Team Beheer
Postbus 42
7080 AA Gendringen
Telefoon: 0315-292 292

Ulft, maandag 5 oktober 2015

Beleidsnota Zandwegen

Inhoudsopgave

Samenvatting 3

1. Inleiding
1.1 Aanleiding 5
1.2 Het dilemma van zandwegen 5
1.3 Doelstelling 6
1.4 Verantwoordelijkheid van de gemeente Oude IJsselstreek 6
1.5 Uitgangspunten 6

2. Ruimtelijke plannen
2.1 Nationaal beleid 7
2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 7
2.2 Provinciaal beleid 7
2.2.1 Omgevingsvisie 7
2.2.2 Gebiedsagenda Oost-Nederland 2013 8
2.2.3 Gelders Natuurnetwerk en Groene Ontwikkelingszone 9
2.3 Gemeentelijk beleid 10
2.3.1 Structuurvisie Oude IJsselstreek 2025 10
2.3.2 Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan 10
2.3.3 Bestemmingsplannen Buitengebied Gendringen en Wisch 10
2.3.4 Beleidsagenda Plattelandsontwikkeling & Vrijetijdseconomie 12
2.3.5 Archeologische en Cultuurhistorische Waardenkaart en Erfgoedverordening 12

3. Belangen
3.1 Natuur 15
3.1.1 Ecologie 15
3.1.2 Natuurbescherming 15
3.2 Landschap 15
3.3 Cultuurhistorie 16
3.4 Bereikbaarheid van bedrijven en woningen 16
3.5 Verkeersveiligheid 16
3.6 Recreatie 17
3.7 Leefbaarheid 17
3.8 Wegbeheer 17

4. Visie 20

5. Stappenplan zandwegen
5.1 Stap 1- functie bepaling 21
5.2 Stap 2- inventarisatie belangen 22
5.3 Stap 3- Ontwikkeling maatregelpakket 24
5.4 Stap 4- Afweging 26
5.5 Stap 5- Uitvoering en financiering 27

6. Beheer en aanlegvergunning
6.1 Beheerplan 29
6.2 Aanlegvergunning 29

7. Overzichtskaart zandwegen 30
8. Lijst met zandwegen 31
9. Bronnenlijst 33

Samenvatting

Gemeente Oude IJsselstreek 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 Oude IJsselstreek is verantwoordelijk voor circa 27 km 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 Beleidsnota 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:

