

A large, stylized letter 'Z' is overlaid on the left side of the page. It is composed of three overlapping shapes: a blue one on the left, a brown one in the middle, and a green one on the right.

Nota Zandwegen

Samenvatting

Ede is trots op haar zandwegen!

Zandwegen hebben naast een verkeersfunctie, zowel een natuur-, - cultuurhistorische-, - recreatieve en landschappelijke waarde. Het karakter van de zandwegen moet dan ook zoveel mogelijk behouden blijven. Echter er spelen ook nog andere belangen een rol.

De gemeente Ede is verantwoordelijk voor circa 80 kilometer openbare zandwegen. En ontvangt, als wegbeheerder, dan ook regelmatig vragen en klachten over deze zandwegen, bijvoorbeeld over stofoverlast, veiligheidsaspecten etc. Soms zijn deze klachten inherent aan het karakter van de zandweg. Een zandweg stuift nu eenmaal als daar een auto overheen rijdt. Maar soms rijden er zoveel auto's overheen dat de vraag gesteld moet worden of het gebruik wel past bij de zandweg. Een maatregel, zoals bijvoorbeeld een fysieke knip in de weg, kan dan zorgen dat het verkeer afneemt, zonder het karakter van de zandweg aan te tasten en de woningen nog wel bereikbaar blijven.

Maar is een maatregel wel altijd nodig? En zo ja, wat is dan de meest geschikte maatregel?

Deze Nota Zandwegen vormt het beleidskader waarbinnen bovenstaande twee vragen consequent beantwoord kunnen worden, rekening houdend met de verschillende, soms tegenstrijdige, belangen.

De onderliggende visie met betrekking tot zandwegen is:

a) behoud van de zandwegen vanwege natuur-, - cultuurhistorische –, en landschappelijke waarden

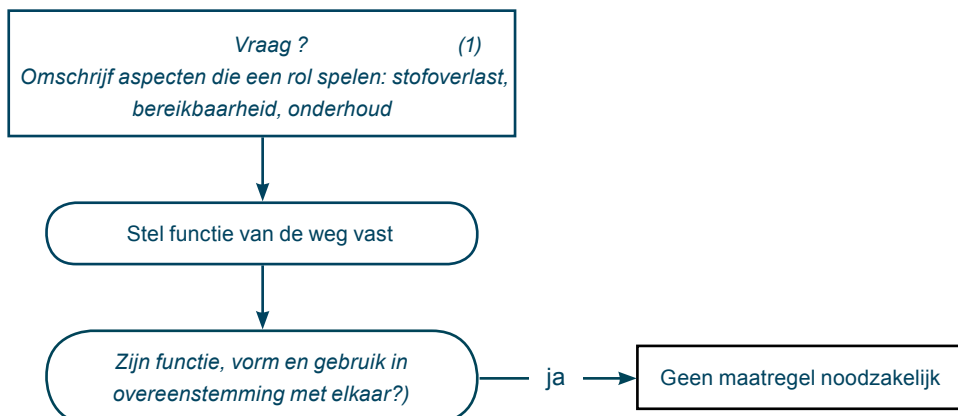
b) bedrijven, woningen en recreatieve bestemmingen moeten bereikbaar zijn, maar op een zodanige manier dat het karakter van de zandwegen behouden blijft. De bereikbaarheid mag niet ten koste gaan van de natuur-, - cultuurhistorische – en landschappelijke waarden. De zandwegen in Ede zijn erftoegangswegen, waarbij het gemotoriseerde verkeer wel aanwezig is, maar een ondergeschikte rol heeft ten opzichte van de natuur – cultuurhistorische, recreatieve – en landschappelijke waarden.

c) als het niet mogelijk is om met het huidige gebruik of de huidige vorm het karakter van de zandweg te behouden, worden maatregelen toegepast ((gedeeltelijk) afsluiten, knip aanbrengen, eenrichtingsverkeer, verharderen), zodat de functie, vorm en het gebruik van de weg op elkaar afgestemd worden en bedrijven, woningen en recreatieve bestemmingen goed bereikbaar zijn.

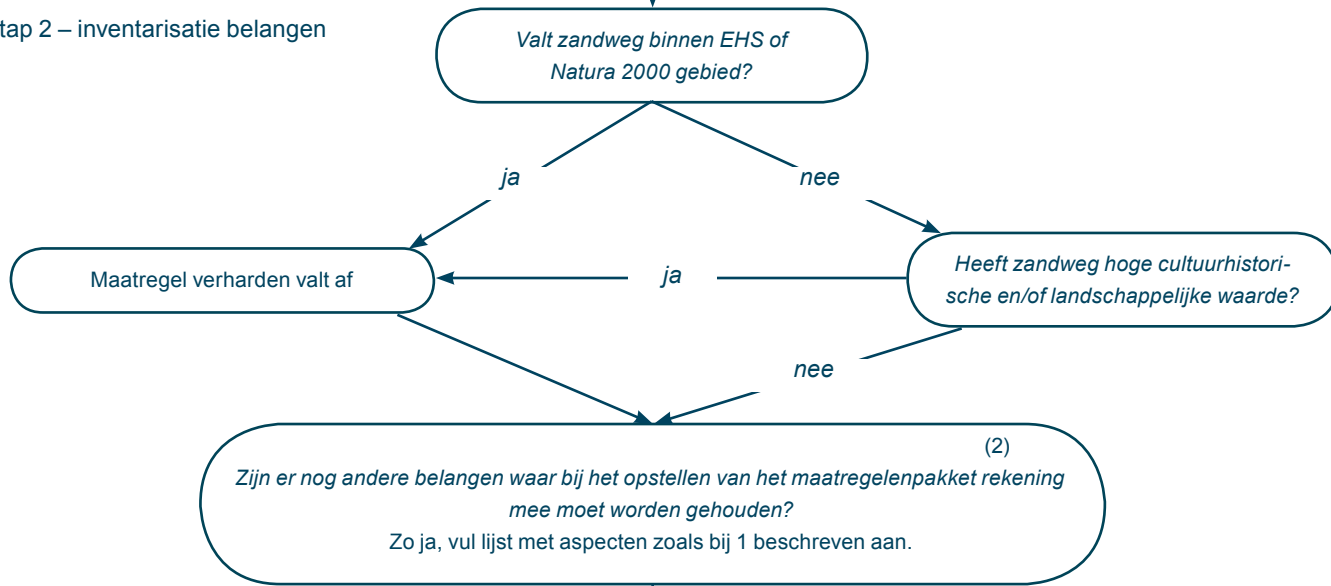
Om te zorgen dat bedrijven, woningen en recreatieve ondernemingen bereikbaar zijn worden zandwegen regelmatig onderhouden. De mate van onderhoud is afhankelijk van de functies langs een zandweg. Hoe meer verkeer de functie aantrekt, hoe intensiever het onderhoudsregime van de zandweg is.

Indien het gebruik of de vorm van de weg niet passen bij de functie van de weg (bijvoorbeeld veel sluipverkeer), worden maatregelen getroffen. Door het schema op de volgende bladzijde te doorlopen, wordt per zandweg de beste maatregel gevonden, waarbij rekening wordt gehouden met alle belangen. Deze maatregel kan variëren van bijvoorbeeld niets doen, een knip aanbrengen in de weg tot het verharderen van de zandweg. Waarbij de voorkeur uitgaat naar die maatregel die het minste effect heeft op het karakter van de zandweg.

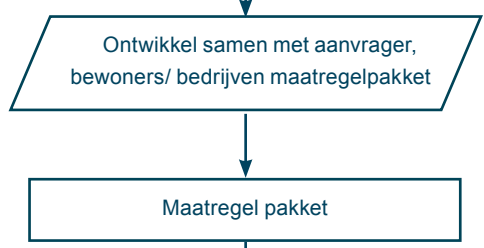
Stap 1 – functie bepaling



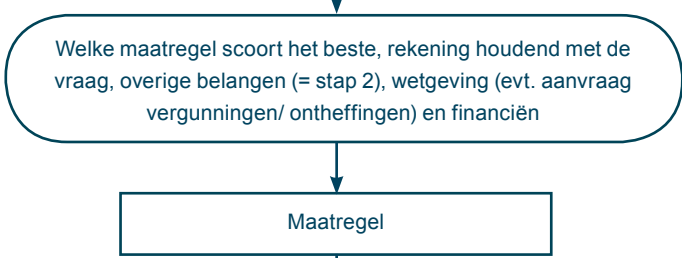
Stap 2 – inventarisatie belangen



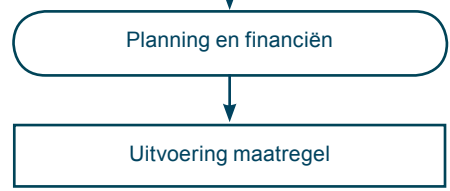
Stap 3 – ontwikkelen maatregelpakket



Stap 4 - afweging



Stap 5 - uitvoering



Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1. Inleiding	7
1.1. Aanleiding	7
1.2. Het dilemma van de zandwegen	7
1.3. Doelstelling	8
1.4. Verantwoordelijkheid gemeente	8
1.5. Uitgangspunten	8
1.6. Leeswijzer	8
2. Geschiedenis van het zandwegenbeleid	9
2.1. 'Plan Zandwegen op de Veluwe'	9
2.2. 'Rapport gemeentelijke werkgroep zandwegen Ede'	9
2.3. 'Nota verharding toegangswegen campings'	10
2.4. 'Nota zandwegen binnen de bebouwde kom Ede'	10
2.5. 'Startnotitie Nota Zandwegen'	10
3. Ruimtelijke plannen	13
3.1. Nationaal beleid	13
3.1.1. 'Nota ruimte'	13
3.1.2. 'Nota Mobiliteit'	13
3.1.3. 'Plattelands OntwikkelingsProgramma' 2007-2013	14
3.1.4. Belvedere	14
3.2. Provinciaal beleid	14
3.2.1. 'Streekplan / Structuurvisie Gelderland'	14
3.2.2. 'Reconstructieplan Gelderse Vallei / Utrecht- Oost' en 'Reconstructieplan Veluwe'	15
3.2.3. Belvoir III	15
3.3. Gemeentelijk beleid	15
3.3.1. 'Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan Ede'	15
3.3.2. 'Bestemmingsplan Natuurgebied Veluwe'	15
3.3.3. 'Bestemmingsplan agrarisch buitengebied Ede'	15
3.3.4. 'Ontwikkelingsplan buitengebied Ede- Ruimte voor kwaliteit'	16
3.3.5. 'Nota van uitgangspunten bestemmingsplan agrarisch buitengebied Ede'	16
3.3.6. 'Startnotitie nota Monumentzorg' en toekomstige Nota Cultuurhistorie	16
3.3.7. Archeologiebeleid in Ede	17
4. Belangen	19
4.1. Natuur	19
4.1.1. Ecologie	19
4.1.2. Natuurbescherming	21
4.2. Landschap	21
4.3. Cultuurhistorie	21
4.4. Bereikbaarheid van bedrijven en woningen	22
4.5. Verkeersveiligheid	22
4.6. Recreatie	22
4.7. Leefbaarheid	22
4.8. Wegbeheer	23
5. Visie	25

6.	Stappenplan Zandwegen	27
	6.1. Stap 1 – functie bepaling	27
	6.2. Stap 2 – inventarisatie belangen	29
	6.3. Stap 3 – ontwikkeling maatregelpakket	29
	6.3.1. Het verbeteren van de structuur van de zandweg	29
	6.3.2. Het geheel afsluiten van de weg of een wegvak	30
	6.3.3. Selectief afsluiten	30
	6.3.4. Aanbrengen knip	30
	6.3.5. Eenrichtingverkeer	31
	6.3.6. Snelheidsremmende maatregelen	31
	6.3.7. Uitbreiding van het netwerk	31
	6.3.8. Verharden	31
	6.4. Stap 4 – afweging	32
	6.5. Stap 5 – uitvoering en financiering	32
7.	Relatie met beheer en aanlegvergunningstelsel	33
	7.1. Beheerplan	33
	7.2. Aanlegvergunningstelsel	33
8.	Bronnenlijst	35
9.	Bijlage: verslag van rondetafelgesprek	37
10.	Bijlage: technische mogelijkheden zandwegen	47

1. Inleiding

Deze Nota zandwegen geeft het gemeentelijke beleid weer ten aanzien van de zandwegen die onder haar beheer vallen.

In het wegennetwerk van de gemeente Ede ligt een groot aantal zandwegen. Deze zandwegen beslaan een totale lengte van ruim 200 kilometer. De wegen liggen grotendeels buiten de bebouwde kom. Een groot deel van deze wegen is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en heeft voornamelijk een recreatieve functie ten behoeve van wandelaar, fietsers en ruiters. Een gebied met een lengte van ongeveer 80 kilometer heeft echter een volledige verkeersfunctie en zorgt voor de reguliere ontsluiting van woningen en bedrijven. Langs deze wegen zijn ruim 300 woningen, ruim 80 bedrijven, 12 boerderijen, 6 horecagelegenheden, 10 campings, 3 maneges en meer dan 20 vakantiewoningen gelegen. Zandwegen worden op verschillende manieren gebruikt; er zijn zandwegen waar vrijwel geen gemotoriseerd verkeer rijdt en er zijn wegen die relatief hoge verkeersintensiteiten kennen en waarvan zelfs sluipverkeer gebruik maakt. Landbouwverkeer gebruikt zandwegen als verbindingsroute tussen boerderijen, akkers en weilanden; de wegen waarlangs bedrijven gevestigd zijn worden gebruikt door zwaar bevoorradingsverkeer.

Vooraf 's zomers zorgt het toeristenverkeer voor extra verkeersdruk op zandwegen; een aantal campings en andere recreatiebestemmingen worden ontsloten door zandwegen.

1.1. Aanleiding

Tot op heden was er geen integraal gemeentelijk beleid voor zandwegen; het beleid voor zandwegen binnen de bebouwde kom stamt uit 1992 en het beleid voor zandwegen buiten de bebouwde kom dateert uit 1975. De laatste jaren neemt onder invloed van de intensievere bebouwing het autoverkeer op zandwegen toe. Als gevolg hiervan stijgt het aantal klachten van gebruikers en bewoners, waarbij de bereikbaarheid van de woningen, overlast van stof en de

slechte staat van de wegen leiden tot het verzoek om verharding of (gedeeltelijke) afsluiting van de wegen.

Tot op heden worden klachten en verzoeken om verkeersmaatregelen te treffen op individuele basis behandeld. Er is behoefte aan breed gedragen, integraal beleid ten aanzien van de zandwegen, waardoor het mogelijk gemaakt wordt om consequent een zorgvuldige belangenafweging te kunnen maken bij het treffen van maatregelen rond gebruik en het beheer van deze wegen.

Het vigerende beleid ten aanzien van zandwegen buiten de bebouwde kom bepaalt dat terughoudendheid wordt betracht bij het verharderen van zandwegen. Cultuurhistorische, landschappelijke en natuurwaarden liggen hieraan ten grondslag. Tegelijkertijd wordt gesteld dat andere maatregelen, zoals afsluiten of verharding van zandwegen vanwege de functie van die wegen soms niet te voorkomen is.

Medio 2008 is de startnotitie zandwegen door de raad van de gemeente Ede vastgesteld, waarvan deze nota de uitwerking is.

