

2019-
2028

Beleidsplan zand- en halfverhardingswegen



JGRO

Gemeente Montferland

2019-2028

Inhoudsopgave

1.	Samenvatting	4
2.	Inleiding	6
	2.1. Aanleiding	6
	2.2. Het dilemma van de zandwegen	6
	2.3. Doelstelling	6
	2.4. Juridische verantwoordelijkheid	7
	2.5. Uitgangspunten	7
	2.6. Huidig onderhoudsregime	7
3.	Ruimtelijke plannen	8
	3.1. Nationaal beleid	8
	3.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	8
	3.2. Provinciaal beleid	8
	3.2.1. Omgevingsvisie	8
	3.2.2. Gelders Natuurnetwerk en Groene Ontwikkelingszone	9
	3.3. Gemeentelijk beleid	10
	3.3.1. Structuurvisie Montferland	10
	3.3.2. Integraal Verkeer en vervoersplan (i-VVP)	10
	3.3.3. Toeristisch recreatief ontwikkelingsplan Montferland	10
	3.3.4. Visie Recreatie & Toerisme Montferland 2018-2028	10
	3.3.5. Bestemmingsplannen Buitengebied	11
	3.3.6. Nota Cultuurhistorie, Erfgoedverordening, Archeologische waarden- en verwachtingskaarten en cultuurhistorische waardenkaart	13
	3.3.7. Landschapsontwikkelingsplan	13
4.	Belangen	14
	4.1. Natuur	14
	4.1.1. Ecologie	14
	4.1.2. Natuurbescherming	14
	4.2. Landschap	14
	4.3. Cultuurhistorie	15
	4.4. Bereikbaarheid van bedrijven en woningen	15
	4.5. Verkeersveiligheid	15
	4.6. Recreatie	16
	4.7. Leefbaarheid	16
	4.8. Wegbeheer	16
5.	Visie	17
6.	Stappenplan zandwegen en halfverhardingswegen	18
	6.1. Stap 1 Functie bepaling	18
	6.2. Stap 2 Inventarisatie belangen	19
	6.3. Stap 3 Ontwikkeling maatregelpakket	21
	6.3.1. Het verbeteren van de structuur van de zandweg	21
	6.3.2. Het geheel afsluiten van de weg of een wegvak	22
	6.3.3. Selectief afsluiten	22
	6.3.4. Aanbrengen knip of tractorsluis	22
	6.3.5. Eénrichtingsverkeer	22
	6.3.6. Snelheidsremmende maatregelen	22
	6.3.7. Verharderen	23
	6.4. Stap 4 Afweging	23
	6.5. Stap 5 Uitvoering en financiering	24
7.	Beheer en aanlegvergunning	26
	7.1. Beheerplan	26
	7.2. Aanlegvergunning	26
8.	Financiële gevolgen	27
9.	Conclusies en aanbevelingen	28

Bijlagen

- Bijlage 1: Jurisprudentie onderhoud onverharde wegen
- Bijlage 2: Overzichtskaart zand- en halfverharde wegen
- Bijlage 3: Lijst met zand- en halfverharde wegen
- Bijlage 4: Nodust
- Bijlage 5: Bronnenlijst

1. Samenvatting

Zand- en halfverharde wegen (in vervolg veelal zandwegen genoemd) hebben naast een verkeersfunctie, vaak ook een natuur-, - cultuurhistorische, - recreatieve en landschappelijke waarde.

Het karakter van de zandwegen moet dan ook zoveel mogelijk behouden blijven. Echter spelen er ook nog andere belangen een rol.

De gemeente Montferland is als wegbeheerder verantwoordelijk voor circa 53 kilometer openbare zandwegen. De gemeente ontvangt, 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 een fysieke knip in de weg, kan dan zorgen dat het verkeer afneemt, zonder het karakter van de zandweg aan te tasten en waarbij de woningen nog wel bereikbaar blijven. Maar is een maatregel wel altijd nodig? En zo ja, wat is dan de meest geschikte maatregel?

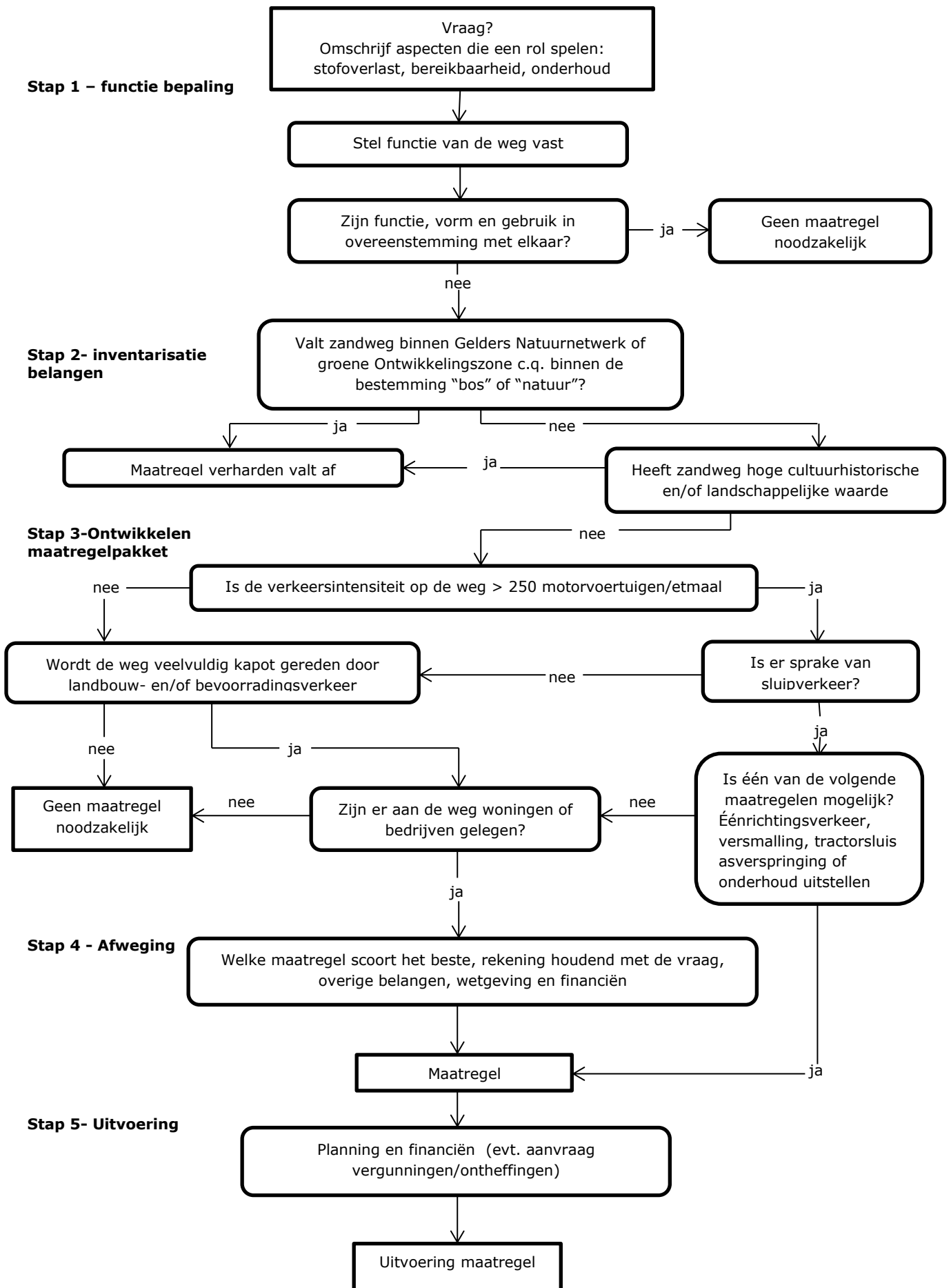
Dit beleidsplan zand- en halfverhardingswegen vormt het beleidskader waarbinnen bovenstaande twee vragen consequent beantwoord kunnen worden, rekening houdend met de verschillende, soms tegenstrijdige, belangen.

De onderliggende visie met betrekking tot zandwegen is:

- a) behoud van 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 Montferland 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 past bij de functie van de weg (bijvoorbeeld veel sluiptverkeer), worden maatregelen getroffen. Door het schema op de bladzijde 4 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. De voorkeur gaat uit naar die maatregel die het minste effect heeft op het karakter van de zandweg.



2. Inleiding

In het wegennetwerk van de gemeente Montferland ligt een groot aantal zandwegen en halfverharde wegen. Deze wegen beslaan een totale lengte van 53 km (15 km zandwegen en 38 km halfverharde wegen). De wegen liggen voor het merendeel buiten de bebouwde kom.

Langs een deel van deze wegen staan woningen en bedrijven. Het gaat hierbij om een lengte van ongeveer 18 km waar ruim 160 woningen/bedrijven aan zijn gelegen. Zand- en halfverharde wegen worden op verschillende manieren gebruikt: er zijn wegen waar vrijwel geen gemotoriseerd verkeer rijdt en er zijn wegen die een redelijke verkeersintensiteit kennen en waarvan zelfs sluipverkeer gebruik maakt.

Landbouwverkeer gebruikt de wegen als verbindingroute tussen boerderijen, akkers en weilanden; de wegen waarlangs bedrijven gevestigd zijn worden gebruikt door bevoorradingsverkeer.

Vooraf 's zomers zorgt het toeristenverkeer voor extra verkeersdruk op de wegen.

2.1. Aanleiding

Tot op heden was er geen integraal gemeentelijk beleid voor de zand- en halfverharde wegen. Het aantal klachten stijgt van gebruikers en bewoners, waarbij de bereikbaarheid van de woningen/bedrijven, overlast van stof en de slechte staat van de wegen leiden tot verzoeken om maatregelen zoals het verharderen of afsluiten van de wegen.

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

Het vigerende beleid ten aanzien van de zand- en halfverharde wegen bepaalt dat terughoudendheid wordt betracht bij het verharderen van zandwegen.

2.2. Het dilemma van de zandwegen

Het dilemma van de zandwegen kan als volgt omschreven worden:

- Het autoverkeer op zandwegen neemt toe. 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/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 heden individueel behandeld, er is behoefte aan een integraal beleid ten aanzien van de zand- en halfverharde wegen;
- Er is sprake van een groot aantal, soms tegenstrijdige belangen waardoor dilemma's ontstaan bij de afhandeling van klachten en verzoeken om maatregelen.

2.3. Doelstelling

Doelstelling van het beleidsplan zand- en halfverharde wegen is het vaststellen van beleid ten aanzien van deze wegen in de gemeente Montferland, rekening houdend met de verschillende belangen van gebruikers en met de ruimtelijke plannen die hierop van toepassing zijn.

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

2.4. Juridisch verantwoordelijkheid

De gemeente is, op basis van wettelijke kaders, verplicht om de wegen, met inbegrip van alle verkeersvoorzieningen en de bermen, in goede staat te houden en er voor te zorgen dat milieu en leefbaarheid in stand worden gehouden. (zie bijlage 1: Wettelijke kaders en milieu).

Sinds de inwerkingtreding van het nieuw Burgerlijk Wetboek in 1992, is de gemeentelijke overheid, in de hoedanigheid als wegbeheerder, wettelijk aansprakelijk. Onderdeel van die aansprakelijkheid is de risicoaansprakelijkheid (Art. 6:174 BW). De wegbeheerder is onder andere aansprakelijk voor schade, indien deze schade veroorzaakt is door gebreken aan de verharding.