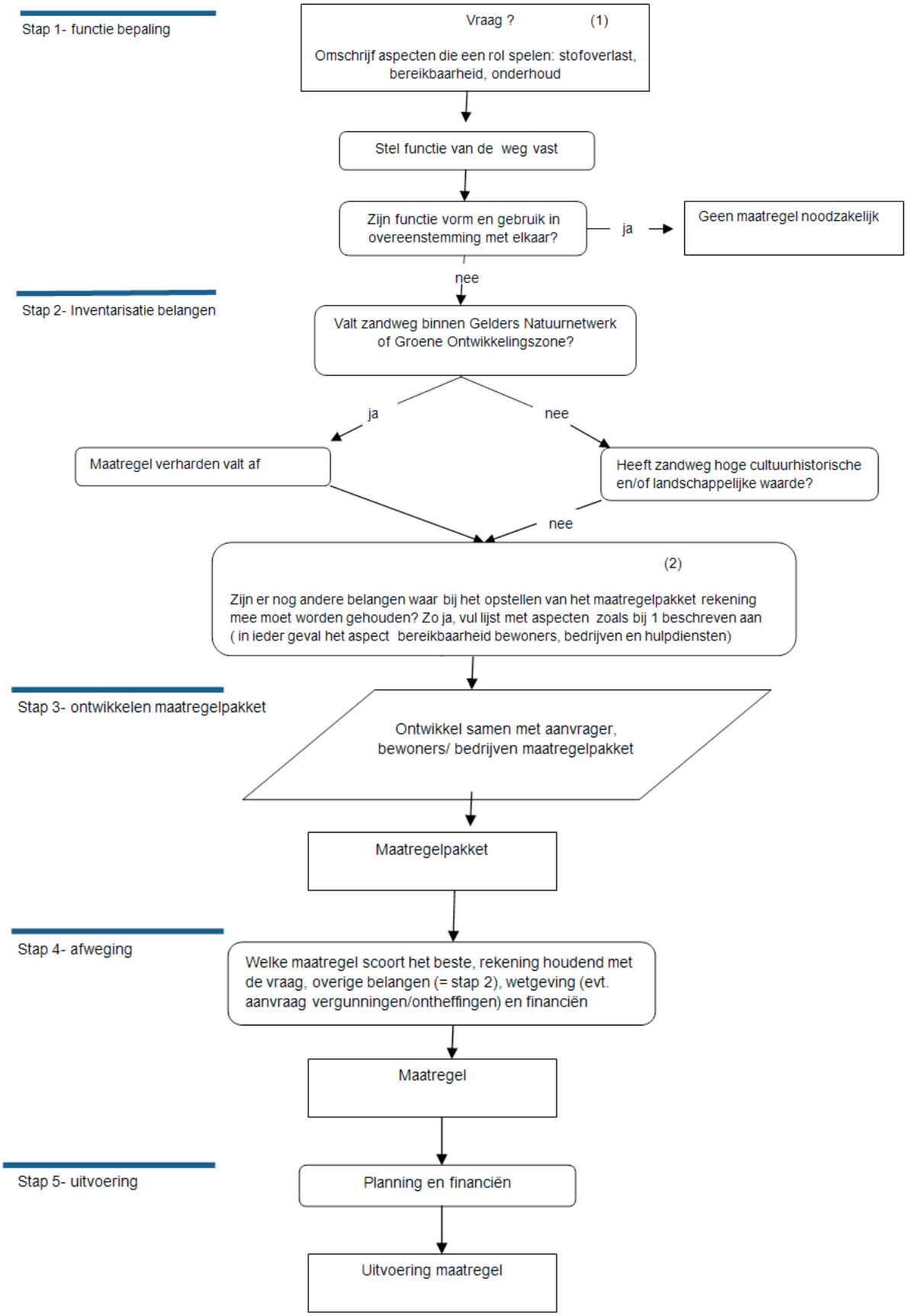
a) Behoud van de zandwegen vanwege natuur, - cultuurhistorische-, en landschappelijke waarden

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.

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, verharden) 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 verharden 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
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 Gelders Natuurnetwerk of Groene Ontwikkelingszone?
ja
nee
Maatregel verharden valt af
Heeft zandweg hoge cultuurhistorische en/of landschappelijke waarde?
nee
(2)
Zijn er nog andere belangen waar bij het opstellen van het maatregelpakket rekening mee moet worden gehouden? Zo ja, vul lijst met aspecten zoals bij 1 beschreven aan (in ieder geval het aspect bereikbaarheid bewoners, bedrijven en hulpdiensten)
Stap 3- ontwikkelen maatregelpakket
Ontwikkel samen met aanvrager, bewoners/ bedrijven maatregelpakket
Maatregelpakket
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

1. Inleiding

In het wegennetwerk van de gemeente Oude IJsselstreek liggen een aantal zandwegen. Deze zandwegen beslaan een oppervlakte van circa 27 km2. De wegen liggen overwegend buiten de bebouwde kom, binnen de grenzen van de voormalige gemeente Wisch. Een deel van deze wegen is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en heeft een voornamelijk een recreatieve functie voor wandelaars, fietsers en ruiters. In de laatste decennia is het aantal zandwegen binnen onze gemeente afgenomen. Er is sprake van een (sluimerend) voortgaande druk op het onttrekken van zandwegen aan hun functie, terwijl vanuit maatschappelijk-recreatief opzicht de behoefte aan zandwegen toeneemt.
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 zelf sluipverkeer gebruikt maakt. Landbouwverkeer gebruikt zandwegen als verbindingsroute tussen boerderijen, akkers en weilanden. Daarnaast dragen zandwegen bij aan de recreatieve beleving van het buitengebied.
Vooral ’s zomers zorgt het recreatieve verkeer voor extra verkeersdrukte op zandwegen.