1.2. Het dilemma van de zandwegen

Het dilemma van de zandwegen kan als volgt omschreven worden:

- Het autoverkeer op zandwegen neemt toe door intensivering van de bebouwing en het type verkeer verandert (o.a. zwaardere voertuigen). Dit leidt tot extra slijtage aan en een stijgend aantal klachten over zandwegen;
- De klachten hebben vooral betrekking op het onderhoud en de slechte bereikbaarheid van woningen en bedrijven, maar ook over de toename van sluipverkeer en stofoverlast;
- Er is sprake van een toenemend aantal verzoeken om verkeersmaatregelen, waaronder snelheidsremmende maatregelen en afsluitingen;

- Maatregelen worden tot op heden individueel behandeld; er is behoefte aan een integraal beleid ten aanzien van zandwegen;
- Er is sprake van een groot aantal, soms tegenstrijdige, belangen, waardoor dilemma's ontstaan bij de afhandeling van klachten en verzoeken om maatregelen.

1.3. Doelstelling

Doelstelling van de Nota zandwegen is het vaststellen van beleid ten aanzien van zandwegen in de gemeente Ede, rekening houdend met de verschillende belangen van gebruikers en met de ruimtelijke plannen die op het gebied van invloed zijn.

Het beleid is erop gericht om de verschillende functies van zandwegen te beschrijven en aan die functies oplossingsrichtingen te koppelen ten aanzien van het gebruik en beheer.

1.4. Verantwoordelijkheid gemeente

In artikel 16 van de wegenwet staat dat de gemeente heeft te zorgen, dat de binnen haar gebied liggende wegen, met uitzondering van de wegen, welke door het Rijk of een provincie worden onderhouden, in goede staat verkeren. Hiertoe hanteert de gemeente voor zandwegen een bepaald onderhouds-regime. Dit regime is afhankelijk van

de functie van een weg en de weers-omstandigheden. Daarnaast heeft de gemeente een meldpunt beheer. Bij dit meldpunt kunnen gebreken aan de openbare ruimte worden gemeld, zodat de gemeente adequaat kan reageren op gebreken. Met het beheerplan en het meldpunt beheer neemt de gemeente haar verantwoordelijkheid als wegbeheerder serieus en beperkt ze op deze manier haar aansprakelijkheid.

Het kan voorkomen dat door natuurgeweld de schade zo groot is dat de schade op een zandweg niet direct hersteld kan worden. In die gevallen voorziet de gemeente in tijdelijke voorzieningen (bijvoorbeeld het plaatsen van waarschuwingsborden).

Echter dit neemt niet weg dat de weggebruiker ook geacht wordt zich aan te passen aan de omstandigheden van de weg. Jurisprudentie beschrijft bijvoorbeeld dat het rijden op een onverharde weg extra oplettendheid van de weggebruiker vergt. Die moet niet alleen acht slaan op aanwijzingen, zoals een bord, maar ook op omgevingsfactoren.

1.5. Uitgangspunten

Bij de ontwikkeling van de Nota zandwegen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het beleid wordt gesteund door bestaande ruimtelijke plannen
- Het beleid houdt rekening met verschillende belangen en wordt breed gedragen

- Het beleid geeft inzicht in de functies van zandwegen
- Het beleid brengt de eisen ten aanzien van gebruik en beheer in kaart

1.6. Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft de geschiedenis van het zandwegenbeleid weer vanaf 1974 tot aan de 'Startnotitie Nota Zandwegen' uit 2008.

Hoofdstuk 3 bespreekt hoe het zandwegenbeleid aansluit op het ruimtelijke beleidsmatige kader, op het nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau.

Hoofdstuk 4 behandelt de verschillende belangen en belangengroepen die betrekking hebben op de zandwegen.

Hoofdstuk 5 geeft de visie met betrekking tot zandwegen weer.

Hoofdstuk 6 is een uitwerking van de visie. In dit hoofdstuk is een stappenplan opgenomen om tot de meest geschikte maatregel te komen indien gebruik, functie en vorm van een weg niet overeenkomen.

Hoofdstuk 7 wordt de relatie met beheer en het vergunningsstelsel gelegd.



2. Geschiedenis van het zandwegenbeleid

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de beleidsstukken die tot op heden verschenen zijn en die betrekking hebben op de zandwegen in de gemeente. Startpunt hierbij is het provinciale rapport 'Zandwegen op de Veluwe' uit 1974. Dit rapport is de aanleiding geweest voor de vaststelling van gemeentelijk beleid dat is vastgelegd in het 'Rapport van de gemeentelijke werkgroep zandwegen Ede' (1975). In 1989 is ten behoeve van een betere bereikbaarheid van de campings de 'Nota bereikbaarheid toegangswegen campings' vastgesteld. Het rapport van de gemeentelijke werkgroep uit 1975 is in 1992 aangevuld met de 'Nota zandwegen binnen de bebouwde kom'. Vanaf 2004 is de behoefte om integraal beleid voor zandwegen vast te stellen urgent geworden, wat ertoe geleid heeft dat in 2008 de 'Startnotitie zandwegen' is vastgesteld.

2.1. 'Plan Zandwegen op de Veluwe'

In 1974 heeft de werkgroep Zandwegen Veluwe in opdracht van de Provincie Gelderland onderzoek gedaan naar zandwegen op de Veluwe. Aanleiding hiertoe was het toenemende gebruik van de Veluwse natuurgebieden door gemotoriseerd verkeer, waardoor afbreuk werd gedaan aan de kwaliteit van de Veluwe.

De werkgroep had als taak: (...)Gegeven de huidige wettelijke mogelijkheden aanbevelingen te doen voor een doelmatig openstellingbeleid van zandwegen binnen het centraal Veluwse natuurgebied, waarbij aandacht moet worden geschonken aan de milieufunctie, de recreatiefunctie en de verkeersfunctie van het gebied, mede met het oog op de grote nationale betekenis van de Veluwe (...)¹.

Bij haar werkzaamheden heeft de werkgroep de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- het centrale natuurgebied van de Veluwe moet duurzaam in stand worden gehouden
- handhaving c.q. verbetering van de kwaliteit van de natuurgebieden is van groot belang, onder meer voor milieu en recreatie
- de toegankelijkheid van het gebied voor de recreant moet worden gewaarborgd
- de zandweg vormt een integrerend onderdeel van het natuurgebied en moet derhalve beheerd worden in samenhang met de rest van het natuurgebied
- de leefbaarheid van de kernen in en om het centrale natuurgebied mag niet in gevaar komen
- aan het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer mogen geen ingrijpende beperkingen worden opgelegd

- de bereikbaarheid van landbouwgronden en opstallen mag niet belemmerd worden
- Hierbij heeft de werkgroep de zandwegen opgesplitst in twee groepen, namelijk:
- historische wegen zoals de Hessenwegen, Hanzewegen en Koningswegen, waarbij behoud van het historische karakter centraal heeft gestaan,
- bos- en landbouwontsluitingswegen, hoofdzakelijk na 1850 ontstaan, die een historisch geringe betekenis hebben.

De werkzaamheden van de werkgroep hebben geresulteerd in een plankaart, die onder meer een beeld schetst van zandwegen en een overzicht geeft van wegen die mogelijk afgesloten kunnen worden en wegen die geopend moeten blijven vanwege verkeersfunctie.

2.2. 'Rapport gemeentelijke werkgroep zandwegen Ede'

Het hiervoor omschreven provinciale rapport 'Zandwegen op de Veluwe' (1975) heeft binnen de gemeente Ede geleid tot de instelling van een ambtelijke werkgroep zandwegen Ede. Deze werkgroep heeft een inventarisatie gemaakt van alle openbare wegen, waaronder ook de onverharde wegen. Ten aanzien van deze wegen zijn criteria opgesteld aan de hand waarvan zandwegen in functies zijn ingedeeld. Er is onderscheid gemaakt in de criteria: woon / werk-, zakelijk-, recreatief- en militair verkeer. Daarnaast werd onderscheid gemaakt in zakelijke rechten, beheersaspecten en diverse overwegingen. De werkgroep heeft aanbevelingen gedaan om een groot aantal wegen of

1) Zandwegen op de Veluwe: blz. 9

weggedeelten aan het openbare verkeer te onttrekken. Het plan (1976) bevat op hoofdlijnen het volgende beleid²:

- woon- werk- en zakelijk verkeer dient niet of zo min mogelijk te worden beperkt
- aantasting van gevoelige gebieden door gemotoriseerd verkeer dient zoveel mogelijk worden tegengegaan
- belangen kunnen tegenstrijdig zijn zodat oplossingen het resultaat dienen te zijn van een grondige belangenafweging
- aan verharding van bepaalde zandwegen, in verband met hun functie, zal niet zijn te ontkomen; dit zal evenwel slechts in geval van grote urgentie mogen geschieden
- onttrekking aan het openbare verkeer van zandwegen zal slechts mogen plaatsvinden indien dit verantwoord is, gelet op de bereikbaarheid van bedrijfspercelen.

2.3. 'Nota verharding toegangswegen campings'

In 1989 is vanuit de afdeling civiel onderhoud en reiniging een beleidsnota opgesteld die betrekking had op het verharden van de toegangswegen naar campings. Aanleiding hiertoe waren de steeds terugkerende klachten van recreatieondernemers over de bereikbaarheid van hun bedrijven als gevolg van gaten, kuilen en ribbelforming en van stofoverlast.

De nota had als doelstelling een overzicht te geven van de campingbedrijven die aan zandwegen waren gesitueerd, advies te geven over het al dan niet verharden van deze zandwegen en een overzicht te geven van de kosten die daarmee gemoeid waren.

²) Rapport gemeentelijke werkgroep zandwegen Ede: blz. 3, 4

De ambtelijke werkgroep hanteerde in de beoordeling en advisering de volgende aspecten:

- Landschappelijke inpassing en planologie
deelaspecten: het karakter van het landschap, mogelijkheden voor rust en ontspanning in de natuur, rust- en stiltegebieden, ecologie, milieu, flora en fauna en afstemming op het integraal deelplan zuidwest Veluwe.
- Verkeersafwikkeling
deelaspecten: bereikbaarheid van aanliggende woningen en bedrijven, capaciteit van de weg, comfort voor de weggebruiker, sluiproutes, verkeersveiligheid en verkeersintensiteit.
- Cultuurhistorie
deelaspecten: de betekenis van de zandweg voor het historische beeld van landschap en nederzetting en het karakteristieke beeld van de weg met vrijliggend fietspad.
- Beheer en onderhoud
deelaspecten: onderhoud en onderhoudskosten van zandwegen en verharde wegen en aanlegkosten van een verharde weg.

De nota heeft ertoe geleid dat een aantal zandwegen naar campings (half) verhard zijn uitgevoerd, terwijl een aantal zandwegen onverhard bleven, deels op verzoek van de betrokken campingeigenaren.

2.4. 'Nota zandwegen binnen de bebouwde kom Ede'

In 1992 heeft de raad van de gemeente Ede de 'Nota zandwegen binnen de bebouwde kom Ede' vastgesteld. Aanleiding tot het opstellen van deze nota was een aantal klachten van bewoners aan zandwegen over stofoverlast en hinder vanwege kuilen en gaten in

het wegdek. Daarnaast verlangden de gezamenlijke politieke partijen een beleidsnotitie zandwegen, die aanzet zou moeten geven tot het initiëren van integraal beleid over alle zandwegen in de gemeente Ede.

In deze nota zijn onder andere de wegcategorieën (verharde wegen en onverharde wegen) en de toetsingscriteria (ruimtelijke inpassing en verkeersveiligheid) aangegeven. Uitgangspunt van de nota was: verharderen, tenzij...³. Deze nota kon worden beschouwd als deel I van de beleidsnotitie zandwegen.

2.5. 'Startnotitie Nota Zandwegen'

Medio 2008 heeft de raad van de gemeente Ede de startnotitie Nota Zandwegen vastgesteld, waarbij als doelen zijn gesteld:

- het beleid met betrekking tot zandwegen te verankeren
- het beleid te koppelen aan ruimtelijke plannen
- inzicht te geven in de verschillende functies van zandwegen
- richting te geven aan het beheer van de wegen en eventueel te nemen maatregelen gekoppeld aan de functie van zandwegen

³) Nota zandwegen binnen de bebouwde kom: blz. 1



3. Ruimtelijke plannen

In dit hoofdstuk komen aspecten van ruimtelijke plannen op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau aan de orde. Europees beleid en –wetgeving liggen hier veelal aan ten grondslag. Het kader wordt gevormd door plannen op nationaal en provinciaal niveau, die in dit hoofdstuk op hoofdlijnen worden weergegeven. Deze plannen worden doorvertaald in het gemeentelijke beleid, waarbij aansluiting wordt gemaakt met bestaande, relevante ruimtelijke plannen.

3.1. Nationaal beleid

3.1.1. 'Nota ruimte'

In de 'Nota Ruimte' (2004) zijn de hoofd-doelen van het beleid opgesteld tegen de achtergrond van de wens om de economische, ecologische en sociaal-culturele waarden van de ruimte te versterken en duurzaam te ontwikkelen, waarbij de begrippen "people, planet en profit" als waarden van die duurzame ontwikkeling worden gehanteerd.

De 'Nota Ruimte' geeft aan dat het rijk bij de uitvoering van dit beleid grote betekenis hecht aan de borging en ontwikkeling van natuurwaarden, de ontwikkeling van landschappelijk kwaliteit en van bijzondere, ook internationaal erkende, landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

In de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (RHS) zijn gebieden en netwerken opgenomen die voor Nederland van grote ecologische betekenis zijn, waaronder de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), de robuuste ecologische verbindingen, de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en de nationale landschappen. De Veluwe is

aangewezen als één van deze nationale landschappen⁴.

3.1.2. 'Nota Mobiliteit'

De 'Nota Mobiliteit' (2004) geeft in het kader van duurzame mobiliteit, voor wat betreft de kwaliteit van de leefomgeving, aan:

(...)Gebouwde monumenten, historische landschappen en archeologische sporen worden door het kabinet beschouwd als integraal onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Bij de inpassing van infrastructurele werken wordt zo mogelijk bijgedragen aan behoud, versterking en verdere ontwikkeling van cultuurhistorische waarden. (...) Voor ingrepen die verband houden met infrastructurele werken, zoals onderhoud, aanleg en capaciteitsvergroting, moeten de bepalingen uit de Flora en Faunawet, de Natuurbeschermingswet en de Vogel- en Habitatrichtlijn worden nageleefd. Dit houdt onder meer in dat er in bepaalde gebieden een 'nee, tenzij'-benadering wordt gehanteerd(...) ⁵.