Hiertoe hanteert de gemeente voor zandwegen een bepaald onderhoudsregime. Dit regime is afhankelijk van de functie van een weg maar vooral van de weersomstandigheden.

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

2.5. Uitgangspunten

Bij de ontwikkeling van het beleidsplan zand- en halfverhardingswegen 2019-2028 zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het beleid wordt gesteund door en is aanvullend op bestaande ruimtelijke plannen;
- Het beleid houdt rekening met verschillende belangen en wordt breed gedragen;
- Het beleid geeft inzicht in de functies van zand- en halfverharde wegen;
- Het beleid brengt de eisen ten aanzien van gebruik en beheer in kaart.

2.6. Huidig onderhoudsregime

Voor het beheer van zand- en halfverharde wegen is geen systematiek voorhanden om te inspecteren. Om toch een indicatie te geven voor het benodigde budget is uitgegaan van door de gemeente opgegeven kentallen. De gemeente heeft ongeveer 160.000 m² zand- en halfverharde wegen in beheer. Dit areaal wordt twee keer per jaar geëgaliseerd. Verder worden puinverhardingen plaatselijk aangevuld met puin om de weg vlak te maken. In het voorjaar wordt op sommige wegen "nodust" aangebracht om de stofoverlast in de zomermaanden wat te verminderen. Zie voor werking en wijze van aanbrengen "nodust" bijlage 4.

Op basis van de ervaringen binnen de gemeente met bovenstaand onderhoudsregime, is er jaarlijks een bedrag van € 50.000,- voor het onderhoud aan zand- en halfverhardingswegen gereserveerd.

3. Ruimtelijke plannen

3.1. Nationaal beleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Het nationaal ruimtelijk beleid is in maart 2012 neergelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Deze visie vervangt verschillende nota's betreffende de ruimtelijke ordening, zoals de Nota Ruimte. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt geschetst hoe Nederland er in 2040 uit moet zien. Gemeenten en provincies zijn, volgens de Rijksoverheid, beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren. Zij hebben daarom in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte meer bevoegdheden gekregen in het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid.

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Voor de regio Oost-Nederland (bestaande uit de provincies Overijssel en Gelderland) zijn de volgende opgaven van nationaal belang:

- verbeteren van de internationale achterlandverbindingen;
- versterking van de primaire waterkeringen;
- deelprogramma's Veiligheid, Zoet water en Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma;
- De Ecologische hoofdstructuur (EHS), inclusief de Natura 2000-gebieden (*tegenwoordig ligt de verantwoordelijkheid van toetsing van dit onderdeel vooral bij de provincie*);
- hoofdenergienetwerk (380 kV) over de grens.

Relatie met Beleidsplan Zand- en halfverhardingswegen.

Het beleidsplan Zand- en halfverhardingswegen sluit aan bij de volgende doelen op rijksniveau:

1. *het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;*
2. *het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.*

3.2. Provinciaal Beleid

3.2.1. Omgevingsvisie

De omgevingsvisie van de provincie Gelderland (laatst geactualiseerd in juli 2015) richt zich op de volgende hoofddoelen:

1. een duurzame economische structuur;
2. het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving.

Het tweede hoofddoel richt zich op een aantrekkelijk woon- en leefomgeving met unieke kwaliteiten van natuur, water en landschap in Gelderland.

De realisatie van deze tweede centrale doelstelling betekent vooral:

- ontwikkelen met kwaliteit, recht doen aan de ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de plek;
- zorg dragen voor een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden en behoud en versterking van de kwaliteit van het landschap;

- een robuust en toekomstbestendig water- en bodemsysteem voor alle gebruiksfuncties bij droogte, hitte en waterovervloed;
- een gezonde en veilige leefomgeving;
- een gezonde vrijetijdseconomie en aandacht voor beleving, bereikbaarheid en toegankelijkheid van cultuur, natuur en landschap.

De provinciale hoofddoelen zijn in verschillende hoofdstukken opgenomen en vertaald in provinciale ambities. Afhankelijk van het accent van de ambitie zijn ze opgenomen onder het deel 'Divers', 'Dynamisch' of 'Mooi' Gelderland.

Mooi Gelderland betreft de Gelderse kwaliteiten die bescherming en/of ontwikkeling nodig hebben en die tegelijk richting geven aan ontwikkelingen. Denk aan cultuurhistorie, natuur, water, ondergrond.

Per ambitie is de aanpak op hoofdlijnen beschreven. De nadere invulling vindt plaats via provinciale uitvoeringsprogramma's en samenwerking met partners. Daarmee is de Omgevingsvisie een 'plan' dat richting geeft en ruimte biedt; geen plan met exacte antwoorden.

Relatie met Beleidsplan Zand- en halfverhardingswegen.

Zandwegen in ons buitengebied dragen bij aan de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteit van het buitengebied en die zin sluit het aan bij de doelstellingen van de omgevingsvisie.

3.2.2. Gelders Natuurnetwerk en Groene Ontwikkelingszone (uitgelicht onderdeel Omgevingsvisie)

Sinds de decentralisatie van het natuurbeleid zijn natuur en landschap een provinciale kerntaak geworden. De ambitie van provincie Gelderland is om zorgvuldig om te gaan met natuur en landschap op een haalbare en betaalbare wijze en de samenleving daar meer bij te betrekken.

Gelders Natuurnetwerk

Om de biodiversiteit nu en voor toekomstige generaties Gelderlanders veilig te stellen, beschermt de provincie het Gelders Natuurnetwerk (GNN). Het GNN is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuur van internationaal, nationaal en provinciaal belang. Dit GNN bestaat uit alle terreinen met een natuurbestemming binnen de voormalige EHS en bevat tevens een Zoekgebied nieuwe natuur van 7.300 hectare, voor 5.300 hectare nog te realiseren nieuwe natuur. Een groot deel van de Gelderse natuurgebieden is internationaal beschermd: de Natura 2000-gebieden. Juist in deze gebieden moet de biodiversiteit behouden of verbeterd worden. De provincie geeft in het natuurbeleid prioriteit aan het behalen van de Natura 2000-doelen in de Natura 2000-gebieden.

Relatie met Beleidsplan Zand- en halfverhardingswegen.

In paragraaf 6.2 is een kaart opgenomen waaruit blijkt welke delen van de gemeente Montferland behoren bij het Gelders Natuurnetwerk.

In de gemeente Montferland liggen geen Natura 2000 natuurgebieden, die als onderdeel van een Europees netwerk van natuurgebieden een specifieke bescherming krijgen.

Groene Ontwikkelingszone

De provincie en haar partners streven samen naar een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden. De Groene Ontwikkelingszone (GO) heeft een dubbele doelstelling. Er is ruimte voor verdere economische ontwikkeling in combinatie met een (substantiële) versterking van de samenhang tussen aangrenzende en inliggende natuurgebieden.

De GO bestaat uit terreinen met een andere bestemming dan bos of natuur die ruimtelijk vervlochten zijn met het GNN. Het gaat vooral om landbouwgrond, maar ook om terreinen voor verblijfs- en dagrecreatie, infrastructuur, woningen en bedrijven. De

Ecologische verbindingzones maken deel uit van de GO, evenals weidevogelgebieden en ganzenfoerageergebieden. Enkele weidevogelreservaten maken deel uit van het GNN. Door de samenhang met de aangrenzende en inliggende natuur van het GNN herbergt de GO ook kenmerkende natuurwaarden.

Om de natuur van het GNN tegen aantasting te beschermen zijn er regels opgenomen in de Omgevingsverordening. Centraal staat de bescherming van de kernkwaliteiten. Een van de kernkwaliteiten de cultuurhistorische waarden van oude ontginningen en kavelpatronen.

Relatie met Beleidsplan Zand- en halfverhardingswegen.

In paragraaf 6.2 is een kaart opgenomen waaruit blijkt welke delen van de gemeente Montferland behoren bij de Groene Ontwikkelingszone.

3.3. Gemeentelijk beleid

3.3.1. Structuurvisie Montferland

De Structuurvisie geeft richting aan het ruimtelijke, economische en maatschappelijke beleid van de gemeente Montferland. Vraagstukken op deze beleidsterreinen zijn de basis voor deze visie. De structuurvisie is het vertrekpunt voor het uitwerken van het verdere beleid van de gemeente Montferland voor de toekomst.

Relatie met Beleidsplan Zand- en halfverhardingswegen.

In deze structuurvisie zijn ambities geformuleerd ten aanzien van het landschap en natuurontwikkeling. Zandwegen worden daarbij niet specifiek genoemd.

3.3.2. Integraal Verkeer en Vervoerplan (i-VVP)

In het Integraal Verkeer en Vervoerplan is het gehele netwerk aan wegen die zijn gelegen binnen de gemeente gecategoriseerd. Zandwegen vallen onder de categorie verblijfsgebieden (erftoegangswegen). De maximumsnelheid op deze wegen is 60 km/h

Relatie met Beleidsplan Zand- en halfverhardingswegen.

Wegen binnen verblijfsgebieden moeten goed toegankelijk zijn maar niet goed doorgankelijk. In het i-VVP worden zandwegen niet specifiek benoemd. In het nieuwe i-VVP zal er aandacht komen voor de zandwegen.

3.3.3. Toeristisch recreatief ontwikkelingsplan Montferland

In deze nota wordt het beleid beschreven met betrekking tot recreatie en toerisme in de gemeente Montferland en worden maatregelen voorgesteld om een en ander te versterken.

Een deel van de fiets- en wandelroutes gaat over zandwegen.

Relatie met Beleidsplan Zand- en halfverhardingswegen.

Een deel van de fiets- en wandelroutes gaat over zandwegen. In het plan worden zandwegen niet specifiek benoemd.

