuvenonderzoek. Noordlaarderbos te Noordlaren, gemeente Haren (GR)*. MUG-Publicatie 2013-100. Leek, 2014.

Schenk, I.L., *Kroniek van het Noordlaarderbos, de woelige achtertuin van de stad Groningen*, Assen, 2016 en herdruk, Assen, 2017.

Siekman, R., *Onnen tot 2000*, Onnen, 1999.

Spek, T., 'Het esdorpenlandschap van Noordlaren: een cultuurhistorische schatkamer' in: *Dorpskrant Noordlaren*, mei 2021, p. 4-7.

Spiekhout, A.G.M., *Het middeleeuwse kastelenlandschap van het Oversticht. De ontwikkeling van bisschoppelijke burchten, adellijke huizen en versterkingen in relatie tot het landschap en de samenleving in Noordoost-Nederland tussen 1050 en 1450*. Proefschrift Rijksuniversiteit Groningen, Ede, 2020.

Stichting Landelijk Gebied Haren (SLGH), *Zandwegen in Haren, deel I en deel II Inventarisatie zandwegen*. Nota, april 2020.