4) Nota Ruimte: blz. 22, 31, 103, 123

5) Nota Mobiliteit: blz. 123, 124



Figuur 3.1: Nota Ruimte, natuurgebieden en robuuste ecologische verbindingen

3.1.3. 'Plattelands Ontwikkelings-Programma' 2007-2013

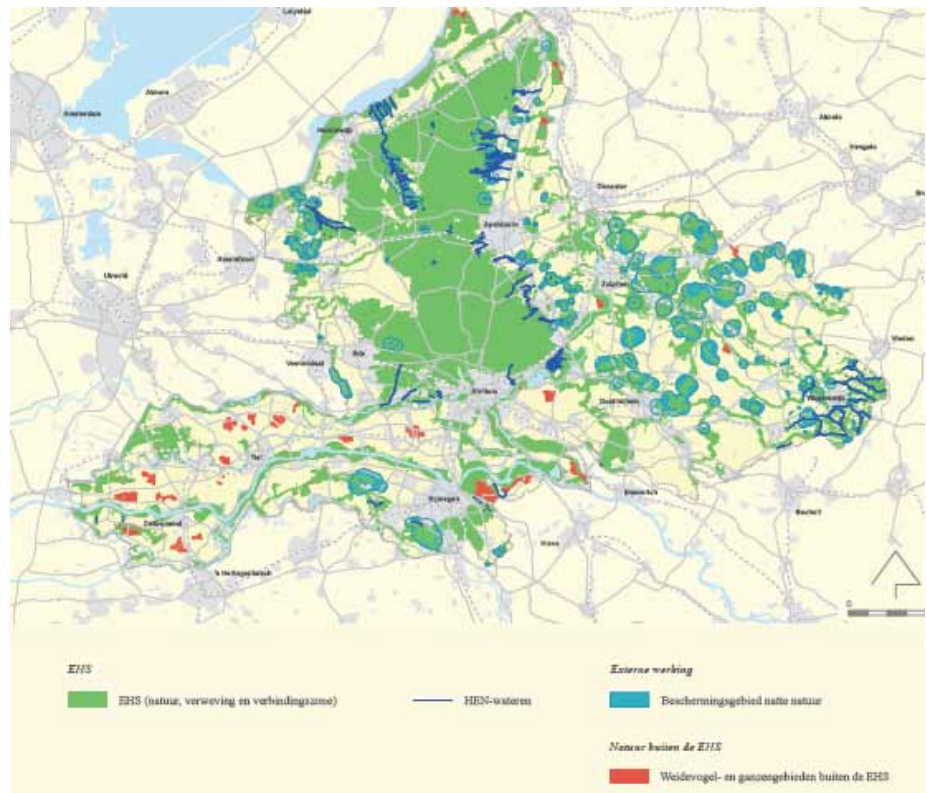
In dit rapport worden onder meer de ontwikkelingen beschreven die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden en die van invloed zijn op de toekomst van het platteland:

(...)De afgelopen 15 jaar is het platteland minder landelijk geworden doordat meer stedelingen in boerderijen zijn gaan wonen, de recreatie is toegenomen en meer industriële landbouw plaatsvindt. 30% van de boerderijen is in deze korte periode verbouwd tot woning, het aantal recreatiewoningen steeg met 40%. Tegelijk groeide het aantal maneges met 50% en het aantal golfterreinen met meer dan 80% (...)

De specifieke kenmerken van het platteland – ruimte, rust, cultuurhistorische waarden en groen – bieden vooral mogelijkheden voor openlucht recreatie in natuur en in cultuurlandschappen. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan behoeften van mensen aan ontspanning, beleving, beweging, bezinning en inspiratie. Nederlanders maken per jaar bijna een miljard dagtochten, waarvan ongeveer 26 miljoen naar het platteland. De behoefte en het gebruik van toeristische infrastructuur nemen evenredig toe(...)⁶.

3.1.4. Belvedere

De inbreng van historie en landschap in ruimtelijke planontwikkeling is door het rijk in de in 1999 gepresenteerde nota Belvedere vastgelegd. Deze beleidsnota is geheel gewijd aan de relatie tussen cultuurhistorie en ruimtelijke ontwikkeling. Het doel ervan is de cultuurhistorische identiteit van Nederland sterker richtinggevend te maken bij de inrichting van de ruimte. Het Belvedèrbeleid hanteert daarbij de ontwikkelingsgerichte beleidsstrategie: 'behoud door ontwikkeling'.



Figuur 3.2: Themakaart Streekplan Gelderland, natuur

3.2. Provinciaal beleid

3.2.1. 'Streekplan / Structuurvisie Gelderland'

Het 'Streekplan / de Structuurvisie Gelderland' (2005), vormt de schakel tussen rijks- en gemeentelijke plannen op het gebied van ruimtelijke ordening. Het plan geeft onder meer het volgende aan:

(...)De Veluwe, opgebouwd uit stuwwallen en omgeven door natuurrijke cultuurlandschappen en het rivierensysteem van Rijn en IJssel, is een groots, rijk en gevarieerd natuur- en cultuurlandschap. Het gebied kan zich qua kwaliteit en omvang meten met grote natuurlandschappen elders in Europa. Om die reden is de Veluwe als Vogel- en Habitatrichtlijngebied opgenomen in de Europese ecologische hoofdstructuur ('Natura 2000'-netwerk). De Veluwe heeft een grote aantrekkingskracht op

mensen die willen genieten van natuur, cultuur, rust en ruimte. Jaarlijks bezoeken miljoenen recreanten en toeristen de Veluwe. De omzet in de recreatiesector op de Veluwe is ruim € 1 miljard per jaar en aan werkgelegenheid leveren natuur en recreatie ca. 22.000 arbeidsplaatsen op. De aantrekkingskracht van het gebied – rust en ruimte – maakt het gebied tegelijkertijd kwetsbaar.

Het gebruik en de economische betekenis moeten zorgvuldig worden afgestemd op ecologische, landschappelijke en recreatieve kwaliteiten én behoud en versterking van deze kwaliteiten moet worden gestimuleerd. Dit betekent bewust investeren in herstel en ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit ten behoeve van natuur en recreatie. Dit betekent ook economische ontwikkelingen stimuleren die passen bij de bijzondere ecologische waarden en de

6) P.O.P-2: blz. 28

cultuurhistorische rijkdom en tegelijkertijd economische activiteiten die daar strijdig mee zijn waren of saneren(...)⁷.

3.2.2. 'Reconstructieplan Gelderse Vallei / Utrecht- Oost' en 'Reconstructieplan Veluwe'

De 'Reconstructiewet concentratiegebieden' wijst onder meer de Gelderse Vallei en de Veluwe aan als reconstructiegebieden. Het 'Reconstructieplan Gelderse Vallei / Utrecht- Oost' en het 'Reconstructieplan Veluwe' zijn hier de uitwerking van. De plannen geven richting aan de ruimtelijke en milieuproblematiek van de landelijke gebieden. Ze beogen een integrale aanpak en moeten een goede ruimtelijke structuur bevorderen, in het bijzonder met betrekking tot landbouw, natuur, bos, landschap, recreatie, water, milieu en infrastructuur⁸, respectievelijk geven kwaliteitsimpulsen aan een duurzame verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en de daarmee samenhangende leefbaarheid in het landelijk gebied. Dit gebeurt op een dusdanige manier dat de verscheidenheid en de eigen identiteit van de Veluwe behouden blijven. De kwaliteitsimpulsen richten zich op de functies landschap, natuur, bos, land- en tuinbouw, landschap, recreatie en toerisme en wonen en werken⁹. In de reconstructieplannen wordt hierbij onderscheid gemaakt in landbouwontwikkelingsgebieden en verwevingsgebieden.

Beide reconstructieplannen vormen de kaders voor het beleid van de gemeente Ede, zoals dit verwoord wordt in het 'ontwikkelingsplan buitengebied Ede 'Ruimte voor kwaliteit'' en de 'nota van uitgangspunten bestemmingsplan agrarisch buitengebied Ede'.

3.2.3. Belvoir III

Op provinciaal niveau is ingespeeld op de kansen die cultuurhistorie biedt

voor de ruimtelijke ontwikkeling met de nota's Belvoir I, II en III. Hierin wordt het cultuurhistorisch programma van de provincie Gelderland verwoord. In het Belvoirbeleid formuleert de provincie vijf doelstellingen:

- Maak cultuurhistorische waarden inzichtelijk;
- Integreer cultuurhistorie volwaardig in de planvorming;
- Versterk de cultuurhistorische bijdrage aan de Gelderse economie;
- Houd cultuurhistorische waarden duurzaam in stand;
- Vergroot het cultuurhistorisch besef en draagvlak.

3.3. Gemeentelijk beleid

3.3.1. 'Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan Ede'

In het 'Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan Ede' (2005) is het gehele netwerk aan wegen die zijn gelegen binnen de gemeente gecategoriseerd. Zandwegen vallen onder de categorie erftoegangswegen¹⁰.

In het van het GVVP deel uitmakende actieplan 'Voorrang voor verkeersveiligheid'¹¹ (2007) worden onverharde wegen slechts genoemd in de zin dat klachten en wensen met betrekking tot onverharde wegen afzonderlijk worden bezien.

In het actieplan 'Voorrang voor de fiets'¹² (2007) wordt met betrekking tot zandwegen slechts aangegeven dat het recreatieve fietsverkeer in Ede van bijzonder belang is en wordt daarin het recreatieve fietsknooppuntensysteem in kaart gebracht.

3.3.2. 'Bestemmingsplan Natuurgebied Veluwe'

In het 'Bestemmingsplan natuurgebied Veluwe' (1994) wordt de bestemming

van gronden geregeld. Afhankelijk van die bestemming kan een vergunning vereist zijn voor de volgende activiteiten:

- het aanleggen van parkeervoorzieningen met onverhard en/of halfverhard terrein, direct in aansluiting aan de bestemming verkeersdoeleinden als onderdeel van een gebiedsdekkend verkeers- en/of recreatieplan
- het aanbrengen van oppervlakteverhardingen
- het aanbrengen van oppervlakteverhardingen met een aaneengesloten oppervlakte van meer dan 150 m²
- het aanbrengen van oppervlakteverhardingen met een aaneengesloten oppervlakte van meer dan 1 ha.
- het aanbrengen van oppervlakteverhardingen met een oppervlakte van meer dan 300m² per aan te brengen aaneengesloten verharding
- het aanbrengen van oppervlakteverhardingen op de met 'onverharde wegen' op de plankaart aangegeven wegen voor zover dit meer dan 1/3 van de wegbreedte bedraagt
- het verharderen van wegbermen voor plaatselijke uitwijk- of insteekmogelijkheden
- het verwijderen van natuurlijke vegetaties op bermen
- het ontginnen, ophogen, egaliseren, verlagen of afgraven van gronden

3.3.3. 'Bestemmingsplan agrarisch buitengebied Ede'

Het 'Bestemmingsplan agrarisch buitengebied Ede' (1994) stelt, afhankelijk van de bestemming van een gebied, een vergunningsplicht voor één of meerdere van de onderstaande activiteiten:

- het verharderen van onverharde en/of halfverharde wegen en paden en het verharderen van insteekwegen
- het aanleggen van voet-, fiets-, en ruiterspaden en dagrecreatieve voorzieningen zoals picknickplaatsen en parkeervoorzieningen
- het verharderen van onverharde en/of halfverharde wegen en paden

7) Streekplan Gelderland: blz. 15

8) Reconstructieplan Gelderse Vallei ca: blz. 11

9) Reconstructieplan Veluwe: blz. 32

10) GVVP: kaart blz. 8

11) Voorrang voor verkeersveiligheid: blz. 28

12) Voorrang voor de fiets: blz. 6

- het ophogen, afgraven, ontgronden, egaliseren, ontginnen en diepploegen

3.3.4. 'Ontwikkelingsplan buitengebied Ede- Ruimte voor kwaliteit'

Het 'Bestemmingsplan agrarisch buitengebied Ede' wordt binnenkort vervangen door een nieuw bestemmingsplan, waarvoor de visie beschreven staat in het 'Ontwikkelingsplan buitengebied Ede 'Ruimte voor kwaliteit'' (2008). In dit plan wordt de ambitie uitgesproken de kwaliteit van natuur en landschap te versterken door te bouwen aan het Groen- blauwe casco en door de eigenheid van de landschappen te versterken¹³. Specifiek wordt aangegeven dat behoud van zandwegen van belang is vanwege natuur-, cultuurhistorische- en recreatieve waarden¹⁴. Deze waarden worden in deze nota verder uitgewerkt in hoofdstuk 4.

3.3.5. 'Nota van uitgangspunten bestemmingsplan agrarisch buitengebied Ede'

De eerste stap van de juridische vertaling van het 'Ontwikkelingsplan buitengebied Ede' is gezet met het verschijnen van de 'Nota van uitgangspunten bestemmingsplan agrarisch buitengebied Ede' (2008). Hierin staan de hoofdlijnen van het nieuwe bestemmingsplan beschreven en wordt expliciet aandacht besteed aan

(...) harmonisatie en actualisatie van bestaande plannen, de uitwerking van lokale visies, de ruimtelijke structuur, de infrastructuur, de doorvertaling van nieuw provinciaal en lokaal beleid, zoals het Ontwikkelingsplan, omgevingsaspecten en haalbaarheid(...).¹⁵

Het thema zandwegen wordt in de nota van uitgangspunten als volgt verwoord: (...)Zandwegen vormen een belangrijke bijdrage aan de (cultuurhistorische) structuren van het buitengebied. Met betrekking tot zandwegen is de Nota Zandwegen opgesteld. De zandwegen zullen in het bestemmingsplan worden

beschermd op zodanige wijze dat voor de verharding van (cultuurhistorisch waardevolle) zandwegen een aanlegvergunning noodzakelijk is. Bij de afweging of de aanlegvergunning kan worden verleend, wordt het beleid uit de Nota Zandwegen betrokken.

Samenvattend: De verharding van (cultuurhistorisch waardevolle) zandwegen wordt aanlegvergunningplichtig(...).¹⁶

3.3.6. 'Startnotitie nota Monumentenzorg' en toekomstige Nota Cultuurhistorie

Op 26 maart 2009 heeft de raad de startnotitie nota Monumentenzorg vastgesteld. Op dit moment wordt binnen de gemeentelijke organisatie gewerkt aan de complete kadernota voor monumentenzorg: de Nota Cultuurhistorie.

In de startnotitie Nota Monumentenzorg wordt een aanzet gedaan tot een nieuwe visie met betrekking tot monumentenzorg. De wereld van monumentenzorg is in beweging. Er zijn ontwikkelingen in de maatschappij, wetgeving en binnen de

13) Ruimte voor kwaliteit: blz. 29

14) Ruimte voor kwaliteit: blz. 35

15) Nota van uitgangspunten ca: blz. 1

16) Nota van uitgangspunten ca: blz. 32



sector die rechtstreeks van invloed zijn op de monumentenzorg op lokaal niveau. Een van de speerpunten van het nieuwe beleid is de gebiedsgerichte monumentenzorg. Deze gebiedsgerichte benadering is gebaseerd op de denkrichting binnen Belvedere/ Belvoir. Er ontstaat een behoefte aan herkenbare identiteit van landen, gebieden en plaatsen. Die identiteit wordt vooral gezocht in de cultuurhistorie. In ruimtelijke termen leidt dat tot een zoektocht naar herkenningpunten in de fysieke omgeving. Die worden o.a. gevonden in historische wegen, zoals Hessenwegen. In het nieuwe beleid voor cultuurhistorie zal de gebiedsgerichte monumentenzorg een belangrijke pijler zijn. Bovendien zal worden ingezet op behoud van de eigenheid van het Edese karakter. Onderdeel van de gebiedsgerichte aanpak is dan ook het opstellen van een cultuurhistorische waarden kaart, waar de historische zandwegen ook zullen worden opgenomen.

3.3.7. Archeologiebeleid in Ede

De uitgangspunten van het Europese Verdrag van Malta en de Monumentenwet 1988 zijn overgenomen in de gemeentelijke archeologische beleidsnota 'Verleden, heden en toekomst, Archeologiebeleid in Ede' (2003).

Gemeente Ede weegt bij (toekomstige) bodemingrepen het behoud van archeologische resten af tegen andere maatschappelijke belangen. Deze afweging vindt voor wat betreft alle bekende en te verwachten archeologische waarden, zoals weergegeven op de (vastgestelde) gemeentelijke archeologische waarden- en verwachtingenkaart (2005), in de meeste gevallen in het bestemmingsplan plaats. Uitzondering vormt een categorie archeologisch belangrijke terreinen die in de Monumentenwet 1988 is beschermd, namelijk de (46) archeologische rijksmonumenten. Over werkzaamheden op of nabij archeologische rijksmonumenten beslist namens de minister de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE).