3.3.4. Visie Recreatie & Toerisme Montferland 2018-2028

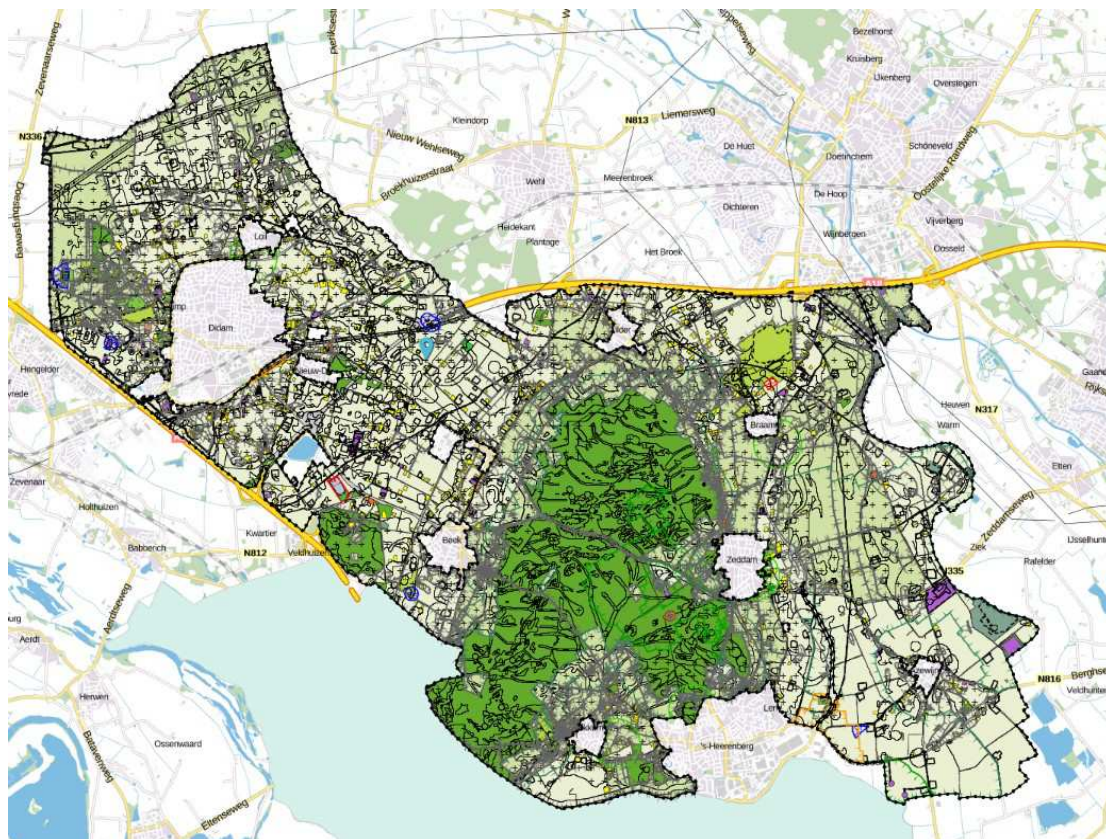
In dit visierapport (van speldenprik naar speerpunt) wordt weergegeven hoe de gemeente Montferland recreatie en toerisme verder kan uitwerken. Eén van de punten is actief inzetten op behoud van het karakter van Montferland.

Relatie met Beleidsplan Zand- en halfverhardingswegen.

Zandwegen zijn een onderdeel van het karakter van Montferland. In het visierapport worden zandwegen niet specifiek benoemd.

3.3.5. Bestemmingsplannen buitengebied

De gemeente Montferland beschikt over een bestemmingsplan Buitengebied dat in september 2011 is vastgesteld en inmiddels een aantal malen periodiek is geactualiseerd.



In het bestemmingsplan 'Buitengebied' wordt verharding van zandwegen binnen de bestemmingen agrarisch gebied met waarden, bos en natuur en binnen de gebiedsaanduiding 'Overige zone-GO-EVZ sinds de eerste periodieke herziening (vastgesteld 30 oktober 2014) aan een aanlegvergunningstelsel gekoppeld. Onderstaand is dit vergunningstelsel opgenomen voor de binnen de bestemming 'agrarisch met waarden' opgenomen aanduidingen 'beslotenheid', 'natuur- en landschapswaarden', 'openheid' en 'reliëf'. In al deze gevallen is voor het verharderen van zandwegen, zandpaden en als zodanig ingerichte parkeerterreinen een omgevingsvergunning vereist. Een omgevingsvergunning mag alleen worden verleend indien door de uitvoering van de werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen, geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waarden en/of functies die het plan beoogt te beschermen, tenzij hieraan door het stellen van voorwaarden voldoende tegemoet kan worden gekomen.

41.9.2 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden

- a. Het is verboden om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de in onderstaand schema opgenomen werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

Schema omgevingsvergunningen

Aanduidingen	werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden							
	1	2	3	4	5	6	7	8
beslotenheid	x	-	x	x	-	-	-	x
natuur- en landschapswaarden	x	x	x	-	x	x	x	x
openheid	-	x	x	x	-	-	-	x
reliëf	-	x	x	-	x	x	-	x
elms - ecologische verbindingzone	x	-	-	-	x	x	-	x

x = omgevingsvergunning vereist

- = geen omgevingsvergunning vereist

Werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden:

1. het vellen en rooien van bomen, hakhout en andere houtopstanden en het verrichten van handelingen, die de dood of ernstige beschadiging daarvan ten gevolge hebben of kunnen hebben, tenzij al een kapvergunning nodig is op basis van de Bomenverordening en/of Algemene plaatselijke verordening, alsmede indien de Boswet van toepassing is;
2. egaliseren, ophogen, afgraven van gronden;
3. bebossen en beplanten met houtopstanden alsmede de aanleg van boomkwekerijen en sierteelt;
4. de aanleg van nieuwe landschapselementen buiten agrarische bouwvlakken niet zijnde erfbeplanting;
5. aanleggen en dempen van watergangen, sloten en andere waterpartijen;
6. aanbrengen van ondergrondse transport-, energie- en telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur;
7. aanleggen en verharderen van wegen, paden, parkeerterreinen (> 200 m²) en andere verhardingen;
8. verharderen van zandwegen, zandpaden en als zodanig ingerichte parkeerterreinen.

Het bestemmingsplan maakt het ook mogelijk om in het kader van extensieve dagrecreatie zandpaden voor wandelen of fietsen aan te leggen.

In het bestemmingsplan worden tevens archeologische (verwachtings)waarden beschermd. Ook oppervlakteverhardingen zijn daarbij aan een omgevingsvergunning verbonden voor zover grondwerkzaamheden plaatsvinden dieper dan 30 cm -mv. In gebieden met de dubbelbestemming 'waarde-archeologie 1' is bij alle grondwerkzaamheden dieper dan 30 cm onderzoek vereist. In geval van archeologie 2 is onderzoek vereist bij grondwerkzaamheden dieper dan 30 cm en > 50 m². Bij de dubbelbestemmingen 'waarde-archeologische verwachting 1' en 'waarde-archeologische verwachting 2' gelden ondergrenzen van 250 m² resp. 1.000 m². (P.M.)

Relatie met Beleidsplan Zand- en halfverhardingswegen.

Het verharderen van zandpaden is in het bestemmingsplan 'buitengebied' gekoppeld aan een vergunningstelsel voor zover gelegen binnen de bestemmingen 'agrarisch met waarden', 'bos', 'natuur' en de gebiedsaanduiding 'Overige zone-GO-EVZ'. De omgevingsvergunning mag uitsluitend worden verleend voor zover geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waarden en/of functies die het plan beoogt te beschermen. Afgevraagd kan worden in hoeverre het verharderen van een zandweg afbreuk doet aan de openheid, beslotenheid of het reliëf. Aanvullende bescherming is wellicht nodig.

3.3.6. Nota Cultuurhistorie, Erfgoedverordening, Archeologische waarden- en verwachtingskaarten en cultuurhistorische waardenkaart

Het uitgangspunt van de nota is dat Montferland in het gelukkige bezit is van belangwekkend cultuurhistorisch erfgoed dat het waard is om gekoesterd te worden. Een van de speerpunten is het integreren van het cultuurhistorisch beleid in onder andere de ruimtelijke ontwikkeling, het toeristisch beleid en gericht op 'behoud door ontwikkeling'. Als uitwerking zijn de archeologische waarden- en verwachtingskaarten en de cultuurhistorische waardenkaart opgesteld.

Bij beschrijving van de verschillende landschapstypen wordt aangegeven dat bepaalde wegenstructuren vanuit cultuurhistorisch perspectief waardevol zijn.

Relatie met Beleidsplan Zand- en halfverhardingswegen.

Vanuit cultuurhistorisch perspectief dienen zandwegen en de bijbehorende wegenstructuur zoveel mogelijk behouden te blijven.

3.3.7. Landschapsontwikkelingsplan

Het landschapsontwikkelingsplan 'Van nieuwe naobers en brood op de plank' geeft aan welke waarden in het landschap beschermd moeten worden en hoe ontwikkelingen mogelijk zijn met behoud van deze waarden. Per landschapsensemble is er een apart werkboek. In elk werkboek zijn onder andere te beschermen waarden opgenomen. Zo is er een kaart met historische lijnen/ wegenstructuur. Ook worden zandpaden genoemd om te behouden.

Relatie met Beleidsplan Zand- en halfverhardingswegen.

De zandwegen in onze gemeente vormen een belangrijk onderdeel van het cultuurhistorisch waardevol landschap in onze gemeente. Vanuit landschappelijke cultuurhistorisch perspectief dienen zandwegen en de bijbehorende wegenstructuur zoveel mogelijk behouden te blijven.



Stof veroorzaakt door een auto

4. Belangen

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 zelfs in natuurterreinen tegenwoordig nog maar sporadisch aanwezig is. De hagedis 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 kunnen opwarmen. Sommige tegenwoordig wettelijk beschermde plantengemeenschappen, zijn sterk afhankelijk van de aanwezigheid van zandpaden en –wegen. Zandpaden en –wegen kunnen dan ook gezien worden als een belangrijk en wezenlijk kenmerk van het Montferlands landschap.

4.1.2. Natuurbescherming

Het natuurbeschermingsbeleid is al beschreven in paragraaf 3.2.3. (Gelders Natuurnetwerk en Groene Ontwikkelingszone).

De Nederlandse natuur wordt wettelijk beschermd door de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet. Deze wetten zijn verantwoordelijk voor respectievelijk de soort- en gebiedsbescherming.

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. 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;
- De natuurwaarden: de diversiteit van bijzondere planten- en diersoorten in de bermen en op het zand, die op andere plekken minder voorkomen;
- De recreatieve waarden: 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.

Vanuit de landschappelijke invalshoek is het behoud van zandwegen van groot belang voor recreatie en cultuurbeleving.

4.3. Cultuurhistorie

Eeuwenlang hebben mensen zich te voet naar hun bestemming gegaan. Zandwegen werden hiervoor van oudsher als verbindingsroutes gebruikt. De naamgeving van sommige wegen herinnert aan de oorspronkelijke functie van de weg, zoals: Kerkpad, Koningsweg.

De gemeente Montferland 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 Montferland meer zandwegen, maar door de ruilverkaveling zijn er vele verhard. Toch zijn er nog veel van deze paden over.

Zandwegen zijn van cultuurhistorisch belang vanwege de historische verbondenheid met de dorpen, buurtschappen en het landschap van onze gemeente.

Veel zijn al eeuwenoud en hebben gefungeerd als belangrijke handelsweg. Markant zijn bijvoorbeeld de hessenwegen. Dit zijn wegen die al in de zeventiende eeuw belangrijke handelsaders van en naar Duitsland waren. Het waren vooral Duitse voerlieden, de Hessen, die met hun paarden en hessenwagens vanuit Duitsland door de Achterhoek en Liemers trokken, op weg naar het westen van Nederland, om daar allerlei goederen af te leveren en vanwaar verder vervoer naar Amsterdam meestal per schip plaats vond.

Het gegeven dat diverse 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 uitgestrektere patroon van zandwegen en paden.

4.4. Bereikbaarheid van bedrijven en woningen

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

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

Indien een zandweg niet (fysiek) is afgesloten voor bepaalde categorieën verkeersdeelnemers, mengt het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) zich hier met gemotoriseerd verkeer. Naast personenauto's en motoren moet daarbij ook nadrukkelijk rekening worden gehouden met de aanwezigheid van zwaar(der) verkeer, zoals landbouwvoertuigen en vrachtauto's.

De intensiteit van het verkeer en de staat en inrichting van de zandweg gelden als belangrijke factoren die de verkeersveiligheid bepalen. Uit onderzoek van de gemeente Ede is gebleken dat een meerderheid van de verkeersongevallen op zandwegen plaatsvindt op de wegvakken en in mindere mate op de kruispunten.