(Her)inrichting van zandwegen zal slechts in een klein aantal gevallen tot gevolg hebben dat nog niet eerder geroerde bodem, waarin zich vanaf een gemiddelde diepte van 30 cm beneden maaiveld archeologische resten kunnen bevinden, wordt verstoord. Alleen wanneer in archeologiegevoelige gebieden, zoals in beschermde archeologische rijksmonumenten, bodemingrepen van enige omvang zullen plaatsvinden, zal dit tot gevolg hebben dat archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd.





4. Belangen

In dit hoofdstuk worden de verschillende belangengroepen en hun belangen in kaart gebracht. De belangen zijn samengebracht in de groepen: natuur, landschap, cultuurhistorie, bereikbaarheid van bedrijven en woningen, verkeersveiligheid, recreatie, leefbaarheid en wegbeheer. De rondetafelgesprekken met belanghebbenden in oktober 2008 hebben als input gediend voor deze belangeninventarisatie. Een verslag van dit rondetafelgesprek is opgenomen in de bijlage.

4.1. Natuur

4.1.1. Ecologie

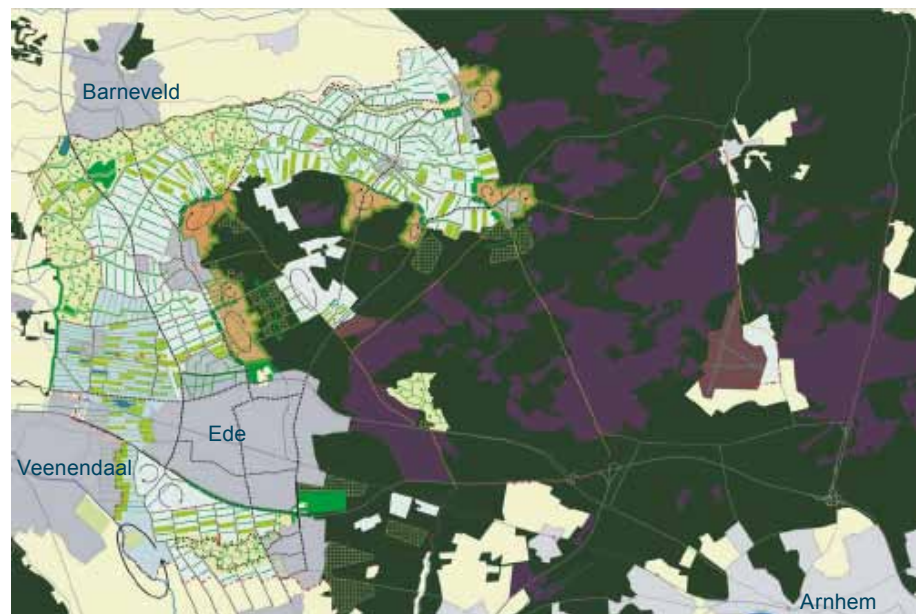
Zandwegen en -paden zijn in ecologisch opzicht van groot belang voor planten en dieren. Vooral het afwijkende milieu en het bijbehorende microklimaat zijn hiervoor verantwoordelijk. Een groot aantal diersoorten is afhankelijk van de aanwezigheid van een dergelijk milieu dat in natuurlijke vorm (bijvoorbeeld veroorzaakt door erosie of in de vorm van stuifzand) zelfs in natuurterreinen tegenwoordig nog maar sporadisch aanwezig is. De zandhagedis komt bijvoorbeeld veel voor op zandwegen. Zij gebruiken de zandweg om op te warmen en graven hier hun eieren in.

Steeds vaker wordt door middel van natuurontwikkeling gezorgd voor voldoende open, onbegroeid zand in

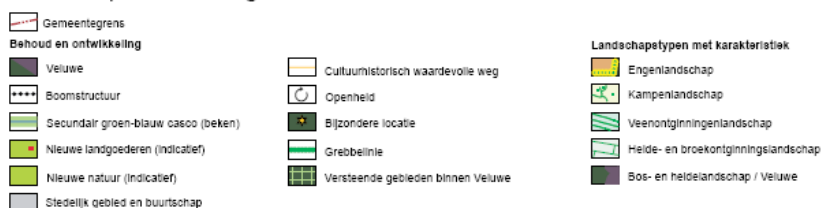
natuurterreinen om ervoor te zorgen dat kwaliteit van leefgebieden voor bepaalde soorten gewaarborgd blijft. In dit licht gezien zijn bij zandwegen vooral de bermen van belang, waarbij het onderstuiven van de bermen door verkeer dat van die wegen gebruik maakt, een positief effect heeft op de open structuur van die bermen.

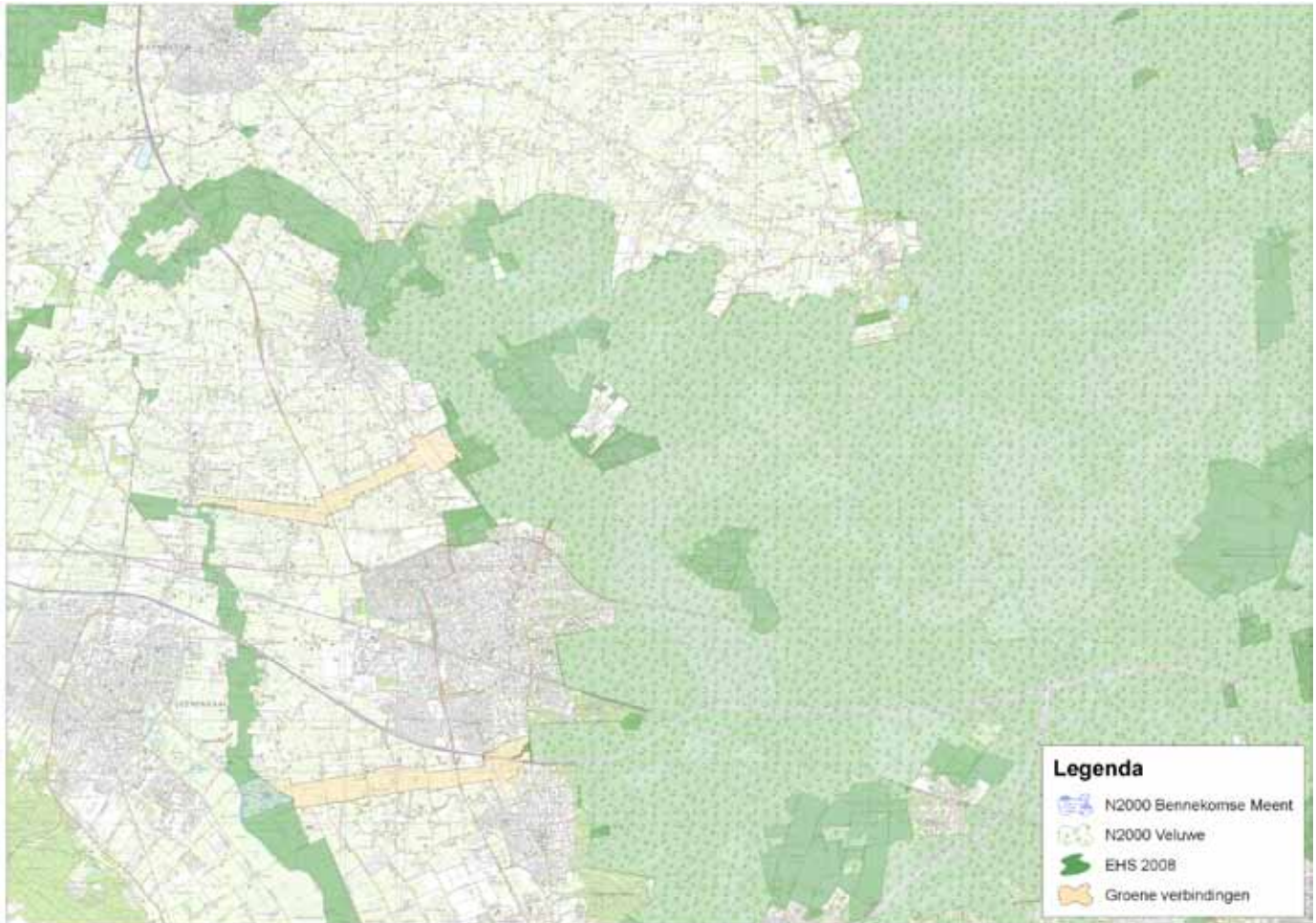
Behalve als leefgebied dienen zandpaden ook als lijnvormige landschapselementen waarlangs en waar overheen dieren zich relatief rustig en ongestoord kunnen verplaatsen of zich er kunnen opwarmen. Sommige, tegenwoordig wettelijk beschermde plantengemeenschappen, zijn sterk afhankelijk van de aanwezigheid van zandpaden en -wegen. Zandpaden kunnen dan ook gezien worden als een belangrijk en wezenlijk kenmerk van de Veluwe.

Figuur 4.2: Landschapontwikkeling uit 'Ruimte voor kwaliteit'



Landschapontwikkeling





Figuur 4.1: Natura 2000- gebied, ecologische hoofdstructuur en ecologische verbindingzones

4.1.2. Natuurbescherming

Het natuurbeschermingsbeleid voor de Ecologische hoofdstructuur (EHS) en de Ecologische verbindingzones (EVZ) is beschreven in onder meer de 'Nota Ruimte' en het 'Streekplan / Structuurvisie Gelderland'. Het grootste deel van het grondgebied van de gemeente Ede behoort tot de EHS en het Natura 2000-gebied Veluwe. De Nederlandse natuur wordt wettelijk beschermd door de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet. Deze wetten zijn verantwoordelijk voor respectievelijk de soort- en gebiedsbescherming. Mogelijk negatieve effecten van activiteiten en plannen op Natura 2000-gebied dienen getoetst te worden aan de Natuurbeschermingswet. Bij deze toetsing wordt gekeken of de activiteit of het plan negatieve gevolgen heeft voor de instandhoudingsdoelstellingen voor het Natura-2000-gebied. Wanneer dit het geval blijkt te zijn, is vergunning op grond van de natuurbeschermingswet noodzakelijk. De Flora- en faunawet regelt de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren die bescherming behoeven. Wanneer plannen worden ontwikkeld voor ruimtelijke ingrepen of voornemens ontstaan om werkzaamheden uit te voeren, dient vooraf te worden beoordeeld of er mogelijke nadelige consequenties voor beschermde inheemse soorten zijn. Het uitgangspunt van de wet is dat schadelijke effecten op beschermde soorten zijn verboden, tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan: het "nee, tenzij"-principe. Onder bepaalde voorwaarden kan een ontheffing worden verleend van de Flora- en faunawet, waarbij voorwaarde is dat geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

4.2. Landschap

Zandwegen hebben een hoge landschappelijke waarde omdat zandwegen

bijdragen aan de leesbaarheid van het landschap en aan een positieve beleving. De bijzondere kwaliteiten van een zandweg zijn:

- de landschapskarakteristieke waarden: de zandweg is één van de karakteristieken van het agrarische gebied van Ede en van het bosgebied;
- de natuurwaarde: de diversiteit van bijzondere planten- en diersoorten in de bermen en op het zand, die op andere plekken minder vóórkomen;
- de recreatieve waarde: de zandweg is een weg waar men rustig kan lopen of fietsen en verwacht dat auto's zich als gast gedragen; de zandwegen vormen een fijnmazig net van informele verbindingen;
- de belevingswaarde: een zandweg straalt rust, ruimte, dicht bij de natuur, stilte, duisternis uit;
- de cultuurhistorische waarde: de verwijzing naar de geschiedenis.

De gemeente Ede heeft de ontwikkeling van het ruimtelijke beleid in haar buitengebied omschreven in het ontwikkelingsplan 'ruimte voor kwaliteit'. In dit plan worden vijf karakteristieke landschapstypen onderscheiden: het engenlandschap, het kampenlandschap, het veenontginningenlandschap, het heide- en broekontginningenlandschap en het bos- en heidelandschap Veluwe. In al deze landschapstypen komen zandwegen voor. De gemeente Ede voert actief beleid om waardevolle landschapselementen te behouden en uit te breiden, waarbij een goede afstemming van cultuurhistorische en ecologische waarden van de verschillende landschappen wordt nagestreefd. Vanuit de landschappelijke invalshoek is het behoud van zandwegen van groot belang voor natuur, landschap en recreatie¹⁷.

¹⁷) Ruimte voor kwaliteit: blz. 35

4.3. Cultuurhistorie

Eeuwenlang hebben mensen zich te voet naar hun bestemming begeven. Zandwegen werden hiervoor van oudsher als verbindingroutes gebruikt. De naamgeving van sommige wegen herinnert aan de oorspronkelijke functie van de weg, zoals: Veedrift, Kerkstraat, Kerkhofweg, Jachtweg, Koningsweg, Hanzeweg en Hessenweg. De Veluwe kent een groot aantal (zand)wegen die van oorsprong eeuwenoud zijn en al dan niet in samenhang met hun omgeving een belangrijke cultuurhistorische waarde hebben. Vroeger kende de gemeente Ede meer zandwegen, maar er zijn nog veel van deze paden over. Zandwegen zijn van cultuurhistorisch belang vanwege de historische verbondenheid met de dorpen, de steden en het landschap van onze gemeente. Veel zijn al eeuwen oud en hebben gefungeerd als belangrijke handelsweg. Markant zijn bijvoorbeeld de hessenwegen. Dit zijn wegen die al in de zeventiende eeuw belangrijke handelsaders naar Duitsland waren. Maar zandwegen kunnen ook oude veedriften of kerkenpaden zijn. Feit is dat ze veel vertellen over de historie van onze streek. Het gegeven dat veel van deze wegen nog uit zand bestaan is van groot belang voor de belevingswaarde van het landschap en haar geschiedenis. Ze geven een beeld van het vroeger veel uitgestrekte patroon van zandwegen en paden door de heidevelden, de bossen en tussen de buurtschappen.

In de Nota Cultuurhistorie die op dit moment wordt ontwikkeld zal worden gepleit voor de totstandkoming van een cultuurhistorische waardenkaart. Bij verschillende disciplines (landschap, stedenbouw, archeologie en ruimtelijke ontwikkeling) is de behoefte aan een dergelijke kaart groot. Op een cultuurhistorische waardenkaart worden waardevolle monumentale, archeologische,

historisch geografische, landschap-pelijke en stedenbouwkundige waarden inzichtelijk gemaakt en gewaardeerd. Het gaat daarbij uitdrukkelijk om niet alleen om objecten maar ook om de grote lijnen en structuren zoals (zand-)wegen. Overigens kan het voorkomen dat zandwegen/paden in gebieden liggen waarvan de aanleg is beschermd op basis van de Monumentenwet 1988 of de Monumentenverordening Ede 1998. Voor deze zandwegen/paden geldt dat in het geval van wijzigingen een monumentenvergunning aangevraagd dient te worden in het kader van deze regelgeving.

Als een zandweg/pad gelegen is binnen een beschermd stads- of dorpsgezicht dan zijn de voorschriften uit het bestemmingsplan leidend.

4.4. Bereikbaarheid van bedrijven en woningen

De bereikbaarheid van zandwegen wordt sterk beïnvloed door de weersomstandigheden, de verkeersintensiteiten en de voertuigcategorieën die er gebruik van maken. Zwaar verkeer, vooral bevoorradingsverkeer en relatief hoge verkeersintensiteiten op zandwegen verslechteren de bereikbaarheid in korte tijd, waarbij regen en vorst dit proces nog versterken.

Bedrijven hebben vooral een economisch belang bij een goede bereikbaarheid, ook voor zwaarder bevoorradingsverkeer. Recreatiebedrijven moeten toegankelijk zijn voor auto's met caravan. Bewoners hebben naast een economisch vooral ook een sociaal belang bij een goede bereikbaarheid van hun woningen.

Voor hulpverleners is een goede bereikbaarheid van alle bestemmingen waar zij hun taak moeten kunnen uitoefenen essentieel.

Het gebruik maken van zandwegen houdt soms in dat met een aangepaste, lage snelheid gereden moet worden.

4.5. Verkeersveiligheid

Het belang van een zo groot mogelijke verkeersveiligheid wordt uitgedragen op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau. Om onveilige situaties doeltreffend te kunnen aanpakken is een goede registratie van verkeersintensiteiten en verkeersongevallen van groot belang. Inventarisatie van de geregistreerde verkeersongevallen die hebben plaatsgevonden op zandwegen binnen de gemeente Ede tussen 1998 en 2007 leverde het volgende beeld op:

In totaal zijn vanaf 1998 over een periode van tien jaar 88 verkeersongevallen geregistreerd. Eén verkeersongeval had een dodelijke afloop en bij dertien ongevallen vielen gewonden. Opvallend is de verhouding tussen kruispuntongevallen en wegvakongevallen: een relatief gering aantal ongevallen vond plaats op kruispunten (24) terwijl een groot aantal plaats vond op wegvakken (49). Van 15 ongevallen was niet bekend waar zij hadden plaatsgevonden. Eveneens opvallend is het aantal ongevallen waarbij een boom of ander vast voorwerp is geraakt (31).

Vergeleken met het totaal aantal ongevallen in Ede, is het aandeel van de ongevallen op zandwegen beperkt, het aandeel is kleiner dan 1%. Terwijl het aandeel zandwegen in Ede ongeveer 11% van het totale wegennet is.

4.6. Recreatie

De Veluwe oefent een grote aantrekkingskracht uit op recreanten. Vele dagjesmensen genieten te voet, per fiets of te paard van de ruimte en de natuur van de Veluwe. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het bestaande netwerk van wegen en paden. Sommige zandwegen vormen een belangrijke schakel in dit netwerk. Zo loopt het fietsroutenetwerk (ook wel fietsknooppuntensysteem genoemd) over verschillende zandwegen

in Ede. Recreanten ondervinden soms hinder van het gemotoriseerd verkeer en het daardoor opgeworpen stof snel. Ruiters zorgen in droge tijden echter zelf ook voor stofoverlast, tevens veroorzaken de hoeven van de paarden kuilen. Vanwege de aantrekkingskracht van de Veluwe zijn er binnen de gemeente Ede dan ook een groot aantal recreatiebedrijven gevestigd, zoals campings, bungalowparken, maneges en speeltuinen. Deze bedrijven en attracties genereren veel verkeer. Recreatieondernemers kijken vanuit verschillend perspectief naar zandwegen: enerzijds oefenen zandwegen aantrekkingskracht uit op recreanten vanwege de landelijke uitstraling van het gebied, anderzijds werpen zandwegen een mogelijke barrière op ten aanzien van de bereikbaarheid van hun recreatiebedrijven vanwege de verminderde bereikbaarheid van de zandwegen. Inventarisatie naar aanleiding van de nota 'Verharding toegangswegen campings 1989' leverde dan ook als resultaat op dat een aantal recreatieondernemers verharding van de toegangswegen tot hun bedrijven wensten, maar een aantal ondernemers wilden dit juist niet.

4.7. Leefbaarheid

De leefbaarheid in gebieden waarlangs zandwegen zijn gelegen wordt in negatieve zin beïnvloed door:

- wegomstandigheden: stof, modder, gaten en kuilen
- verkeersomstandigheden: sluipverkeer, zwaar verkeer en te snel rijden

Vooralsnog bewoners van panden die zijn gelegen langs zandwegen hebben belang bij het tegengaan van deze nadelige effecten. De meeste klachten die binnenkomen bij het meldpunt beheer van de gemeente hebben betrekking op de bereikbaarheid van de zandwegen en over stofoverlast.

In de periode 2002 - 2008 zijn jaarlijks gemiddeld 140 verzoeken om onder-

houd te plegen gedaan door 70 verschillende personen. De verzoeken hadden betrekking op 50 verschillende locaties. Van deze 50 verschillende locaties zijn er 5 tot 10 locaties waar veel over geklaagd wordt.

Stofoverlast is deels inherent aan het wonen aan een zandweg. Dit stof kan overlast (vervuilen was, extra stofzuigen in huis) veroorzaken omdat het zand het erf/ de tuin van bewoners opwaait of zelfs het huis binnenwaait. Wel kan het zo zijn dat door een toename van het verkeer de overlast toeneemt. Daarnaast zijn de wegomstandigheden van een zandweg niet altijd optimaal, van de weggebruiker wordt dan ook verwacht dat hij/zij zich aanpast aan de wegomstandigheden. Dit houdt soms in dat men met een aangepaste, lage snelheid moet rijden.

4.8. Wegbeheer

De wettelijke regels met betrekking tot het onderhoud van wegen zijn te vinden in de Wegenwet. Deze wet verplicht de wegbeheerder tot het onderhoud van de openbare wegen¹⁸, waarbij de gemeente heeft te zorgen dat de binnen haar gebied liggende wegen, met uitzondering van de wegen die door het rijk of een provincie worden onderhouden, in goede staat verkeren¹⁹.

Ten opzichte van verharde wegen hebben zandwegen vaker onderhoud nodig. Wegen die opengesteld zijn voor het verkeer worden, afhankelijk van het gebruik, door middel van schaven jaarlijks 2 tot 7 keer per jaar onderhouden. Daarnaast worden drukbereden zandwegen 1 maal per jaar onder profiel gebracht. Naast het reguliere onderhoud wordt gereageerd op klachten van bewoners en bedrijven. De mogelijkheid om onderhoud te plegen is mede afhan-

kelijk van de weersomstandigheden. In natte periodes, waarin de bereikbaarheid

van zandwegen snel vermindert, is onderhoud door schaven niet mogelijk. Wanneer de wegen door de weersomstandigheden in zeer slechte staat raken en onderhoud op dat moment niet mogelijk is, worden ze soms tijdelijk voor het verkeer afgesloten. Vanwege de weersomstandigheden fluctueren de onderhoudskosten per jaar.

Extra onderhoud op zandwegen wordt bijvoorbeeld veroorzaakt door een beperkte waterafvoer. Sommige wegen hebben geen watergang langs de weg. Bij zandwegen die maar weinig gebruikt worden is dit geen probleem, maar bij een toename van bedrijvigheid/ woningen en dus ook een toename van verkeer wordt de waterafvoer steeds belangrijker. Soms zal het nodig zijn deze zandwegen te reconstrueren, bijvoorbeeld door deze weer "bol" te leggen, in plaats van onder een hellingshoek.

De wegbeheerder heeft ook een belang bij de functie van een weg. In Ede zijn alle wegen ingedeeld volgens het principe van Duurzaam Veilig. De gedachte achter Duurzaam Veilig is o.a. dat door de vormgeving van de weg, de functie en daarbij behorende gebruik duidelijk is. De zandwegen zijn allemaal erftoegangswegen, met slechts een ontsluitende functie van de aan die wegen gelegen bebouwing en percelen. Door de inrichting/ vorm van de zandweg is het al snel duidelijk wat de functie van deze weg is, in ieder geval geen doorgaande functie. Echter het gebruik komt nog niet altijd overeen met de vorm en de functie, op sommige wegen is sprake van ongewenst sluipverkeer, waardoor door de hoge verkeersintensiteiten de weg veel vaker moet worden onderhouden dan noodzakelijk en er andere gevolgen (zoals stofoverlast) ontstaan.

¹⁸ Wegenwet: artikel blz. 15

¹⁹ Wegenwet: artikel blz. 16



5. Visie

Uit de voorgaande hoofdstukken is gebleken dat verschillende plannen en belangen een rol spelen bij het gebruik en het beheer van zandwegen.

Rekening houdend met deze plannen en belangen is de visie op zandwegen als volgt:

a) behoud van de zandwegen vanwege natuur, - cultuurhistorische – , en landschappelijke waarden

b) bedrijven, woningen en recreatieve bestemmingen moeten bereikbaar zijn, maar op een zodanige manier dat het karakter van de zandwegen behouden blijft. De bereikbaarheid mag niet ten koste gaan van de natuur, - cultuurhistorische – en landschappelijke waarden. De zandwegen in Ede zijn erftoegangswegen, waarbij het gemotoriseerde verkeer wel aanwezig is, maar een ondergeschikte rol heeft ten opzichte van de natuur – cultuurhistorische, recreatieve – en landschappelijke waarden.

Om te zorgen dat bedrijven, woningen en recreatieve ondernemingen bereikbaar blijven worden zandwegen regelmatig onderhouden. De mate van onderhoud is afhankelijk van de functies

langs een zandweg. Hiertoe is in hoofdstuk 6 van deze nota de verschillende functies van een zandweg beschreven. Deze categorisering is vervolgens in hoofdstuk 7 gekoppeld aan een onderhoudsregime.

c) als het niet mogelijk is om met het huidige gebruik of de huidige vorm het karakter van de zandweg te behouden, worden maatregelen, zoals bijvoorbeeld het (gedeeltelijk) afsluiten van een weg, toegepast, zodat de functie, vorm en het gebruik van de weg op elkaar afgestemd worden en bedrijven, woningen en recreatieve bestemmingen bereikbaar zijn.

Hoofdstuk 6 van deze nota beschrijft een stappenplan om tot de meest geschikte maatregel te komen. Waarbij eerst die maatregelen (bijvoorbeeld fysieke knip in de weg) in aanmerking komen waarbij behoud van de zandwegen wordt nagestreefd en pas als dit niet mogelijk blijkt te zijn maatregelen zoals het verharden van de zandweg of het uitbreiden van het netwerk een optie zijn .





6. Stappenplan Zandwegen

Gemeente Ede ontvangt regelmatig vragen en klachten over zandwegen. Vaak kunnen deze vragen en klachten via het meldpunt beheer worden afgehandeld, maar soms komt er een verzoek tot bijvoorbeeld het afsluiten of het verharden van een zandweg.

Het stappenplan beschreven in dit hoofdstuk vormt het beleidskader zodat consequent antwoord op de vragen kan worden gegeven. Eerst moet de vraag beantwoord worden of er wel een maatregel nodig is (stap 1). Soms zijn de klachten namelijk inherent aan het karakter van de zandweg. Een zandweg stuift nu eenmaal als daar een auto overheen rijdt.

Maar soms rijden er zoveel auto's overheen dat de vraag gesteld moet worden of het gebruik wel past bij de zandweg. Een maatregel, zoals bijvoorbeeld een fysieke knip in de weg, kan dan zorgen dat het verkeer afneemt, zonder het karakter van de zandweg aan te tasten en de woningen nog wel bereikbaar blijven. Het bepalen van de meest geschikte maatregel gebeurt aan de hand van stappen 2 t/m 5 in het stappenplan.

Het beleid beschreven in deze nota is kaderstellend. In uitzonderlijke situaties kan daarom beargumenteerd van bovenstaand stappenplan en het afwegingskader beschreven in deze nota worden afgeweken, dit vergt een bestuurlijk besluit.

6.1. Stap 1 – functie bepaling

Functies langs zandwegen verschillen. Langs sommige zandwegen staat helemaal geen bebouwing, terwijl via andere zandwegen woningen en bedrijven ontsloten worden. Omdat functies verschillen, zal ook het gebruik verschillen en daarmee ook het benodigde onderhoud. Hieronder worden zandwegen in verschillende categorieën ingedeeld. In sommige gevallen zal de functie van de zandweg niet hetzelfde zijn langs de gehele zandweg. De zandweg zal dan opgedeeld worden in wegvakken en per wegvak zal de functie bepaald worden. Aangezien de functie van de weg gekoppeld is aan een onderhoudsregime en eventuele maatregelen is het streven

de wegvakken wel zo lang mogelijk te houden, zodat niet bij elke kruising de functie verandert. In hoofdstuk 7 staat vervolgens het indicatieve onderhoudsregime per categorie beschreven.

1 **Woningen:** Zandwegen voornamelijk bedoeld om woningen te ontsluiten.

Wegen waaraan woningen gelegen zijn. De wegen hebben ook een uitstraling die past bij het landschap waarin zij gelegen zijn. De woningen moeten bereikbaar zijn voor (personen-) autoverkeer en fietsers/ voetgangers. De wegen zijn echter erftoegangswegen, wat betekent dat verblijven een belangrijkere functie is dan de doorstroming van het verkeer. Een lagere snelheid dan op een gebiedsontsluitingsweg is dus acceptabel op deze wegen. Landbouwverkeer kan gebruik maken van deze wegen.

2 **Bedrijven:** Zandwegen voornamelijk bedoeld om bedrijven te ontsluiten.

Ten behoeve van bevoorrading van industriële- en landbouwbedrijven die zijn gelegen aan zandwegen is een stevige ondergrond waarover zwaar verkeer moet kunnen rijden, van belang. De bedrijven dienen bereikbaar te zijn vanwege het economische belang. Daarbij dient de weg zoveel mogelijk aangepast te zijn aan de landschappelijke omgeving. Landbouwverkeer kan gebruik maken van deze wegen.

3 **Recreatieve bestemmingen:** Zandwegen die voornamelijk gebruikt worden ten behoeve van recreatieve bestemmingen.

Het gebruik van de zandwegen met voornamelijk recreatieve bestemmingen is seizoensafhankelijk. Het gebruik zal in de zomer hoger liggen dan in de winter. Een goede bereikbaarheid van recreatieve bestemmingen en -attracties is van economisch, maar ook van sociaal belang. De recreatiebedrijven dienen be-

Stap 1 – functie bepaling

Vraag ? (1)
Omschrijf aspecten die een rol spelen: stofoverlast, bereikbaarheid, onderhoud

Stel functie van de weg vast

Zijn functie, vorm en gebruik in overeenstemming met elkaar?

ja

Geen maatregel noodzakelijk

nee

Stap 2 – inventarisatie belangen

Valt zandweg binnen EHS of Natura 2000 gebied?

ja

nee

Maatregel verharden valt af

ja

Heeft zandweg hoge cultuurhistorische en/of landschappelijke waarde?

nee

(2)
Zijn er nog andere belangen waar bij het opstellen van het maatregelenpakket rekening mee moet worden gehouden?
Zo ja, vul lijst met aspecten zoals bij 1 beschreven aan.

Stap 3 – ontwikkelen maatregelpakket

Ontwikkel samen met aanvrager, bewoners/ bedrijven maatregelpakket

Maatregel pakket

Stap 4 - afweging

Welke maatregel scoort het beste, rekening houdend met de vraag, overige belangen (= stap 2), wetgeving (evt. aanvraag vergunningen/ ontheffingen) en financiën

Maatregel

Stap 5 - uitvoering

Planning en financiën

Uitvoering maatregel

reikbaar te zijn voor auto's met caravan of aanhangwagen. Landbouwverkeer kan gebruik maken van dit type weg.

4 **Landbouw:** Zandwegen die buiten landbouwbestemmingen geen specifiek ontsluitende taak hebben.

Het gebruik van deze zandwegen is beperkt en het gebruik bestaat vooral uit landbouwvoertuigen. Deze voertuigen stellen minder hoge eisen aan de staat van de weg dan bijvoorbeeld een auto.

5 **Wandelen en fietsen:** Zandwegen die zijn afgesloten voor het reguliere gemotoriseerde verkeer.