Vanuit verkeersveiligheid kunnen dan ook de volgende vertrekpunten worden benoemd:

- Indien gemotoriseerd verkeer zich mengt met langzaam verkeer, dient ernaar te worden gestreefd dat de staat van de weg en de inrichting ervan hiermee in overeenstemming zijn.

- Er wordt gestreefd naar een zo laag mogelijke intensiteit van gemotoriseerd verkeer op een zandweg. Dit is niet alleen gunstig voor de verkeersveiligheid (verminderen van het aantal potentiële conflictsituaties tussen verkeersdeelnemers), maar ook voor de staat van de weg.
- Om te kunnen anticiperen op onveilige situaties is een goede registratie van intensiteiten en ongevallen op zandwegen van belang.

De meeste zandwegen kennen relatieve beperkte verkeersintensiteiten en als gevolg van de materialisatie wordt er met relatief lage snelheden gereden (max. 60 km/ uur). In het nieuwe i-VVP zullen de zandwegen meegenomen worden. Afsluitingen, snelverlagingen, een fysieke knip worden daar afgewogen.

4.6. Recreatie

De omgeving van Montferland oefent een grote aantrekkingskracht uit op recreanten. Vele recreanten genieten te voet, per fiets of te paard (ruiters/menners) van de ruimte en de natuur. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het bestaande netwerk van wegen en paden. Sommige zandwegen vormen een belangrijke schakel in dit netwerk. Zo lopen fiets- en wandelroutes over verschillende zandwegen. Recreanten ondervinden soms hinder van het gemotoriseerd verkeer en het daardoor opgeworpen stof.

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

Vooraf bewoners van panden die zijn gelegen langs zandwegen hebben belang bij het tegengaan van deze negatieve effecten. De meeste klachten hebben betrekking op de berijdbaarheid en stofoverlast.

Stofoverlast is deels inherent aan het wonen aan een zandweg. Dit stof kan overlast veroorzaken omdat het zand het erf/de tuin van de 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.

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 wegen, waarbij de gemeente heeft te zorgen dat de binnen haar gebied liggende wegen, met uitzondering van de wegen die door het rijk, provincie of waterschap worden onderhouden, in goede staat verkeren.

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 1 tot 2 keer per jaar onderhouden. Daarnaast wordt op druk bereden zandwegen extra onderhoud toegepast o.a. onder profiel brengen, aanbrengen nodust en extra ronde onderhoud indien nodig e.d. Naast het reguliere onderhoud wordt gereageerd op klachten van bewoners en bedrijven. De mogelijkheid om onderhoud te plegen is mede afhankelijk van de weersomstandigheden. In natte periodes, waarin de berijdbaarheid van zandwegen snel vermindert, is onderhoud door schaven niet mogelijk. Ook in droge periodes is geen onderhoud mogelijk, omdat het zand gaat kroelen. Vanwege de weersomstandigheden fluctueren de onderhoudskosten per jaar een beetje.

5. Visie

Rekening houdend met verschillende 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. Het gemotoriseerde verkeer is wel aanwezig, maar heeft een ondergeschikte rol ten opzichte van de natuur, -cultuurhistorische - en landschappelijke waarden.

Om te zorgen dat bedrijven, woningen en recreatieve bestemmingen bereikbaar blijven worden zandwegen regelmatig onderhouden. De mate van onderhoud is afhankelijk van de functies langs een zandweg. Hiertoe zijn in hoofdstuk 6 van dit beleidsplan de verschillende functies van een zandweg beschreven. De 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 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. **Het principe uitgangspunt is om zandwegen niet te verhardenen.**

Hoofdstuk 6 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 verhardenen van de zandweg.



6. Stappenplan zand- en halfverharde wegen

Regelmatig ontvangt de gemeente vragen en klachten over zandwegen. Vaak kunnen deze vragen en klachten eenvoudig worden afgehandeld, maar soms komt er een verzoek tot bijvoorbeeld het afsluiten of verharderen van een zandweg.

Het stappenplan vormt het beleidskader zodat consequent antwoord op de vragen gegeven kan worden. Eerst moet de vraag beantwoordt worden of er wel een maatregel nodig is. 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 een fysiek 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. Op drie locaties is deze maatregel al toegepast waarbij goede alternatieven voor het overige verkeer mogelijk zijn. Deze locaties zijn de Schepersweg, Meizoestraat en Schaapsdrift. Wel is hierbij de doorrijbaarheid van paard en wagen bemoeilijkt.

Het bepalen van de meest geschikte maatregel gebeurt aan de hand van de stappen 2 t/m 5 in het stappenplan.

Het beleid in dit beleidsplan is kaderstellend. In uitzonderlijke situaties kan beargumenteerd van het stappenplan en afwegingskader worden afgeweken. Dit vergt een bestuurlijk besluit.

6.1. Stap 1 – functie bepaling

Functies langs zandwegen kunnen 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 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.

Weg waaraan woningen zijn gelegen. 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 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 economisch 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. 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 genoten worden 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:

- de **vorm** van de weg: de eigenschappen en karakteristieken van de weg, zoals breedte, aanwezigheid van een aparte fietsvoorzieningen, oppervlaktestructuur, waterafvoer etc. worden beschreven.
- het **gebruik** van de weg: de intensiteiten, snelheidsgedrag van de bestuurder, aard van het verkeer, aantal woningen/bedrijven langs de weg etc. worden beschreven.

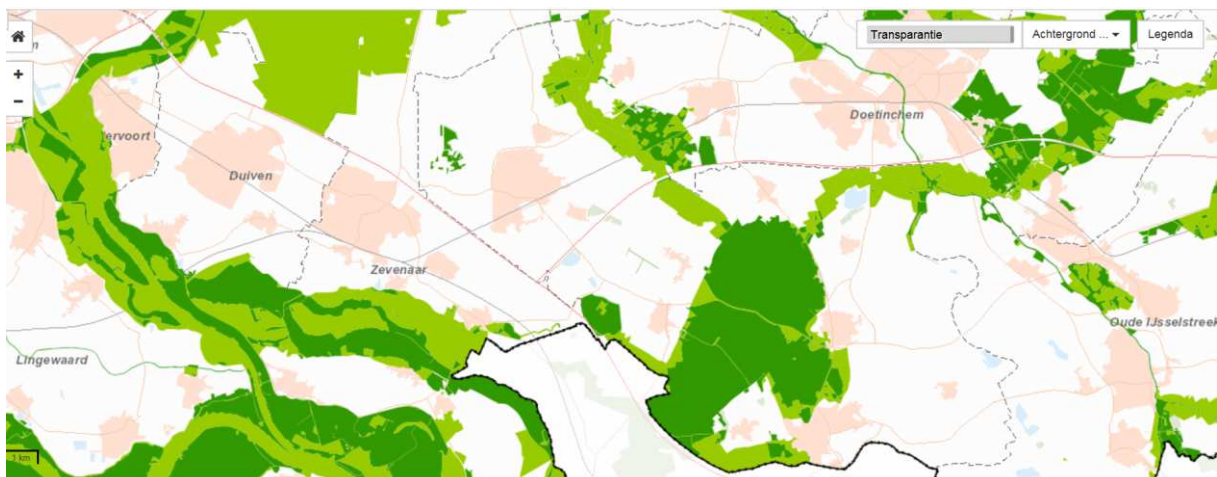
Als de functie, vorm en gebruik in overeenstemming met elkaar zijn is er geen maatregel noodzakelijk. Wanneer dit niet het geval is wordt verder gegaan met stap 2 t/m 5, waarop een antwoord op de volgende vraag wordt verkregen: *Wat is de meest geschikte maatregel?*

6.2. Stap 2 – Inventarisatie belangen

Bij stap 2 wordt de belangen van een zandweg geïnventariseerd aan de hand van een aantal vragen.

Gelders Natuurnetwerk of Groene Ontwikkelingszone

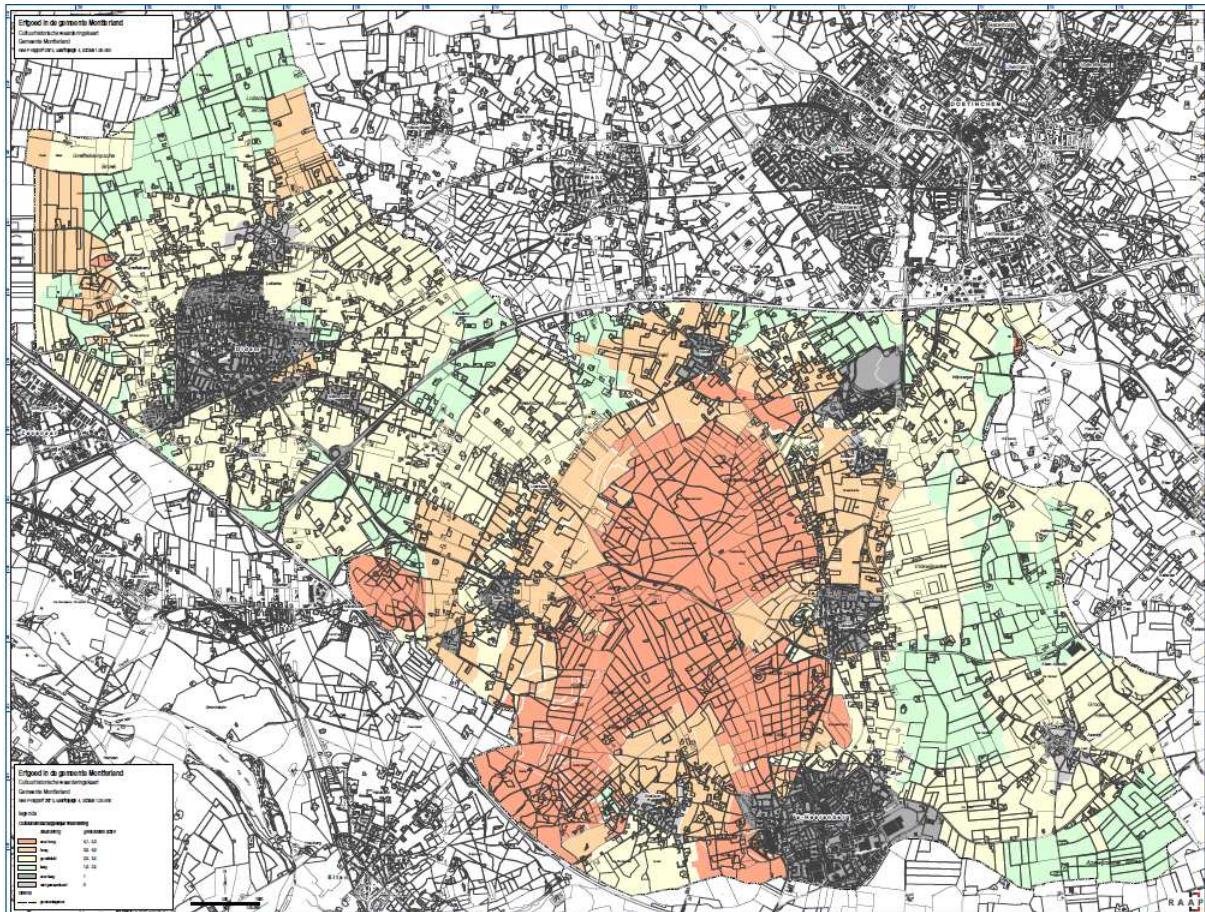
De eerste vraag is of de zandweg gelegen is in de Gelderse Natuurnetwerk (GNN) of in de Groene Ontwikkelingszone (GO). Het GNN is hieronder aangegeven in donkergroen en de GO is aangegeven met lichtgroen.



Wanneer dit het geval is of de zandweg aan die gebieden grenst, is aanvullend onderzoek nodig wanneer maatregelen negatieve gevolgen hebben voor die gebieden. In hoofdstuk 5 is al aangegeven dat het gemeentelijke uitgangspunt is om de huidige zandwegen te behouden. In het geval van een ligging van een zandweg in het GNN of ede GO is verhard van de weg uitgesloten.

Cultuurhistorische waarde

De tweede vraag is of de weg van cultuurhistorische waarde is. Voor beantwoording van deze vraag moet de cultuurhistorische waardenkaart geraadpleegd worden.



Cultuurhistorische waardenkaart

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?
3. is de weg van (hoge) landschappelijke waarde? Of draagt de zandweg bij aan de leesbaarheid en beleving van het landschap.

In bovenstaande kaart zijn de cultuurhistorische waardevolle paden en wegen opgenomen. Deze kaart vormt het toetsingskader op cultuurhistorisch vlak. Hoe meer donkeroranje hoe waardevoller.

Als de weg een hoge cultuurhistorische en/of landschappelijke waarde heeft, valt verhard van de weg af. Daarnaast zal bij het samenstellen van de maatregelen zoveel rekening moeten worden gehouden met de eisen en wensen vanuit cultuurhistorie en landschap.

Bestemmingsplan Buitengebied

De verharding van zandwegen is in het bestemmingsplan 'Buitengebied' aan een vergunningstelsel gebonden voor zover de weg is gelegen binnen de aanduidingen

'beslotenheid', 'openheid', 'natuur en landschapswaarden' of 'reliëf' van de bestemming 'agrarisch met waarden', binnen de bestemming 'bos' of 'natuur' of binnen de gebiedsaanduiding 'Overige zone-GO-EVZ' de vergunning mag enkel worden verleend indien geen afbreuk wordt gedaan aan de waarden en functies die het plan beoogt te beschermen. Een grotere planologische bescherming is gewenst. Zie paragraaf 3.3.2

Andere belangen (o.a. bereikbaarheid)

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

Bereikbaarheid is een aspect dat in ieder geval ook in de afweging meegenomen moet worden. In hoofdstuk 4 zijn de economische (bedrijven, bewoners), sociale (bewoners) en maatschappelijke (hulpdiensten) belangen beschreven. Deze belangen dienen nadrukkelijk onderdeel uit te maken van de afweging bij het nemen van besluiten die de toegankelijkheid en berijdbaarheid van een zandweg beïnvloeden.

6.3. Stap 3 – Ontwikkeling maatregelpakket

De ontwikkeling van het maatregelpakket gebeurt in overleg met de vraagsteller, 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 voor het maatregelpakket 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 kleinst negatieve effect op de zandweg, zodat de landschappelijke, ecologische, cultuurhistorische en recreatieve waarden behouden blijven.

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, cultuurhistorie, verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de bewoners.

Bij het semi-verharden wordt het bestaande oppervlak van de zandweg via een bepaald procedé behandeld, zodat een betere berijdbare weg ontstaat. De weg oogt als 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 (voorbeelden aanbrengen "nodust" voor tijdelijk gebonden oppervlakte, aanbrengen "padvast" of halfverharding). Tot nu toe hebben het gebruik van de verschillende procedés niet geleid tot een bevredigend resultaat.

Een andere optie is het stabiliseren van de bestaande grondslag. Hierbij wordt een grondstabilisatie uitgevoerd welke mixed-in-place wordt aangebracht. Met de mix-in-place stabilisatietechnieken wordt een verhardingen gerealiseerd met 100% hergebruik

van de reeds, op locatie aanwezige bodemmaterialen, onder toevoeging van een bindmiddel (cement, additieven of geopolymeren). Tijdens de aanleg is er slechts minimaal transport van materiaal, waardoor de CO₂-uitstoot enorm wordt beperkt. Er ontstaat een verharding met oog voor de omgeving en een onderhoudsarme weg. Stof- en kuilvorming wordt nagenoeg weggenomen voor minimaal tien tot vijftien jaar. Dit procedé is binnen onze gemeente nog niet toegepast en lijkt een goed alternatief in plaats van het verharderen van een weg.

Er zal een positief effect uitgaan naar de recreatieve beleving en een sterk positief effect zal optreden voor het wegbeheer, aangezien er minder vaak onderhoud gepleegd hoeft te worden.

6.3.2. Het geheel afsluiten van de weg of een wegvak

Het volledig afsluiten van zandwegen voor gemotoriseerd verkeer heeft een sterk positieve invloed op de natuur, het landschap en de cultuurhistorische aspecten. 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 de weg of 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. De maatregel zal daardoor minder effectief 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 of tractorsluis

Wanneer in een weg een knip of tractorsluis wordt aangebracht betekent dit dat de weg wordt onderbroken door een fysieke afsluiting voor motorvoertuigen. Hierdoor wordt de weg dus als het ware omgezet in twee doodlopende wegen, die elk voor zich berijdbaar zijn maar waar uitsluitend bestemmingsverkeer gebruik van zal maken. Wandelaars, fietsers en ruiters en bij een tractorsluis landbouwverkeer en huifkarren kunnen de weg wel als doorgaande weg gebruiken. Deze maatregel voorkomt sluipverkeer, terwijl de woningen/bedrijven nog wel bereikbaar maar slechts vanuit één richting. Bij het instellen van deze maatregel moet rekening gehouden worden met 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. Eenrichtingsverkeer

Door het instellen van eenrichtingsverkeer 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 erftoegangsfunctie 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 natuurlijke 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 aanbrenge 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 of asverspringingen kunnen in sommige gevallen wel worden toegepast. Het versmallen/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 ruller 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.

6.3.7. Verharden

Het verharden of plaatselijk verharden van zandwegen 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 waarde 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). Het heeft ook negatieve consequenties voor de landschappelijke, natuurlijke en recreatieve waarde van de weg. Kortom in principe worden de zandwegen niet verhard, tenzij er zwaarwegende argumenten zijn die ook onderbouwd worden met een geaccordeerd integraal opgesteld college-advies (met medewerking vanuit disciplines beheer, verkeer, recreatie/toerisme en RO).

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 of semi te verharden.

Het plaatselijk verharden van weggedeeltes kan een alternatief zijn, wanneer er sprake is van een plaatselijk probleem, zoals regelmatige wateroverlast. Opgemerkt dient te worden dat verharden van zandwegen kan leiden tot toename van aantal verkeersbewegingen en het rijden met hogere snelheden.

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 verharden van de zandweg.

Voorbeeld: van een zandweg komen de functie, vorm en gebruik niet overeen. Functie is ter ontsluiting van recreatieve bestemmingen, waarbij in principe 3 tot 5 keer per jaar de zandweg geschaafd wordt. Echter door hoge verkeersintensiteiten moet er veel vaker geschaafd worden (gebruik is niet in overeenstemming met functie). Het gebied waar de zandweg gelegen is valt in het Gelders Natuurnetwerk en/of heeft een cultuurhistorische waarde, waardoor optie verharden verval.

Samen met de bewoners worden de maatregelen afsluiten door een knip, selectief afsluiten met bebording en éénrichtingsverkeer voorgesteld. De onderstaande tabel geeft een voorbeeld van een mogelijk afwegingskader (++ maatregel heeft een sterk positief effect op het aspect, + positief effect, 0 geen effect, - negatief effect en – sterk negatief effect).

Vervolgens zal op basis van de uitkomsten van de afweging, de financiële haalbaarheid en eventuele wettelijke vergunning/ontheffingstrajecten een keuze voor een maatregel gemaakt worden.

Maatregelen	Afsluiten door knip	Selectief afsluiten door bebording	Eénrichtingsverkeer
Aspecten			
Sluipverkeer	++	+	+
Bereikbaarheid bedrijf	-	0	-

6.5. Stap 5 – Uitvoering en financiering

Onderhoud/beheermaatregelen vinden plaats binnen het bestaand budget. Waar nodig door prioriteitstelling in de te maken keuzen.

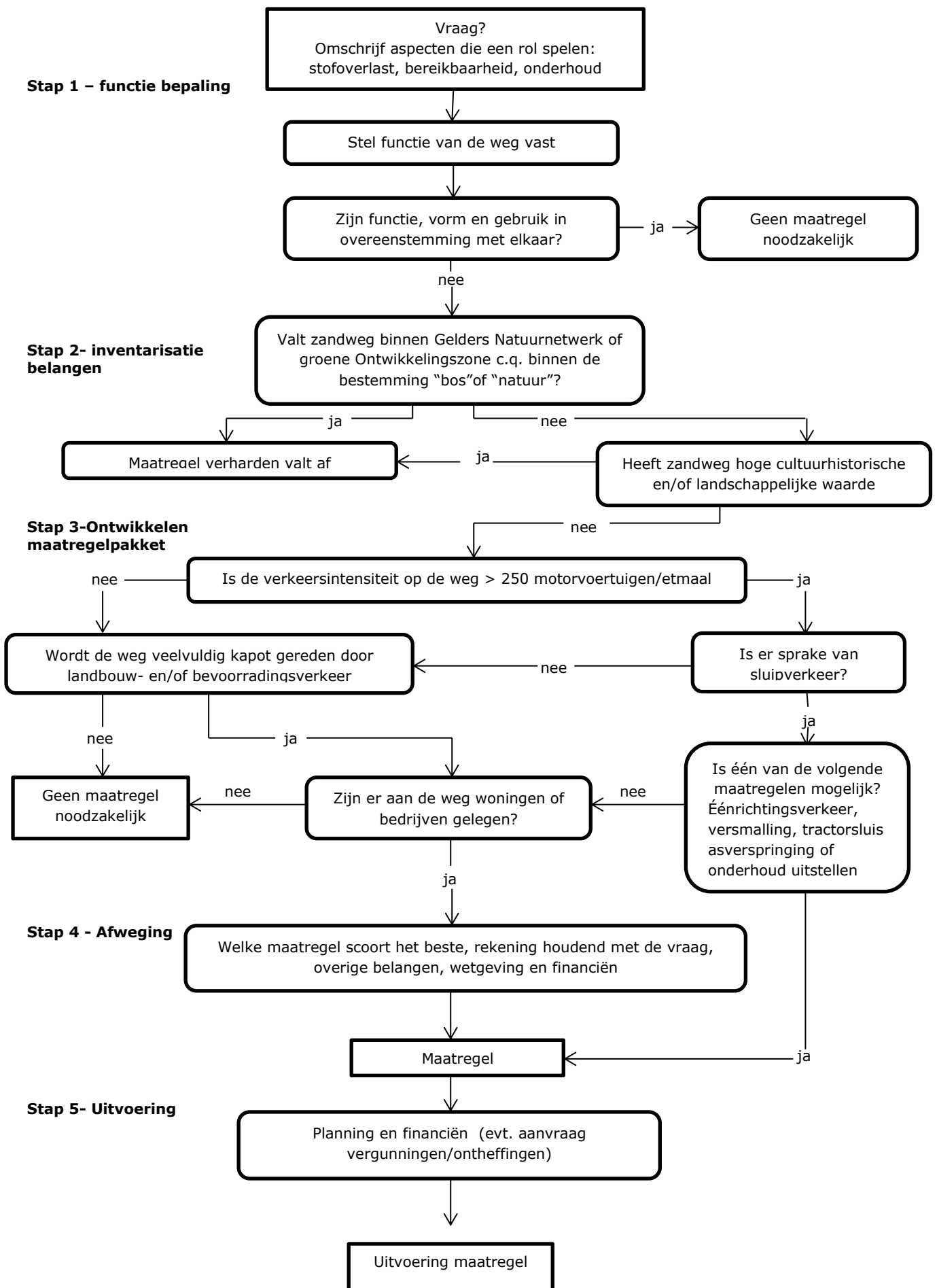


Uitvoering werkzaamheden grondstabilisatie



Resultaat direct na grondstabilisatie

en na twee maanden



7. Beheer en aanlegvergunning

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.