De wegen die zijn afgesloten voor het openbare verkeer hebben uitsluitend een recreatieve functie. Zij zijn bestemd voor wandelaars, fietsers en / of ruiters. Op dit type wegen kan optimaal worden genoten van rust, stilte, natuur en landschap.

Stap 1 gaat in op de vraag: *is een maatregel wel nodig?* Daarvoor wordt eerst de functie van de zandweg vastgesteld. Streven is om deze functie voor alle zandwegen vast te leggen op een kaart. Zodra de **functie** vast staat wordt in deze stap een beschrijving gegeven van:

1. de **vorm** van de weg: de eigenschappen en karakteristieken van de weg, zoals breedte, aanwezigheid van een aparte fietsvoorzieningen, oppervlaktestructuur, waterafvoer etc. worden beschreven.
2. het **gebruik** van de weg: de intensiteiten, snelheidsgedrag van de bestuurder, aard van het verkeer etc. worden beschreven.

Als de **functie, vorm en gebruik** in overeenstemming met elkaar zijn is er geen maatregel noodzakelijk. Wanneer dit niet het geval is wordt verder gegaan met stap 2 t/m 5, waarop een antwoord op de volgende vraag wordt verkregen:

Wat is de meest geschikte maatregel?

6.2. Stap 2 – inventarisatie belangen

Eerste vraag is of de weg onderdeel uitmaakt van Natura 2000 of Ecologische Hoofdstructuur.

Wanneer dit het geval is of de weg aan die gebieden grenst, is aanvullend onderzoek nodig wanneer maatregelen negatieve gevolgen hebben voor die gebieden. Het verharden van de weg als maatregel valt in principe af. Alleen als zwaarwegende argumenten ten grondslag liggen kan een ontheffing/vergunningprocedure in het kader van de natuurbeschermingswet en/of flora en faunawet in gang worden gezet. Hiervoor is echter uitgebreid natuuronderzoek noodzakelijk.

Volgende vraag is of de weg van cultuurhistorische en/ of landschappelijke waarde is. Om deze vraag te beantwoorden is een cultuurhistorische waarden kaart waarop zandwegen zijn aangegeven en gewaardeerd belangrijk. Over de totstandkoming van een cultuurhistorische waardenkaart zal de Raad in het kader van nieuw beleid voor cultuurhistorie nog moeten gaan beslissen. Totdat deze kaart beschikbaar is zal de cultuurhistorische en landschappelijke waarde ad hoc bepaald worden. Hierbij zullen de volgende vragen beantwoord worden:

1. is de zandweg van (hoge) cultuurhistorische waarde?
2. valt de weg binnen een beschermde aanleg conform de Monumentenwet 1988 of Monumentenverordening Ede 1998?
3. ligt de weg binnen een beschermd stads – of dorpsgezicht?
4. Is de weg van (hoge) landschappelijke waarde? Oftewel draagt de zandweg bij aan de leesbaarheid en beleving van het landschap²⁰.

²⁰ Vragen die hierbij gesteld worden zijn: leesbaarheid: kunnen we zien, horen, ruiken,

Als een weg van hoge cultuurhistorische en/ of landschappelijke waarde is, valt verharden van de weg in principe af. Daarnaast zal bij het samenstellen van

de maatregelen zoveel rekening moeten worden gehouden met de eisen en wensen vanuit cultuurhistorie en landschap.

Vervolgens wordt bij deze stap geïnventariseerd of er nog andere belangen een rol spelen die van belang zijn bij de ontwikkeling van het maatregelpakket. Vervolgens zal bij de samenstelling van het maatregelpakket ook zoveel mogelijk met deze eisen en wensen rekening gehouden worden.

6.3. Stap 3 – ontwikkeling maatregelpakket

De ontwikkeling van het maatregelpakket gebeurt in overleg met vraagsteller en de bewoners en bedrijven aan de betreffende zandweg. Indien de weg als ontsluiting dient voor woningen/ bedrijven anders dan aan de zandweg worden ook deze belanghebbenden betrokken. Hierbij is uitgangspunt dat een woning/ bedrijf maximaal 1 ontsluiting nodig heeft.

Uitgangspunt is het behoud van de zandwegen. De ene maatregel heeft meer effect op de zandweg dan een andere, verharden heeft bijvoorbeeld een veel negatiever effect op het behoud van de zandweg dan het afsluiten van de zandweg. Uitgangspunt is dan ook altijd te kiezen voor de maatregel met het kleinste negatieve effect op de zandweg, zodat de landschappelijke, ecologische, cultuurhistorische en recreatieve waarden behouden blijven.

voelen, proeven hoe deze plek is ontstaan en hoe plant, dier en mens deze plek zijn gaan gebruiken? en beleving: is dit een plek waar we naar toe gaan om te genieten van rust, ruimte, natuur, stilte, duisternis en vinden we de plek aantrekkelijk?



Hieronder staan mogelijke maatregelen beschreven. Elke zandweg is echter uniek en een maatregel zal dan ook maatwerk zijn. Onderstaande opsomming is dan ook niet compleet.

6.3.1. Het verbeteren van de structuur van de zandweg

In de gevallen dat een weg of weggedeelte qua ondergrond of met betrekking tot de waterafvoer snel en/of sterk erodeert, levert het reguliere onderhoud slechts tijdelijk verbetering op. Wanneer deze situatie door ingrijpendere maatregelen aan bijvoorbeeld de ondergrond of met betrekking tot de waterafvoer verbetert, waarbij het uiterlijk van de weg en de omgeving niet wordt aangetast, is dit een alternatief wat verder geen gevolgen heeft voor natuur, landschap en cultuurhistorie, verkeersveiligheid

en de leefbaarheid van de bewoners. Een positief effect gaat uit naar de recreatieve beleving en een sterk positief effect zal optreden voor het wegbeheer, aangezien er minder vaak onderhoud gepleegd zal hoeven te worden.

6.3.2. Het geheel afsluiten van de weg of een wegvak

Het volledig afsluiten van zandwegen voor het gemotoriseerde verkeer heeft een sterk positieve invloed op de natuur, het landschap en de cultuurhistorische aspecten in alle gebieden. Het geheel afsluiten gebeurt met een fysieke maatregel, die tegen vandalisme bestand moet zijn. Ook is er een verkeersbesluit nodig voor het volledig afsluiten van een wegvak. De verkeersveiligheid en de recreatieve beleving zullen sterk toenemen en de onderhoudsnoodzaak

wordt geminimaliseerd. Deze maatregel is alleen mogelijk als er geen woningen en/of bedrijven aan de weg liggen of dat deze woningen/ bedrijven een alternatieve ontsluiting hebben.

6.3.3. Selectief afsluiten

Wanneer een weg of weggedeelte selectief wordt afgesloten, mag uitsluitend het bestemmingsverkeer zoals bewoners, bezoekers en leveranciers gebruik maken van de wegen. Afsluiting vindt plaats door middel van bebording (geslotenverklaring). Een selectieve afsluiting kan het aantal verkeersbewegingen op die weg of dat weggedeelte verminderen. De selectieve afsluiting is echter moeilijk handhaafbaar. Waardoor de maatregel minder effectief zal zijn dan een gehele afsluiting of het aanbrengen van een knip. Ook voor een

selectieve afsluiting is een verkeersbesluit noodzakelijk.

6.3.4. Aanbrengen knip

Wanneer in een weg een knip wordt aangebracht, betekent dit dat de weg wordt onderbroken door een fysieke afsluiting voor motorvoertuigen. Hierdoor wordt die weg dus als het ware omgezet in twee doodlopende wegen, die elk voor zich berijdbaar zijn maar waar uitsluitend bestemmingsverkeer gebruik van zal maken. Uitgangspunt bij deze maatregel is dat wandelaars, fietsers en ruiters de weg wel als doorgaande weg kunnen gebruiken. Deze maatregel voorkomt sluipverkeer, terwijl de woningen/ bedrijven nog wel bereikbaar zijn maar slechts vanuit één richting. Bij het instellen van deze maatregel moet rekening worden gehouden met eventuele verdrijvingseffecten. Indien nodig moeten op andere wegen ook maatregelen getroffen worden om te zorgen dat het sluipverkeer gebruik gaat maken van de hoofdwegen. Daarnaast is het van belang dat de knip fysiek wordt aangebracht op een zodanige manier dat deze bestand is tegen vandalisme.

6.3.5. Eenrichtingverkeer

Door het instellen van eenrichtingverkeer kunnen de verkeersintensiteiten worden teruggebracht. Nadeel van deze maatregel is dat de handhaving op zandwegen een zeer lage prioriteit zal hebben en dat de bereikbaarheid van bestemmingen verminderd wordt vanwege de noodzaak tot omrijden.

6.3.6. Snelheidsremmende maatregelen

Zandwegen zijn vanwege hun erfdoelgangsfunctie en het ontbreken van oppervlakteverharding bedoeld om met lage snelheid te worden bereden. Er komen kuilen en gaten in voor, in natte tijden kan er sprake zijn van modder en in droge tijden van stof. Dit bepaalt de karakteristiek van zandwegen; zo zijn ze bedoeld en zo passen zij in hun natuur-

lijke omgeving. Bij een lage snelheid van het gemotoriseerde verkeer is er minder sprake van onveiligheid, overlast of kans op schade aan voertuigen. De snelheid kan ook laag zijn, omdat de afstanden tussen verharde wegen en bestemmingen aan zandwegen relatief kort zijn. Het aanbrengen van gangbare snelheidsremmende maatregelen als drempels en plateaus zijn echter geen optie voor zandwegen, vanwege o.a. het ontbreken van verlichting langs zandwegen het ontbreken van een vaste ondergrond en het uitslijten net voor en na de maatregel. Versmallingen/ asverspringingen kunnen in sommige gevallen wel worden toegepast als snelheidsremmende maatregel. Bij deze maatregel is het belangrijk rekening te houden met de eventuele cultuurhistorische en landschappelijke waarde van de weg en omgeving. Echter het versmalen/ verspringen heeft alleen effect als voldoende tegemoet komend verkeer aanwezig is, wat vaak niet het geval is op een zandweg.

Een oplossing om de snelheid op zandwegen laag te houden kan ook gezocht worden in aanpassing van het onderhoudsschema. Naarmate een zandweg minder vlak en mulder is zal de snelheid van het verkeer vanzelf afnemen. Daarbij mag het waarborgen van een voortdurende bereikbaarheid van bestemmingen niet uit het oog worden verloren.

Er zal ten aanzien van het onderhoud van zandwegen dus een goed evenwicht gezocht moeten worden tussen de staat van de weg en de bereikbaarheid, waarbij het streven gericht is op een goede bereikbaarheid met lage snelheid en niet op een zo optimaal mogelijke staat van de zandwegen.

6.3.7. Uitbreiding van het netwerk

Waar de druk op toeristische gebieden de komende tijd zal toenemen, dient de capaciteit van het wegennetwerk te worden afgestemd op de toenemende groei. Uitbreiding van het netwerk kan

dan noodzakelijk zijn. Daarbij nemen parkeervoorzieningen, het fietsnetwerk, het wandelnetwerk en het ruiternetwerk een bijzondere plaats in. Toeristisch aantrekkelijke routes en bestemmingen dienen voor fietsers en wandelaars goed en veilig berijdbaar en te bewandelen zijn, waarbij (semi-)verharding van fietspaden soms noodzakelijk is. Met betrekking tot aanleg van nieuwe vrijliggende fietspaden gaat prioriteit uit naar wegen die vallen binnen het fietsknooppuntensysteem of andere bewegwijzerde fietsroutes en/of wandelroutes.

Een uitgebreid ruiternetwerk is wenselijk voor de veiligheid van en de recreatieve beleving voor ruiters. Daarbij moet om veiligheidsredenen worden voorkomen dat gemotoriseerd verkeer en ruiters gezamenlijk gebruik maken van de zandwegen. Wanneer ruiters gebruik maken van zandwegen die semi-verhard zijn, brengen zij schade toe aan deze wegen. Op plaatsen waar zandwegen semi-verhard zijn is het wenselijk om schade te voorkomen.

6.3.8. Verharden

Het verharden, plaatselijk verharden of halfverharden van wegen of wegvakken is een maatregel waardoor het karakter van de zandweg wordt aangetast of zelfs geheel verdwijnt. Verharden doet afbreuk aan de cultuurhistorische, recreatieve, natuurlijke en landschappelijke waarden van zandwegen. Verharding gaat ten koste van de materialisering van de weg en daarmee van de afleesbaarheid van de geschiedenis van het landschap (cultuurhistorische waarde). Maar het heeft ook negatieve consequenties voor de landschappelijke, natuurlijke en recreatieve waarde van de weg.

In specifieke situaties kan (gedeeltelijke) verharding echter noodzakelijk zijn om de bereikbaarheid te kunnen waarborgen. Uitgangspunt is dat steeds gekozen wordt voor een maatregel die effectief is,

maar die de minste gevolgen heeft voor de aantasting van het landschap. Zo is het mogelijk een zandweg slechts plaatselijk te verharderen of semi te verharderen.

Bij het *semi-verharderen* wordt het bestaande oppervlak van de zandweg via een bepaald procedé behandeld zodat een beter berijdbare weg ontstaat. De weg oogt enigszins als een zandweg en heeft min of meer de eigenschappen van een verharde weg. De effecten zijn afhankelijk van het gebruikte procedé. Hierbij zijn verschillende behandelingsmethoden mogelijk, tot nu toe hebben proeven met verschillende materialen niet geleid tot bevredigende resultaten.

Het *plaatselijk verharderen* van weggedeeltes kan een alternatief zijn wanneer er sprake is van een plaatselijk probleem, zoals regelmatige wateroverlast.

Opgemerkt dient te worden dat verharderen van zandwegen kan leiden tot toename van het aantal verkeersbewegingen en het rijden met hogere snelheden. Voor het verharderen van zandwegen is ingevolge het 'Bestemmingsplan agrarisch buitengebied Ede' en 'Bestemmingsplan Natuurgebied Veluwe' altijd een aanlegvergunning nodig. Zie ook hoofdstuk 7.2 van deze nota.

6.4. Stap 4 – afweging

In stap 4 vindt de afweging van de verschillende maatregelen plaats om tot een voorkeursmaatregel te komen. Hiertoe wordt per aspect dat belangrijk is voor de specifieke zandweg (in kaart gebracht bij vraagstelling en bij stap 2) afgewogen of de maatregel hier een negatief, geen of positief effect op heeft.

Eerst komen die maatregelen in aanmerking waarbij behoud van de zandwegen wordt nagestreefd en pas als dit niet mogelijk blijkt te zijn maatregelen zoals het verharderen van de zandweg of het uitbreiden van het netwerk.

6.5. Stap 5 – uitvoering en financiering

Onderhoud/ beheermaatregelen vinden plaats binnen bestaand budget. Waar nodig door prioriteitstelling in de te maken keuzen. Omvangrijke reconstructies/ maatregelen vallen niet in dit budget. Waar mogelijk zullen eventuele bijdragen van andere partijen overwogen worden. Bijdragen van derden doen geen afbreuk aan de inhoudelijke afweging.

Voorbeeld: Van een weg komen de functie, vorm en gebruik niet overeen. Functie is ter ontsluiting recreatieve bestemmingen. In principe 3 tot 5 keer per jaar schaven. Echter door hoge verkeersintensiteiten moet er veel vaker geschaafd worden (gebruik is niet in overeenstemming met functie). Gebied valt in EHS en/of heeft cultuurhistorische waarde, waardoor de optie verharderen afvalt. Samen met bewoners worden de maatregelen afsluiten door knip, selectief afsluiten door borden C1 en eenrichtingsverkeer voorgesteld. Onderstaande tabel geeft een voorbeeld van een mogelijk afwegingskader (++ maatregel heeft sterk positief effect op aspect, + positief effect, 0 geen effect, - negatief effect en – sterk negatief effect). Vervolgens rekening houdend met het afwegingskader, financiële haalbaarheid en evt. wettelijke vergunning/ ontheffingstrajecten zal een keuze voor een maatregel gemaakt worden.