Categorisering	Onderhoudsregime (indicatief-per jaar)
Zandwegen voornamelijk bedoeld om woningen te ontsluiten	3-4 keer schaven
Zandwegen, voornamelijk bedoeld om bedrijven te ontsluiten	3-4 keer schaven
Zandwegen voornamelijk bedoeld om recreatieve bestemmingen te ontsluiten	2-3 keer schaven
Zandwegen die buiten landbouwbestemmingen geen specifieke ontsluitende taak hebben	1-2 keer schaven

Op de wegen waar wij nu "nodust" aanbrengen zal dit éénmaal per jaar (eind april/begin mei) als de weersomstandigheden dit toelaten worden aangebracht.

In 2019 een pilot uitgevoerd worden met het stabiliseren van de bestaande grondslag met een bindmiddel.

7.2. Aanlegvergunning

Zandwegen liggen vooral in het buitengebied waar de bestemmingsplannen "Buitengebied" van toepassing zijn. In deze bestemmingsplannen staat beschreven wanneer een vergunning vereist is voor het verharderen van een weg (aanbrengen oppervlakte verharding) en onder welke voorwaarden deze kan worden verleend.

Het beleidsplan zand- en halfverhardingswegen zal als toetsingskader dienen bij verzoeken om maatregelen te treffen aan gemeentelijke zandwegen. Hiertoe wordt het schema zoals in het stappenplan is weergegeven doorlopen. Daarnaast moeten ook, indien van toepassing, eventuele ontheffingen/vergunningen in het kader van de natuurbeschermingswet, flora- en faunawet worden aangevraagd.

8. Onderhoudskosten

In de huidige begroting (2018) is uitgegaan van:

- twee keer per jaar schaven, egaliseren.
- incidenteel plaatselijk aanvullen om de weg vlak te maken.
- In het voorjaar op sommige wegen "Nodust" aanbrengen om de stofoverlast in de zomermaanden tijdelijk te verminderen.
- jaarlijks is een bedrag van € 50.000,- beschikbaar voor het onderhoud aan zand- en halfverhardingswegen.

Dit plan gaat uit van intensiever onderhoud op wegen waar woningen en bedrijven aan zijn gelegen. De kosten voor het onderhoud zullen daardoor oplopen. Tevens bekijken of bepaalde wegen of delen van wegen kunnen worden voorzien van een andere gestabiliseerde grondslag.

Het stabiliseren van wegen met toevoeging van een bindmiddel kost afhankelijk van de grondslag en te gebruiken bindmiddel en aanvullend werk (bermen e.d.) tussen de € 20 en € 30 per m².

Gevolgen begroting volgens dit beleidsplan:

- Intensievere onderhoudsregime (volgens schema hoofdstuk 7.1.)
- In het voorjaar op sommige wegen "Nodust" aanbrengen om de stofoverlast in de zomermaanden tijdelijk te verminderen.
- Pilot uitvoeren met het stabiliseren van de grondslag door toevoeging van een bindmiddel.
- Jaarlijks is een bedrag van € 75.000,- benodigd voor het intensievere onderhoudsregime aan zand- en halfverhardingswegen.
- De bovenlaag van de zandwegen verbeteren.
- In totaal 50.000 m² komen in aanmerking om te stabiliseren. De totale kosten hiervoor zijn € 1.250.000.



Diverse onverharde wegen: zandweg, puin/zandweg en puinweg

9. Conclusies en aanbevelingen.

In dit plan is een beeld gegeven van hoe om te gaan met zand- en halfverhardingswegen in de gemeente Montferland.

In de beheersbegroting 2019 is jaarlijks beschikbaar € 125.000,- (werken derden). Om het onderhoud volgens dit plan uit te voeren is structureel € 75.000,- benodigd. Op wegen of delen van wegen met veel woningen de stabiliteit van de verharding te verstevigen. Afhankelijk van de grondslag en toe te passen bindmiddel en aanvullend werk zijn de kosten € 20 en € 30 per m². De uitvoering zal met maatwerk op straatniveau met de aanwonenden worden uitgevoerd.

Resume:

Om het onderhoud aan de zand- en halfverhardingswegen volgens plan uit te voeren is de aankomende jaren € 75.000 benodigd. Hiermee wordt op diverse wegen intensiever onderhoud gepleegd. Eénmalig is € 1.250.000 benodigd om 50.000 m² te stabiliseren bij wegen met woningen en bedrijven. Na gereedkomen van deze werkzaamheden kan het jaarlijks onderhoud teruglopen naar gemiddeld € 40.000 per jaar.



Oude Eltenseweg: Betonnen fietspad op een onverharde weg

BIJLAGEN

Bijlage 1 Jurisprudentie onderhoud onverharde wegen

In deze bijlage is weergegeven welke jurisprudentie er is over onverharde wegen en welke verplichtingen aan onderhoud voor de beheerder er zijn. Tevens staat hier een stappenplan waar klachten aan getoetst kunnen worden.

Algemeen:

Vaak zijn bewoners aan onverharde wegen niet tevreden over de staat van onderhoud van de weg, en doen vervolgens een beroep op de onderhoudsplicht ingevolge de wegenwet van de gemeente. De gemeente moet ervoor zorgen dat een weg in een goede staat verkeert (artikel 19 Wegenwet).

Het Gerechtshof merkt in haar uitspraken hierover het volgende op:

De onderhoudsplicht van de gemeente houdt geen garantie in dat de weggebruiker er op mag rekenen dat iedere openbare weg in een perfecte staat van onderhoud verkeert en altijd toegankelijk is, behoudens bij absolute overmacht.

Evenmin kan aan die onderhoudsverplichting de verwachting worden ontleend dat de wegbeheerder voor elk type weg dezelfde normen zal moeten hanteren. De wegbeheerder mag juist differentiëren in het te plegen onderhoud al naar gelang de functie die een weg heeft, waarmee ook de weggebruiker rekening dient te houden, in die zin dat de weggebruiker aan een snelweg hogere eisen mag stellen dan aan een dorpsweggetje, en daaraan weer hogere eisen mag stellen dan aan een zandpad.

Van de wegbeheerder mag in het algemeen worden verlangd dat de weg niet in een staat van onderhoud verkeert die beneden het niveau ligt dat van het betreffende overheidslichaam kan worden geëist. Verder mag van de wegbeheerder worden verlangd dat hij adequaat optreedt tegen hem bekende gevaarlijke situaties.

Bij de onderhoudsverplichting voor een zandweg spelen de omgeving van die zandweg, de mate waarin van die weg gebruik wordt gemaakt en het verwachtingspatroon dat de weggebruiker heeft ten aanzien van de hoedanigheid van die weg een rol. Daartegen moet het gepleegde onderhoud worden afgezet.

Indien het gebruik of de vorm van de weg niet passen bij de functie van de weg (bijv. veel doorgaand verkeer op een zandweg) kan het zijn dat de gemeente maatregelen neemt in de vorm van verkeersbepurende maatregelen of wijzigen van de structuur van de weg. Maar gelet op de cultuurhistorische-, recreatieve-, en landschappelijke belangen dient altijd te worden onderzocht of het veranderen van het karakter van de zandweg wel noodzakelijk is. De gemeente Montferland heeft als uitgangspunt niet verharderen van de on- en halfverharde wegen om de landelijke uitstraling van de gemeente zoveel mogelijk te behouden.

Concrete situaties:

Als het gaat om een zandweg buiten de bebouwde kom waaraan enkele woningen zijn gelegen en die verder dienst doet ter ontsluiting van de aanliggende agrarische gronden, mag de weggebruiker geen zeer hoge verwachtingen hiervan koesteren. Betreffende bewoners zijn welbewust aan een zandweg in het buitengebied gaan wonen. Dit impliceert dat zij de inherente minpunten van een dergelijke weg ten opzichte van een klinkerweg of een geasfalteerde weg voor lief hebben te nemen.

Van belang is dat de gemeente regulier onderhoud aan de zandweg pleegt conform het vastgestelde onderhoudsniveau. Daarnaast dienen klachten van bewoners wel altijd

serieus te worden genomen en te worden onderzocht. Afhankelijk van de situatie dient daarop extra onderhoud te worden verricht.

Het gerechtshof is ook van oordeel dat gemeenten niet altijd per direct kunnen reageren op klachten. Bij een extreme weerssituatie mogen bewoners ook niet verwachten dat de gemeente ogenblikkelijk op klachten reageert. De beslissing van de gemeente om onderhoud te verrichten op een moment dat de weerssituatie en de situatie van de weg zulks toelieten, valt alleszins te billijken en wordt door het hof dan ook niet als een tekortkoming in de uitvoering van de taak van de gemeente als wegbeheerder en daarmee als onrechtmatig bestempeld.

Kortom, wanneer bewoners te allen tijde bereikbaarheid eisen, hoeven gemeenten zich daardoor niet zand in de ogen laten strooien. Burgers moeten de minpunten van een zandweg voor lief nemen en gemeenten hoeven de toegankelijkheid van een zandweg niet te allen tijde te garanderen.

Het is van belang helder te hebben wat het niveau van onderhoud is dat is vastgesteld voor de betreffende weg. Pas als het onderhoud beneden dat niveau is, kan van de gemeente onderhoud worden geëist.

Tot slot: Van de wegbeheerder mag worden verwacht dat hij adequaat optreedt bij evident gebrekkige of gevaarlijke situaties. De gemeente kan aansprakelijk zijn als gegronde klachten niet serieus of tijdig worden opgepakt. Onder adequaat wordt verstaan: Zo spoedig als redelijkerwijs mogelijk, rekening houdend met de beschikbare middelen en de prioriteit ten opzichte van andere gevaarlijke situaties.