Maatregelen	Afsluiten door knip	Selectief afsluiten door borden C1	Eenrichtingsverkeer
Aspecten			
Sluipverkeer	++	+	+
Bereikbaarheid bedrijf	-	0	-

7. Relatie met beheer en aanlegvergunningstelsel

7.1. Beheerplan

De belangrijkste beheersmaatregel is het schaven van de zandweg. Het aantal malen per jaar dat een weg geschaafd wordt is afhankelijk van de categorie. Een zandweg waar woningen en/of bedrijven aan liggen, zal vaker geschaafd worden dan een zandweg die slechts dient ter ontsluiting van landbouwpercelen. In onderstaande tabel is indicatief aangegeven wat het onderhoudsregime per categorie is. Factoren als het weer kunnen het onderhoudsregime beïnvloeden. Daarnaast zullen wegen met relatief hoge verkeersintensiteiten jaarlijks onder profiel worden gebracht.

Bij het onderhoud wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met de aanwezige flora en fauna langs en op de zandwegen. Bij voorkeur worden werkzaamheden vermeden in het broedseizoen en in de periode

dat beschermde diersoorten, zoals de zandhagedis eieren afzetten (half maart t/m half augustus).

7.2. Aanlegvergunningstelsel

Zandwegen liggen met name in het buitengebied/ Veluwe waar de bestemmingsplannen “agrarisch buitengebied Ede” en “Natuurgebied Veluwe” van toepassing zijn. In deze bestemmingsplannen staat beschreven wanneer een vergunning vereist is voor het verhard

van een weg (aanbrengen oppervlakte verharding). De Nota Zandwegen zal als toetsingskader dienen bij vergunningaanvragen. Hiertoe wordt het schema, zoals hierboven weergegeven doorlopen. Als alle stappen doorlopen zijn en de maatregel het verhard

van de natuurbeschermingswet, flora – en faunawet worden aangevraagd.

Categorisering	Onderhoudsregime (indicatief – per jaar)
Zandwegen voornamelijk bedoeld om woningen te ontsluiten	4 – 6 keer schaven
Zandwegen, voornamelijk bedoeld om bedrijven te ontsluiten	4 - 5 keer schaven
Zandwegen voornamelijk bedoeld om recreatieve bestemmingen te ontsluiten	3 - 5 keer schaven
Zandwegen die buiten landbouwbestemmingen geen specifiek ontsluitende taak hebben	2 keer schaven
Zandwegen die zijn afgesloten voor het reguliere gemotoriseerde verkeer (bestemd voor wandelaars, fietsers en/of ruiters)	1 keer schaven

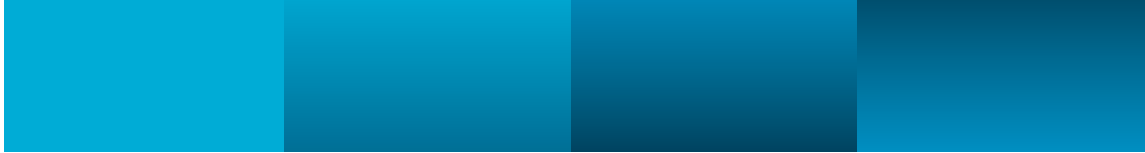




Impressie van een zandweg door Marleen Appeldoorn

8. Bronnenlijst

1. Zandwegen op de Veluwe 1974, de Walburg Pers Zutphen
2. Rapport gemeentelijke werkgroep zandwegen Ede 1975, gemeente Ede
3. Nota zandwegen binnen de bebouwde kom Ede 1992, gemeente Ede
4. Nota Ruimte 2004, Ministeries van VROM, LNV, VenW, EZ
5. Nota Mobiliteit 2004, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
6. Plattelands Ontwikkelings Programma-2 2007- 2013, Ministeries van LNV, VROM, VenW, provincies
7. Streekplan / Structuurvisie Gelderland 2005, Provincie Gelderland
8. Reconstructieplan Gelderse Vallei / Utrecht- Oost 2005, Provincie Gelderland en Utrecht
9. Reconstructieplan Veluwe 2005, Provincie Gelderland
10. Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Ede 2005, gemeente Ede
11. Voorrang voor verkeersveiligheid- actieprogramma verkeersveiligheid 2008- 2011 2008, gemeente Ede
12. Voorrang voor de fiets- actieprogramma fiets 2008-2011 2008, gemeente Ede
13. Ontwikkelingsplan buitengebied Ede 'Ruimte voor kwaliteit' 2008, gemeente Ede
14. Nota van uitgangspunten bestemmingsplan agrarisch buitengebied Ede 2008, gemeente Ede
15. Steeds opnieuw schitteren- Belvoir 2 Cultuurhistorisch beleid 2005-2008 2005, provincie Gelderland
16. Wegenwet, Wet van 31 juli 1930, Stb. 1930, 342, houdende vaststelling van voorschriften omtrent openbare wegen
17. Handboek verkeersveiligheid, 2008, publicatie 261 CROW Ede
18. Handboek wegontwerp- Erftoegangswegen, 2002, publicatie 164d CROW Ede
19. Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens, Regeling van de minister van Verkeer en Waterstaat van 10 december 1997, nr. DGP?WJZ/V-725909, Directoraat- Generaal Personenvervoer, Stcrt 239.
20. Startnotitie nota Monumentzorg, gemeente Ede, 2009
21. Belvoir 3, Investeren in het verleden is werken aan de toekomst, Provinciaal Cultuurhistorisch beleid 2009- 2012, kadernota, februari 2009.



9. Bijlage: verslag van rondetafelgesprek

Voorspraakverslag Verslag van Rondetafelgesprek (14/10/08)

Inhoudsopgave

1. *Inleiding*
2. *Uitnodigingen*
3. *Opzet avond*
4. *Verslag proces*
5. *Verslag inhoud*
6. *Conclusie*
7. *Vervolg*



1. Inleiding

De Nota Zandwegen wordt opgesteld aan de hand van het fasenmodel, beschreven in bijlage 1. De eerste fase bestond uit het opstellen van de startnotitie, deze is in juli 2008 door de gemeenteraad vastgesteld. De 2^{de} fase betreft het raadplegen. Het doel van het raadplegen is het inventariseren van de verschillende belangen. Deze inventarisatie heeft plaatsgevonden door middel van rondetafelgesprekken op 14 oktober 2008.

2. Uitnodigingen

Belangenorganisaties (zie bijlage 2 voor overzicht) hebben een uitnodiging ontvangen voor de avond. Daarnaast is de avond gepubliceerd in Ede Stad. In bijlage 3 staat de publicatie in Ede Stad weergegeven.

3. Opzet avond

De avond begon met een presentatie, waarin de achtergrond, doelstelling en het proces van de Nota Zandwegen werden toegelicht. Vervolgens werd de groep in kleinere groepen verdeeld, per groep werden de verschillende belangen geïnventariseerd. De avond eindigde met een korte terugkoppeling. In bijlage 4 staat de presentatie, gehouden op 14 oktober, weergegeven. In deze presentatie staat ook de opzet van de avond beschreven.

4. Verslag proces

In bijlage 5 staat een overzicht van de organisaties/ mensen die zich hebben aangemeld voor deze avond, totaal hebben 67 personen zich aangemeld. De belangen varieerden van bewoners, natuurorganisaties, fietsersbond, dorpsraden tot raadsleden. Na de presentatie is de groep in vier gedeeltes verdeeld. In elke groep (max. 20 personen) heeft iedereen zijn belang toegelicht. Deze belangen zijn vervolgens samengevat en teruggekoppeld naar de groep. Naast belangen kwamen ook mogelijke oplossingrichtingen vaak ter sprake. Ter afsluiting van de avond is het vervolgproces beschreven. Tenslotte heeft iedereen de gelegenheid gekregen om via de aanwezige reactieformulieren of via het emailadres zandwegen@ede.nl aanvullende opmerkingen te maken. Deze aanvullingen zijn ook meegenomen in dit verslag.

5. Verslag inhoud

In deze paragraaf volgt een opsomming van de onderwerpen/ belangen die tijdens het rondetafelgesprek

Voorspraakverslag Nota Zandwegen – verslag rondetafelgesprek 14 oktober 2008

besproken zijn. De besproken onderwerpen/ belangen zijn gerubriceerd naar thema. Ook kwamen er tijdens de avond verschillende oplossingen naar voren, die zijn samengevat onder de paragraaf “mogelijke maatregelen”.

5.1. Bereikbaarheid

- Goede bereikbaarheid bedrijven en woningen
- Dilemma bereikbaarheid – niet alles zo maar afsluiten omdat bedrijven bereikbaar moeten blijven, maar wel goede staat zandwegen nodig
- Bereikbaarheid voor hulpdiensten
- Berijdbaarheid belangrijk

5.2. Verkeer

- Toename sluipverkeer door afsluitingen elders
- Sluipverkeer
- Te veel verkeer
- Verkeer rijdt te hard
- Veel vrachtverkeer
- Verkeersveiligheid belangrijk (fiets/ wandelaar ten opzichte van zijwegen)
- Onvoldoende handhaving zorgt voor veel misbruik
- Zandwegen zijn geen 60km/u maar 80km/u, waardoor lange remweg
- Verkeer gevaarlijk voor spelende kinderen

5.3. Bedrijfsvoering en wonen

- Economische belangen
- Vieze ramen door stofoverlast
- Modder

5.4. Gezondheid

- Last van stof in huis (via ventilatie), 60km/u is te hard.
- Stofoverlast vervelend voor langzaam verkeer

5.5. Onderhoud

- Vegetatie langs fietspaden snoeien
- Zandwegen moeten toegankelijk zijn, dit heeft betrekking op de kwaliteit van de weg, maar ook de vegetatie langs de weg
- Bermen moeten te vaak gesnoeid worden
- Uitgesleten wegen, water overlast. Niet alleen afschuiven.
- Gebruik door steeds grotere en zwaardere voertuigen
- Snoeibeleid
- Onderhoud met verstand, dus goede moment
- Goed onderhoud zorgt voor verhoging van snelheid, negatieve beïnvloeding verkeersveiligheid
- Locatie en ontwerp van fietspaden
- Door hoge fietspaden, onderhoud zandwegen slechter

5.6. Ecologie

- Zandwegen zijn ecologische verbindingen
- Steeds minder wild
- Door toename verkeer schade aan bomen en houtwallen en daarin levende wild
- Open zandplekken van belang voor pionierplanten en insecten

Voorspraakverslag Nota Zandwegen – verslag rondetafelgesprek 14 oktober 2008

- Verspreiding van “oude” plantensoorten via zandwegen

5.7. Recreatie

- Voor recreatie zijn zandwegen juist aantrekkelijk, maar wel verkeersluw
- Goede bereikbaarheid naar recreatiebedrijven/ campings
- Dagrecreatie neemt toe
- Ook gebruik door ruitersport en wandelaars
- Recreatieve waarde van zandwegen
- Stofoverlast voor fietsers
- Klachten over paaltjes langs de fietspaden

5.8. Landschap

- Belang van schrale bermen voor schrale heide
- Kruidenrijke bermen
- Inpassing Natura 2000
- Landelijk karakter zandwegen behouden
- Behoud bomen en bermen

5.9. Cultuur

- Cultuurhistorische waarde van zandwegen blijven bestaan

5.10. Mogelijke Maatregelen

- Snelheidsremmers
- Snelheid verlagen (naar 60km/u)
- Technische afsluitingen, zodat sluiproutes geweerd worden
- Planologisch: moet bedrijf hier wel zitten?
- Alleen bestemmingsverkeer toelaten, maar wel handhaven
- Fietspaden langs zandwegen
- Maatwerk op grond van functies
- Weg verharderen met wegversmalling of verkeer af te remmen
- Niet alles afsluiten
- Onderhoud afstemmen op behoefte
- Tijdstip van onderhoud verbeteren
- Maatregelen evalueren met bewoners
- Technische oplossingen voor stof
- Halfverharding
- Voldoende budget beschikbaar
- Per zandweg bepalen wat er moet gebeuren ipv algemeen beleid
- Seizoensafhankelijk beheer
- Bedrijven/ campings aan voorkant bereikbaar via verharde weg, achterzijde zand houden en daar dan ook geen bedrijfsverkeer, dus bedrijvigheid concentreren op verharde gedeelte
- Bomen plaatsen om uitdrogen en verstuiving tegen te gaan
- Overleg met bewoners en belanghebbenden
- Smalle wegen verkeersluw maken
- Eenrichtingsverkeer
- Toezicht politie op moedwillig fietspaden vernielen
- Oplossing voor afwatering – ophogen zandwegen
- Compensatie – bij bewoners verharderen en ergens anders compenseren
- Borden plaatsen met bestemmingsverkeer

6. Conclusie

Het onderwerp zandwegen leeft! De belangen variëren. Voor bewoners en bedrijven is vooral de bereikbaarheid het belangrijkste. Volgens de bewoners is verharding niet altijd de oplossing. Veel bewoners geven aan dat met een verbetering en/of intensivering van het onderhoudsregime de bereikbaarheid al verbeterd kan worden. Mogelijk in combinatie met een afsluiting waardoor het verkeer op de zandweg afneemt. De vraag om verharding komt met name vanuit de bedrijven die gevestigd zijn aan de zandwegen. Daarnaast werd het belang van de fietsers, wandelaars en ruiters benadrukt. Deze groep hecht waarde aan de zandwegen vanwege de landelijke uitstraling, maar ervaart overlast van modder en stof. Maar ook de veiligheid van deze groep gebruikers van zandwegen verdient aandacht. Het belang om zoveel mogelijk zandwegen te behouden kwam tijdens het rondetafelgesprek meerdere malen ter sprake. Het behoud is belangrijk omdat de zandwegen een cultuurhistorische waarde hebben, maar ook vanwege de natuurwaarde van de zandwegen.

7. Vervolg

De informatie uit het rondetafelgesprek wordt meegenomen bij het opstellen van de concept Nota Zandwegen.