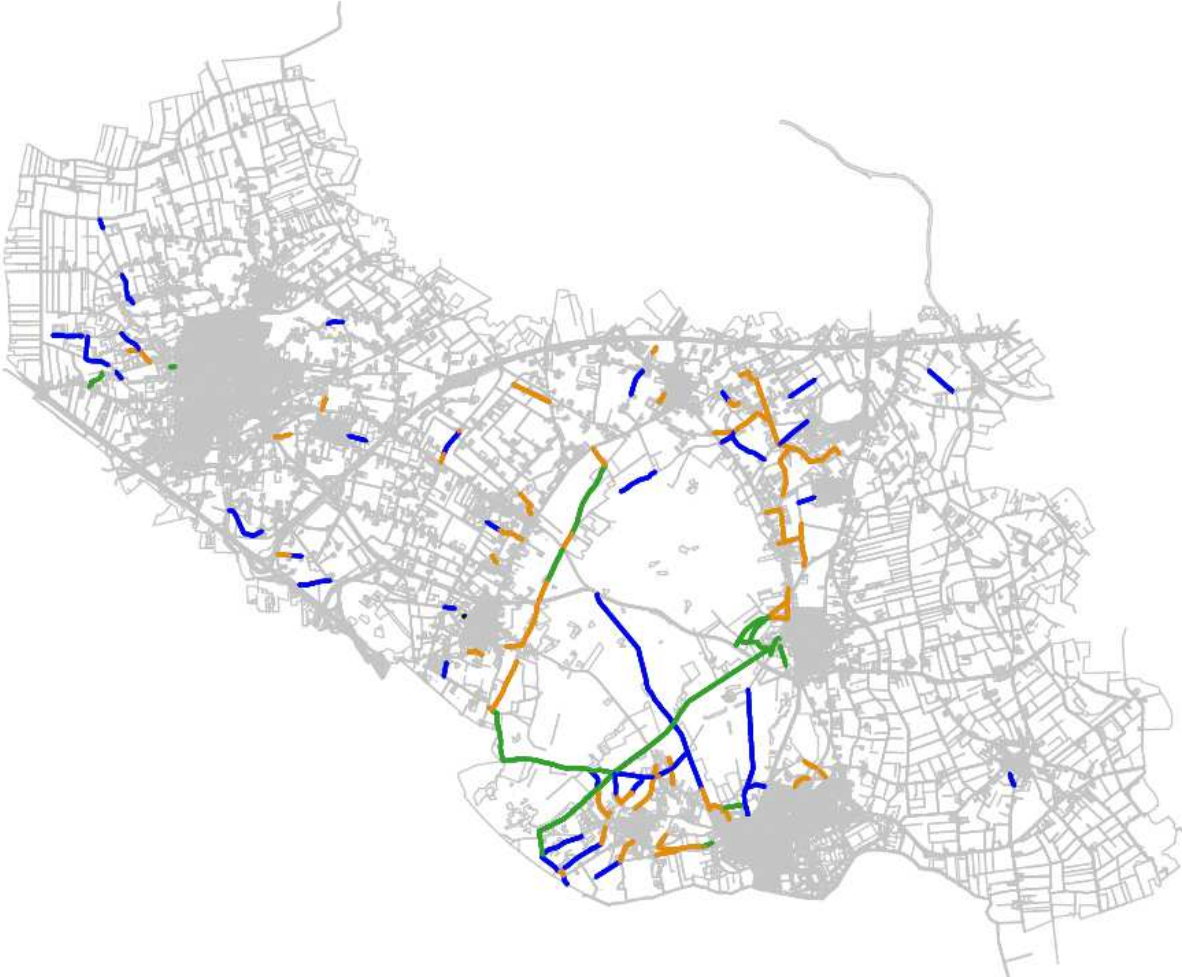
Conclusie:

Bij het binnenkomen van klachten aangaande zandwegen dient het volgende stappenplan te worden doorlopen:

1. Beoordelen waar de klachten precies uit bestaan, bijv. bereikbaarheid, onderhoud, stof
2. De functie van de weg bepalen (bijv. ontsluitingsweg voor enkele woningen of boerderijen, sluiproute, toeristische fietsroute e.d.)
3. Toetsen of de functie, vorm en gebruik in overeenstemming zijn.

Indien het derde punt met '**ja**' kan worden beantwoord, is geen maatregel noodzakelijk. Mocht er sprake zijn van een situatie waar vraag 3 met '**nee**' beantwoord wordt, dan dient te worden beoordeeld of en welke maatregelen noodzakelijk zijn, bijv. een knip in de weg, eenrichtingsverkeer, alleen voor bestemmingsverkeer of verharding. Tevens dienen overige ruimtelijke aspecten te worden geïnventariseerd alvorens hiertoe over te gaan (EHS, Natura 2000, landschappelijke waarden bestemmingsplan e.d.)

Bijlage 2 overzichtskaart zand- en halfverharde wegen



Bijlage 3 lijst met zand- en halfverharde wegen

straat	plaats	Aantal bewoners	Woningen en		
			bedrijven m1	Recreatief m1	Landbouw m1
Heideveld	Kilder	13	689		
Nachtegaalslaantje	Stokkum	10	1.248	170	
Onderlangs	Braamt	10	1.491		
Koningsstraat	Zeddam	8	457		
Korenveld	Braamt	7	663		
Kelreweg	Braamt	7	768		699
Het Veld	Stokkum	6	784		
Braamweg	Braamt	6	1.095		
Lageweg	Braamt	6	380		
Meizoenstraat	Loerbeek	6	373		224
Oude Eltenseweg	Beek	5	962	552	
Westerbroekweg	Stokkum	4	389		570
Dennenweg	Stokkum	4	407		
Schapenweg	Zeddam	4	291		
Korte weg	Braamt	4	230		
Doetinchemseweg	Kilder	4	360		165
Bovensteenakkers	sHeerenberg	3	196	66	
Molenberg	Stokkum	3	209		
Landerswal	Stokkum	3	269		669
Hulzenbergseweg	Stokkum	3	543		
Vossenweg	Montferland	3	342		3.992
Bosweg	Zeddam	3	382	1.808	
Isidorusstraat	Kilder	3	105		
Deelhorstweg	Beek	3	230		
Kerkhuisstraat	Beek	3	125		
Korenweg	Kilder	3	246		
Veldweg	Lengel	2	133		
Lage Distelweg	sHeerenberg	2	278		
Stilleweg	Stokkum	2	525		
Boterweg	Stokkum/Beek	2	87	3.816	
Lage Eltenseweg	Loerbeek	2	262	1.155	
Haspelweg	Loerbeek	2	315		
Schaapsdrift	Beek	2	450		645
Schepersweg	Loerbeek	2	628		
Schaapskooiweg	sHeerenberg	1	57		
Herdersweg	sHeerenberg	1	265	260	
Voorthuizerweg	Stokkum	1	96		1.490
Plakweg	Stokkum	1	155		323
Schepersweg	Braamt	1	100		
Pinksterbloemstraat	Beek	1	130		

Komperwijkweg	Loerbeek	1	90		
Koningsweg	Loerbeek	1	156		41
Korte Klauwenhof	Didam	1	241		
Vincwijkstraat langs DVC	Didam	1	431		400
Beekseweg	Didam	1	195		
De Zonnekroek	Lengel	1	219		
Julianaboom	Kilder	1	116		
Landweer	Didam	1	190		470
Uiverstraat	Azewijn				186
Kruisallee	Wijnbergen				477
Zwarte Kolkseweg	sHeerenberg				1.948
Zeddamseweg	sHeerenberg				290
Oude Eltenseweg	Stokkum/Zeddam			5.056	
Hogeweg	Zeddam			311	
Rondom de molen	Zeddam			1.110	
Groeneweg	Zeddam			324	
Binnenweg	Braamt				253
Braamtseweg	Kilder				558
Braamtseweg	Kilder				450
Kilderseveld	Kilder				421
Hoge Eltenseweg	Kilder				680
Zuidermarkweg	Beek				161
Holtpasweg	Beek				216
Werfhout	Didam				370
Landweer	Didam				735
Van Rouwenoortweg	Didam				246
Kievitspad	Didam			338	
Vincwijkstraat	Didam				500
Vincwijkstraat	Didam				706
Baarleweg	Didam				457
Schadewijkweg	Didam				515
Klompensorsterweg	Didam				145
Luijnhorststraat	Didam			79	
Meikamerlaan	Nieuw Dijk				270
Zeddamseweg	Kilder				196
		52.865	164	18.352	15.045
					19.468

Totale lengte zandwegen: 52.865 m1
 Lengte waar woningen aan staan: 18.352 m1
 Lengte zonder woningen: 34.513 m1
 Totaal aantal woningen/bedrijven 164

Bijlage 4 Nodust



NODUST® INFRA

HET MILIEUVRIENDELIJKE STUIFBESTRIJDINGSMIDDEL

ZEER EFFICIËNT

NIET CORROSIEF

BINDT BODEMSTOF

MILIEUVRIENDELIJK

WATEROPLOSBAAR

MINDER KUILVORMING

AD HOC TOEPASBAAR

BIOLOGISCH AFBREEKBAAR

HET PROBLEEM

Stofoverlast op onverharde wegen leidt regelmatig tot onveilige situaties voor weggebruikers en ook tot overlast voor omwonenden.

Zodra een onverharde weg uitdroogt vermindert de bindende werking tussen de gronddeeltjes. Het gevolg is dat fijne stofdeeltjes vrijkomen en stofoverlast en kuilvorming veroorzaken.

Na het opwaaien van het fijne materiaal gaan ook de grotere gruisdelen los zitten. Hierdoor ontstaan gaten en kullen in het wegdek.

Dit leidt tot **meer onderhoud en hogere kosten.**

DE OPLOSSING

Behandel het wegdek met een efficiënt en biologisch afbreekbaar stofbestrijdingsmiddel.

Nodust® Infra is een uitstekend middel om de fijne bodemstof deeltjes te binden. Op deze manier geeft het de weg een dichte structuur.

Door de bindende werking van Nodust® wordt het wegdek hard en resistent. Het product werkt effectief, ook als de weg droog is.

Een met Nodust® Infra behandeld wegdek wordt hard en egaal waarmee een goed zicht en een optimale grip behouden blijft.

NODUST® INFRA:

Veiligere wegen van hogere kwaliteit met lagere onderhoudskosten!

Nodust® Infra kan universeel toegepast worden als bestrijdingsmiddel tegen stof en fijnstof. Ook toepasbaar op **Zandafgravingen, Industriegebieden, Bermen van wegen, Fietspaden, Circuits, Vliegvelden, Duinen** en andere stofgevoelige plekken.

"Elk jaar worden we geconfronteerd met een droogte periode en de daarmee verbonden stofoverlast op onverharde wegen. De klachten van aanwonenden en weggebruikers moeten vaak het hele jaar worden aangehoord. Als noodoplossing tegen stofoverlast wordt vaak naar het laatste redmiddel gegrepen, "De wegen bespuiten met water". De praktijk leert, dat tijdens het spuiten het vooraan al weer stof zodra men met de spuit aan het eind van de weg is aangekomen. Door het toevoegen van Nodust® Infra aan het spuitwater wordt stofoverlast verleden tijd."

NODUST® INFRA

HET MILIEUVRIENDELIJKE STUIFBESTRIJDINGSMIDDEL

Wat is het?

Nodust® Infra is een natuurlijk en plantaardig polymeer. Het is met een pH tussen 5 en 6 praktisch neutraal. Dit betekent dat er vóór of tijdens het opbrengen geen maatregelen getroffen dienen te worden voor de verwerking.

Hoe werkt het?

Het product is volledig oplosbaar in water. Hierdoor kan het opbrengen zeer eenvoudig geschieden met behulp van een giertank of een sproeitank.

Voor het beste resultaat kan Nodust® Infra preventief toegepast worden. Indien het wegdek nog voldoende fijne bodemstofdeeltjes bevat, kunnen deze goed gebonden worden en een resistente en harde bovenlaag vormen.

De voordelen:

Nodust® Infra is een organisch product, volledig biologisch afbreekbaar en heeft geen ongunstige bijwerking. Omdat het makkelijk met water vermengd kan worden is het heel eenvoudig en ad-hoc toe te passen. Het veroorzaakt geen allergie en is niet toxisch. Ook is het product niet corrosief. Het heeft dus geen invloed op het corrosieproces van voertuigen en op het milieu.

Na de behandeling van onverharde wegen met Nodust® Infra is er geen sprake meer van opwaaiend stof. Het zicht voor weggebruikers blijft hiermee goed en er is geen overlast voor omwonenden. Bovendien wordt het wegdek hard en egaal waardoor een optimale grip behouden blijft en hoge onderhoudskosten aan onverharde wegen uitblijven.

Voor Nodust® is door het ministerie van LNV aan LignoStar een ontheffingsregistratie afgegeven. Graag maken wij geheel vrijblijvend een afspraak om de toepassingsmogelijkheden voor uw specifieke situatie te bespreken.



COPYRIGHT 2003-2006,
ALL RIGHTS RESERVED
LIGNOSTAR INTERNATIONAL BV

NODUST®-Infra

De milieu-vriendelijke stofbestrijder en bodemstabilisator.

Product:

Nodust is een product op basis van Lignine ter voorkoming van (fijn)stofoverlast op zandwegen, wandel- en fietspaden, bij de aanleg van auto- en spoorwegen, op circuits, in bermen, vuilstortplaatsen, industrieterreinen, op- en overslagplaatsen voor ertsen, kool enz. Nodust bestaat uit organisch materiaal, het is volledig biologisch afbreekbaar en veroorzaakt geen milieubelasting. Nodust is niet giftig voor mensen, dieren en planten en veroorzaakt geen allergiën. Nodust is niet corrosief, het is probleemloos met water te vermengen en te verspuiten. Nodust wordt onder de DIN en ISO-9001 norm geproduceerd.

Dosering:

De hoeveelheid Nodust die nodig is voor het tegengaan van stofoverlast of voor het stabiliseren van het wegdek hangt van diverse factoren af:

- 1) Voor het bestrijden van fijnstof op verharde wegen geeft men 250 lt. opgemengd in min. 6.000 lt water per ha.. De deeltjes fijnstof binden zich en agglomereren zodat ze niet meer opwaaien.
- 2) Zand of grindwegen die men normaal gesproken tijdens droge dagen met water behandelt, voegt men 500 lt Nodust per ha. te behandelen oppervlak aan het water toe. Dit wordt steeds herhaald tot dat men ziet dat het stuiven vermindert.
- 3) Bermen en arealen naast start- en landingsbanen behandelt men met 1.000 lt. Nodust, opgemengd in min. 6.000 lt. water per ha. (Fijn)stofdeeltjes die normaal gesproken door de veroorzaakte turbulentie van het weg- en vliegverkeer worden weg geblazen, blijven in gebonden toestand aan de grond.
- 4) Industrie- en bouwterreinen of opslagdepots voor zand, die niet bereiden worden, behandelt men met 2.000 lt. Nodust per ha. Hier mengt men de Nodust hoeveelheid op in tenminste 20.000 lt. water
- 5) Voor het stabiliseren van wegen gebruikt men afhankelijk van diverse factoren 5.000 lt tot 8.000 lt Nodust per ha. De bovenlaag van het wegdek wordt losgemaakt en uitgevlakt, waarna de Nodust wordt opgebracht zodat onder alle omstandigheden, weer, droogte van de grond en de gewenste werkingsduur een optimaal resultaat wordt gehaald. De Nodust wordt d.m.v. een eg of cultivator door de bovenlaag gemengd, waarna het behandelde wegdek oppervlak aangereden wordt, zodat een goede binding wordt verkregen.



Tot slot is het aan te bevelen het wegdek aan te walsen. Voor een optimaal effect is het beter het wegdek de eerste dagen niet te berijden. Het uiteindelijke resultaat is een stuïfvrij wegdek voor tenminste 4 maanden.

Toepassing / Verwerking:

Nodust kan op verschillende manieren over het te Behandelen terrein worden gespoten:

1) Mengmestversprijder:

Dit is de meest eenvoudige manier. Omdat met deze methode de druppelgrootte erg grof is, moet men veel water gebruiken om een optimale bedekking te krijgen.

2) Tankwagen met sproeiboom:

Door gebruik te maken van een sproeiboom, krijgt men een goede verdeling van de Nodust oplossing over de oppervlakte. Door met verschillende sproei-doppen te werken en al- of niet computergestuurd is het mogelijk om zeer nauwkeurig te doseren.

Het effect van de Nodust behandeling wordt sterk Beïnvloed door volgende factoren:

1) De droogte van het terrein:

Hoe droger de ondergrond, des te moeilijker dringt de oplossing in de bovenlaag. Bespuit het terrein voor de Nodust behandeling met veel water.

2) Verdeling van de deeltjesgrootte van de grond:

Een goede variatie van de onderlinge deeltjesgrootte Geeft een betere werking. Hoe groter en gelijkmatiger De gronddeeltjes, des te minder is de bindwerking. Een hogere Nodust dosering word aanbevolen voor Grondsoorten met een hoog zandgehalte.

3) De losheid van de bovenlaag:

Als de bovenlaag "los" is, zal de Nodust oplossing Beter in de grond kunnen indringen en een diepere werking hebben.

4) Circuits of andere terreinen die met regelmaat Bereden worden:

Circuits, zandwegen of industrieterreinen die stuïfvrij worden gemaakt dient men preventief te behandelen. Een behandeling met 2.000 lt. Nodust per ha. dient tenminste in 4 op één volgende keren te worden door-gevoerd. Voor- en na elke behandeling dient het terrein d.m.v. een weidesleep te worden geëgaliseerd.

5) De vlakke van het te behandelen terrein:

Hoe vlakker het oppervlak, des te beter is het resultaat. Het dient aanbeveling om na de Nodust behandeling het perceel aan te rollen waardoor een compacter terrein wordt verkregen. Dit geeft een betere en langere werking.

6) De weersomstandigheden:

Aangezien Nodust uit organisch materiaal bestaat, zal hevige regenval en veel zon een versnelde afbraak Bewerkstelligen waardoor de werkingsduur vermindert.



Opmerking:

Hoe hoger de Nodust dosering, des te langer zal het effect zijn. Nodust lost volledig op in water. Na een regenbui lijkt het of het product verdwenen is, maar zodra de grond weer is opgedroogd zal het verdampende water de Nodust weer omhoog voeren, waarna het zijn bindende werking in de toplaag weer terug krijgt.

Algemeen:

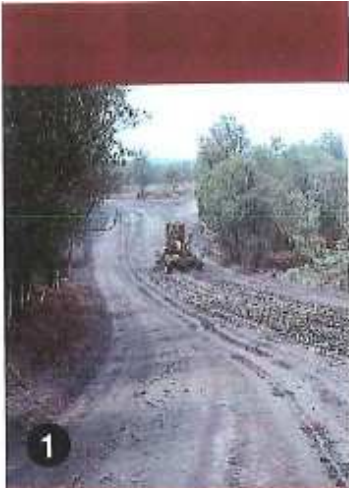
Voor specifieke vragen kunt u zich wenden tot uw leverancier. Nodust is het hele jaar volop verkrijgbaar per tankauto (24 ton) Of in 1.250 kg IBC (statiegeld) multiboxen. Nodust is door ons Met de grootst mogelijke zorg vervaardigd en wordt voortdurend Onderworpen aan kwaliteitscontroles.

LignoStar International BV noch uw leverancier kunnen echter Aansprakelijkheid accepteren ten aanzien van gebruik of Toepassing van Nodust in enigerlei vorm of dosering. Voor Nodust is door het Ministerie van Landbouw een ontheffing Verbodsbepaling Meststoffenbesluit '77 afgegeven.



LignoStar International B.V.
Hanzepoort 25
7575 DB Oldenzaal
Tel: 0049 5941 1231
e-mail: info@lignostar.com

De bewerking van het te behandelen object



Het stabiliseren van onverharde wegen

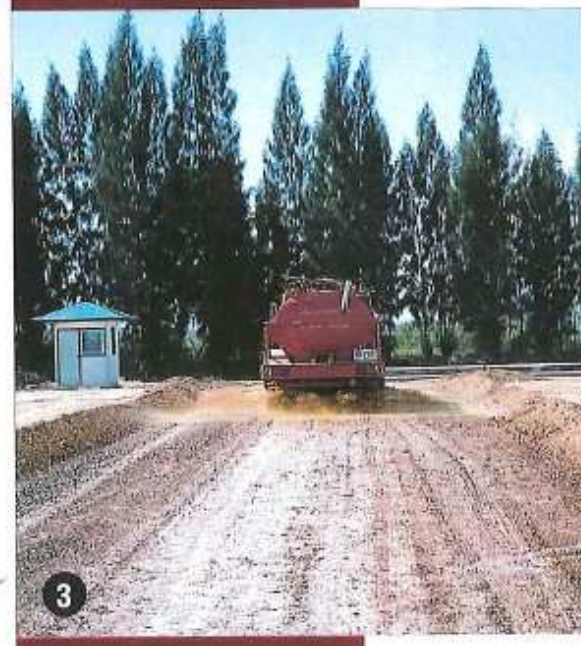
1) los maken van het wegdek.



2) egaliseren van het te behandelen wegdek.

3) opbrengen van Nodust®-Infra.

4) het vermengen van de Nodust®-Infra met het bodemmateriaal d.m.v. een shovel of een schaf.





5



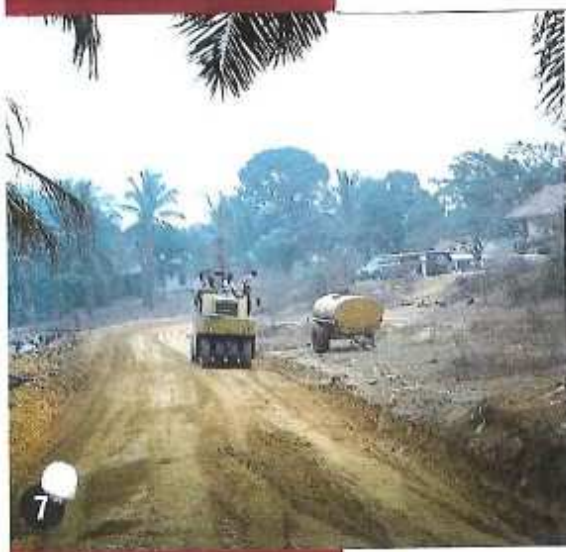
6

5) egaliseren van het wegdek.

6) het vermengen van Nodust®-infra met het bodemmateriaal d.m.v. een cultivator.

7) aanrijden met rubberbanden, b.v. tractor

8) compacteren d.m.v. een wals



7



8

Bijlage 5 Bronnenlijst

1. Beleidsnota: Zandwegen in de gemeente Aalten
2. Nota zandwegen gemeente Ede
3. Beleidsnota Zandwegen gemeente Oude IJsselstreek
4. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Ministerie van Infrastructuur en Milieu
5. Omgevingsvisie Gelderland, provincie Gelderland
6. Structuurvisie Montferland
7. Toeristisch recreatief ontwikkelingsplan Montferland
8. Bestemmingplan Buitengebied
9. Nota Cultuurhistorie, Erfgoedverordening
10. Landschapsontwikkelingsplan "van Noabers en brood op de plank"
11. Wegenwet
12. Archeologische en cultuurhistorische waardenkaart
13. i-VVP Montferland 2012
14. Visie Recreatie & Toerisme Montferland 2018-2028, Van speldenprik naar speerpunt!