Bijlage 1 – fasenmodel Nota Zandwegen

Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5
Verkennen	Raadplegen	Beleidsontwikkeling	Inspraak	Besluitvorming
Beschrijving fase <ul style="list-style-type: none"> • Aanleiding • Beleid tot nu toe • Inventarisatie belangenveld • Procesafspraken 	Beschrijving fase <ul style="list-style-type: none"> • Ronde tafelgesprekken met belangengroepen 	Beschrijving fase <ul style="list-style-type: none"> • Visie en doelstellingen formuleren • Overzicht belangen • Uitgangspunten beleid formuleren • Functies zandwegen formuleren • Maatregelen per functie vaststellen 	Beschrijving fase <ul style="list-style-type: none"> • Verantwoording over wat met rondetafelgesprekken is gedaan • Reacties veld • Reacties verwerken 	Beschrijving fase <ul style="list-style-type: none"> • B&W voorstel aan raad • Bespreking commissie • Bespreking in raad • Vaststelling raad
Actoren: <ul style="list-style-type: none"> - ambtelijk - college - commissie BFO - Raad 	Actoren <ul style="list-style-type: none"> - belangengroepen - ambtelijk 	Actoren <ul style="list-style-type: none"> - ambtelijk - college - commissie BFO 	Actoren <ul style="list-style-type: none"> - veld - ambtelijk - college 	Actoren <ul style="list-style-type: none"> - college - commissie BFO - raad
Tijdpad: B&W 27 mei 2008 Commissie BFO 19/6/08 Raad 3/7/2008	Tijdpad: Juli – oktober 2008	Tijdpad: Eind 2008/ begin 2009	Tijdpad: Voorjaar/ zomer 2009	Tijdpad: Najaar 2009
Eindproduct: Startnotitie Behandelwijze: <ul style="list-style-type: none"> - vaststellen B&W - ter info in commissie BFO - besluitvorming Raad 	Eindproduct: Voorspraakverslag Behandelwijze: <ul style="list-style-type: none"> - input voor fase 3 	Eindproduct: <ul style="list-style-type: none"> - Concept Nota Zandwegen Behandelwijze: <ul style="list-style-type: none"> - bespreken in commissie BFO - vaststellen door B&W 	Eindproduct: Reactienota op inspraak Eindversie Nota Zandwegen Behandelwijze: <ul style="list-style-type: none"> - vaststellen B&W 	Eindproduct Raadsvoorstel en –besluit Behandelwijze: <ul style="list-style-type: none"> - bespreken in commissie BFO - vaststelling door raad

Voorspraakverslag Nota Zandwegen – verslag rondetafelgesprek 14 oktober 2008

Bijlage 2 – Uitnodigingen

Uitnodigingen (ONT 2008 18652) zijn verstuurd aan:

Provincie Gelderland

Dorpsraad Lunteren

Dorpsraad Bennekom

Belangenvereniging Noord-Oost Ede

Otterlo's Belang

Harskamp's Belang

Belangenvereniging Wekerom

Belangenvereniging 'De Valk'

Vereniging Hoenderloo's Belang

Algemene Belangenvereniging Ederveen-De Klomp

Stichting Wijkplatform Maandereng

Vereniging Oud-Ede / Historisch museum

Oudheidkamer Lunteren

Hist. Vereniging Oud-Bennekom

GPG (Gelders Particulier Grondbezit)

Natuurmonumenten

Gelders Landschap

Staatsbosbeheer

Stichting Luntersche Buurtbosch

KNNV Wageningen e.o.

IVN-Ede

Stichting Milieuwerkgroepen Ede (SME)

FLORON

De Vlinderstichting

RAVON Gelderland

VVV-ANWB Ede

KABU bedrijven

Imagoversterking Veluwe

Brandweer Ede

Politie Gelderland - Midden

Fietsersbond

ANWB

Stichting Wandelplatform – LAW

Bewoner Kostverlorensteeg (ONT 2008 20065)

Bewoner Zandkampweg (ONT 2008 20068)

Voorspraakverslag Nota Zandwegen – verslag rondetafelgesprek 14 oktober 2008

Bijlage 3 – Publicatie Ede Stad

Rondetafelgesprek over Edese zandwegen

woensdag 1 oktober 2008 00:01

EDE - Om een beter beeld te krijgen van de situatie rondom zandwegen, heeft de gemeente belangenverenigingen uitgenodigd voor een 'rondetafelgesprek' op dinsdag 14 oktober. Het doel van deze bijeenkomst is het inventariseren van belangen van de verschillende organisaties. Het gaat hierbij niet om specifieke zandwegen, maar om het algemene beleid. Ook andere belangstellenden kunnen meepraten en kunnen zich hiervoor opgeven bij de gemeente Ede.

In juli heeft de gemeenteraad van Ede de startnotitie Zandwegen vastgesteld. Deze startnotitie is een eerste stap richting een Nota Zandwegen, waarin het beleid voor zandwegen komt te staan. Het beleid moet inzicht geven in de verschillende functies van zandwegen. Hierbij spelen de verschillende belangen, zoals bewoners, ecologie, cultuur, beheer en verkeer een grote rol.

Mensen of organisaties die ook aanwezig willen zijn bij dit rondetafelgesprek, om op beleidsniveau mee te praten over zandwegen, dienen zich voor 4 oktober aan te melden via zandwegen@ede.nl Bij aanmelding graag contactgegevens vermelden (naam, organisatie, emailadres, telefoonnummer). Het rondetafelgesprek wordt gehouden op dinsdag 14 oktober van 19.00 tot 20.30 uur in het Raadhuis aan de Bergstraat 4.

Bijlage 4 – Presentatie 14 oktober 2008

ede

Nota Zandwegen

Rondetafelgesprek 14 oktober 2008

14 oktober 2008
Rondetafelgesprek Zandwegen

ede Opzet Rondetafelgesprek

- Inleiding
 - Achtergrond Nota Zandwegen
 - Doelstelling
 - Proces
 - Belangenveld
- Rondetafelgesprek
- Terugkoppeling en afsluiting

14 oktober 2008
Rondetafelgesprek Zandwegen

ede Belangenveld

- Bewoners/ bedrijven
- Ecologie
- Natuur en recreatie
- Cultuur
- Verkeer
- Beheer

14 oktober 2008
Rondetafelgesprek Zandwegen

ede Achtergrond Nota Zandwegen

- Ede: 200km zandwegen
- Beleid jaren 70: terughoudend t.a.v. verharding en afsluiten
- O.a. door intensivering – meer vragen over zandwegen
- Nu vragen ad hoc – vraag naar beleid dat richting geeft aan te nemen maatregelen

14 oktober 2008
Rondetafelgesprek Zandwegen

ede Doelstelling Nota Zandwegen

- Beleid zandwegen verankeren
- Beleid geeft inzicht in verschillende functies van zandwegen, gekoppeld aan belangen
- Functies zijn richtinggevend voor beheer en evt. te nemen maatregelen

14 oktober 2008
Rondetafelgesprek Zandwegen

ede Rondetafelgesprek

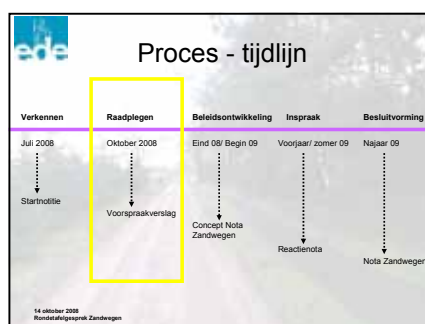
- In groepen belangen inventariseren
 - Voorstelronde: welke belangen om tafel?
 - Wie heeft welk belang?
 - Achtergrond belangen?
 - Evt: Welke andere belangen zijn er?
- Resultaat: opsomming van verschillende belangen

14 oktober 2008
Rondetafelgesprek Zandwegen

ede Proces

- Nota Zandwegen
 1. Verkennen = startnotitie zandwegen
 2. Raadplegen = rondetafelgesprek
 3. Beleidsontwikkeling = concept nota
 4. Inspraak = reactienota
 5. Besluitvorming = Nota Zandwegen

14 oktober 2008
Rondetafelgesprek Zandwegen



ede Terugkoppeling

- Per groep opsomming van belangen

14 oktober 2008
Rondetafelgesprek Zandwegen

Bijlage 4 – Presentatie 14 oktober 2008



ede Rondetafelgesprek

- Doel: inventarisatie belangen
- Algemeen beleid – geen specifieke zandwegen

14 oktober 2008
Rondetafelgesprek Zandwegen



ede Vragen?

- zandwegen@ede.nl

14 oktober 2008
Rondetafelgesprek Zandwegen



ede Rondetafelgesprek

- Verdelen over vier groepen:
 - A304 – Monique Rohde - blauw
 - A402 – Mark van Baaren - groen
 - A403 – Harriette Campen - oranje
 - Raadzaal – Else Tutert - geel
- Om 20:00 weer terug in Raadzaal voor afsluiting

14 oktober 2008
Rondetafelgesprek Zandwegen



ede Afsluiting

- Wat nu?
 - Ronde tafelgesprek input voor concept nota
 - Concept nota vaststellen door B&W
 - Inspraak (voorjaar/ zomer 2009)
 - Behandeling in BFO (najaar 2009)
 - Vaststellen Nota Zandwegen door Raad (najaar 2009)

14 oktober 2008
Rondetafelgesprek Zandwegen

Bijlage 5 - Aanmeldingen Rondetafelgesprek

Vereniging Otterlo's Belang	
Dorpswerkgroep Otterlo	
Bewoner	
Bewoner	Woutersweg
Bewoner	Woutersweg
GL/PE	
Bewoner	Molenparkweg Oost
VVD fractie	
Bewoner	Moftbos
Fietsersbond	
Bewoner	Vijfsprongweg
Bewoner	Vijfsprongweg
Bewoner	Vijfsprongweg
Fa.v.Lambalgen Speciaal Transport	Willinkhuizersteeg
Stichting Leefbaarheid De Kraats en Nergena	
Bewoner	
Bewoner	Peteweg
SGP	
Bewoner	Zandkampweg
Wandelplatform-LAW en lid Wandeloverleg Gelderland	Molenberg
Bewoner	Woutersweg
Dorpsraad Lunteren	
Bewoner	
Jac. Gazenbeek Stichting	Stationsstraat
Bewoner	Boslaan
Bewoner	Goorsteeg
Bewoner	Woutersweg
Bewoner	Engweg
Bewoner	Engweg
Bewoner	Molenweg
Bewoner	Molenweg
Bewoner	
Bewoner	
Bewoner	Dr. Holenboomweg
Bewoner	
Bewoner	Kostverlorensteeg
Vereniging van eigenaren de Goudsberg	Hessenweg
Bewoner	Wilbrinkstraat
CV Otterlo UA.	
Bewoner	Hogevalksweg
Bewoner	Ganzenkampweg
Stichting Milieuwerkgroepen Ede (SME)	
Harskamps Belang	Ruttenbeeklaan
Bewoner	De Venen
Landgoed De Leperkoen	Vijfsprongweg
Bewoner	Peteweg
Beheerscommissie van Natuurvriendenhuis de Bosbeek ,	Bosbeekweg
Beheerscommissie van Natuurvriendenhuis de Bosbeek ,	Bosbeekweg
Bewoner	
Kabu	
SVR Camping en tuinterras Het Binnenland	Zwartesteeg
Bewoner	
Bewoner	Roekelse Zandweg
Bewoner	
ChristenUnie	

10. Bijlage: technische mogelijkheden zandwegen

Bijlage 6 – Technische mogelijkheden Zandwegen

Proeven met semi - verharding

In de periode 1999 – 2006 heeft de gemeente proeven uitgevoerd om de stabiliteit van de zandwegen te verbeteren, zodat deze wegen ook bij slechte weersomstandigheden (regen, vorst/ dooi) goed berijdbaar blijven, maar wel zo dat het onderhoud en kosten niet toenemen, de zandweg zijn cultuurhistorische en natuurlijke waarde behoud en de weg ook nog oogt als een zandweg.

In 1999 zijn op verschillende wegvakken verschillende proeven uitgevoerd. De proeven in 1999 zijn uitgevoerd naar aanleiding van bereikbaarheidsproblemen in 1998 door een lange, zeer natte periode. In 2004 zijn de proeven ook uitgevoerd n.a.v. bereikbaarheidsproblemen in de winter en de olopende onderhoudskosten door intensiever gebruik.

De volgende proeven zijn uitgevoerd;


Wanneer	procédé	Waar	Resultaat
1999	Grauwacker	Bosbeekweg Bennekom	Redelijk positief over stabiliteit, maar veel extra kosten en geen vermindering van het onderhoud
	Stabilisatie	Panoramaweg en Onderlangs	Verharding van de bovenlaag waardoor er waterproblemen optraden
1999	Injectiehars	Hessenweg Lunteren	De gestabiliseerde laag ging zich gedragen als beton. Het werden schollen en die leverde gevaar op voor de verkeersveiligheid, deze laag is verwijderd
	Onderlaag van puin	Molenweg Noord te Lunteren	Plasvorming en gaten
Wanneer	procédé	Waar	Resultaat
2004	Coursmix	Boslaan te Lunteren	Leek zich goed te houden, maar er kwamen op termijn gaten in met scherpe randen die gevaar opleverde voor het verkeer, door het intensieve gebruik van de weg.
	Coursmix doorfrozen	Boslaan te Lunteren	De stabiliteit was beter dan de zandweg maar het leverde niet minder onderhoud op.
Wanneer	procédé	Waar	Resultaat
2006	Granietgruis	Boslaan te Lunteren	Onverharde gedeelte van de Boslaan is in september voorzien van een 5 cm dikke laag van Granietgruis. De stabiliteit is beter dan de de zandweg, maar het leverde niet minder onderhoud op en klachten over stof blijven.

De resultaten van de proeven zijn niet positief. Door de hoge verkeersdruk op de proefstukken blijven de weggedeelten veel onderhoud vergen. Soms wordt de stabiliteit wel verbeterd (grauwacker en Coursmix) maar treden er weer negatieve bijeffecten op als scherpe gaten. Die neveneffecten worden veroorzaakt door a) de grote verkeersdruk en b) het gebruik van de weg door paarden. Het beste resultaat wordt waarschijnlijk bereikt door semi verharding te combineren met een afname van de verkeersdruk en eventueel alternatieve routes voor paarden.

Stofoverlast

De gemeente ontvangt regelmatig klachten over stofoverlast. Er zijn geen optimale technische mogelijkheden bekend om stofoverlast te verminderen. Hieronder zullen de voor – en nadelen van een aantal maatregelen besproken worden.

Door het verharderen van een weg, zal de stofoverlast verdwijnen. Echter een semi-verharding is niet altijd een oplossing tegen stofoverlast. Een semi verharding stoft ook en soms wordt het stof van een semi-verharding als hinderlijker ondervonden dan het stof van een zandweg.



Stofoverlast kan verminderd worden door de zandweg nat te houden. Echter de gemeente kan niet alle zandwegen nat houden tijdens een droge periode vanwege de grootte van het areaal. Bewoners kunnen de zandweg zelf nat houden, zolang dit geen effect heeft op het verkeer op de zandweg.

Door een afname van het verkeer, zal de stofoverlast afnemen. Maatregelen als het (selectief) afsluiten van een weg hebben een positief effect op stofoverlast.

Snelheidsvermindering van het verkeer heeft een positief effect op stofoverlast. Het is de verantwoordelijkheid van de bestuurder om te rijden naar de omstandigheden en dus rekening te houden met omwonenden en andere gebruikers als er over een zandweg gereden wordt. Snelheidsbeperkende maatregelen, zoals drempels en plateaus zijn geen optie vanwege het ontbreken van verlichting langs zandwegen, het ontbreken van een vaste ondergrond en het uitslijten net voor en na de maatregel. Minder onderhoud, waardoor de weg minder vlak is, draagt wel bij aan een lagere snelheid en zal stofoverlast verminderen.

Sommige van bovenstaande maatregelen zijn zeer ingrijpend. Bij het toepassen van een maatregel zal dan ook de afweging gemaakt moeten worden of de maatregel in verhouding staat tot de klacht. Hiertoe is in het stappenplan beschreven in de Nota Zandwegen stap 1 opgenomen, waarbij bepaald wordt of een maatregel noodzakelijk is. Stofoverlast is inherent aan het wonen aan een zandweg en er zal dus niet altijd een maatregel toegepast worden.





Ruimtelijke Ontwikkeling & Beheer

Nota Zandwegen

17 december 2009

Colofon:
Uitgave: Gemeente Ede **sector** Ruimtelijke Ontwikkeling & Beheer **afdeling** Ruimtelijk & Economisch beleid
Ontwerp, vormgeving en druk: Bureau Vormgeving en Repro