1.1 Aanleiding

Tot op heden was er geen integraal gemeentelijk beleid voor zandwegen. De laatste jaren neemt (onder invloed van de intensievere bebouwing in het buitengebied) het autoverkeer op de 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 door de gemeente Oude IJsselstreek. Er is vanuit de gemeente behoefte aan breed gedragen, integraal beleid ten aanzien van de zandwegen, waardoor het mogelijk wordt om consequent een zorgvuldige belangenafweging te maken bij het treffen van maatregelen rond gebruik en beheer van deze wegen.
Het huidige gemeentelijk beleid ten aanzien van de zandwegen bepaalt dat terughoudend om wordt gegaan bij wensen om zandwegen te verharden. Reden is ook dat de gemeente Oude IJsselstreek ten opzichte van omliggende gemeenten een relatief beperkt areaal aan zandwegen heeft in het buitengebied. Verder liggen hier cultuurhistorische, landschappelijke en natuur/ ecologische waarden ten grondslag. Tegelijkertijd wordt gesteld dat andere maatregelen, zoals afsluiten of verharden van zandwegen soms niet te voorkomen is.

1.2 Het dilemma van 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, 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 Beleidsnota Zandwegen is het vaststellen van beleid over zandwegen in de gemeente Oude IJsselstreek, rekening houdend met de verschillende belangen van gebruikers en met de ruimtelijke plannen die hierop van toepassing zijn.
Het beleid is 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 van de Gemeente Oude IJsselstreek

In artikel 16 van de Wegenwet staat dat de gemeente ervoor moet zorgen dat, de binnen haar gebied liggende wegen, met uitzondering van de wegen, welke door het Rijk, provincie of waterschap worden onderhouden, in goede staat verkeren. Hiertoe hanteert de gemeenten voor zandwegen een bepaald onderhoudsregime. Dit regime is afhankelijk van de functie van een weg en de weeromstandigheden. Het kan voorkomen dat door 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. Zo beschrijft jurisprudentie dat het rijden op een onverharde weg extra oplettendheid van de weggebruiker vraagt. De weggebruiker moet niet alleen acht slaan op aanwijzingen, zoals een bord, maar ook op omgevingsfactoren.

1.5 Uitgangspunten

Bij het opstellen van de Beleidsnota Zandwegen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het beleid wordt ondersteund 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 van zandwegen in kaart

2. Ruimtelijke plannen

2.1 Nationaal beleid

2.1.1 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 en hebben daarom in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte meer bevoegdheden gekregen in het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid. Om deze reden wordt, in het kader van het opstellen van de Beleidsnota Zandwegen niet nader ingegaan op het nationaal ruimtelijk beleid.

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 Beleidsnota Zandwegen
De Beleidsnota Zandwegen sluit aan bij de volgende doelen op rijksniveau:

- *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.*

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 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 wateroverovloed;
- 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 Beleidsnota Zandwegen
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.

2.2.2 Gebiedsagenda Oost- Nederland 2013 (uitgelicht onderdeel Omgevingsvisie)

Op het niveau van Oost Nederland werkt de provincie Gelderland samen met het Rijk, de provincie Overijssel, de Stadsregio Arnhem-Nijmegen en Twente. Deze samenwerking krijgt concreet vorm in de Gebiedsagenda Oost-Nederland 2013. Deze gebiedsagenda beschrijft de gezamenlijke ambities en opgaven met een horizon tot 2030/2040. Het gaat om opgaven op het terrein van economische structuurversterking, energietransitie, corridors en water waarin Rijk, provincie en regio’s ieder een rol hebben.

In deze agenda wordt de Achterhoek beschreven als een regio met veel kwaliteiten en waarden, zoals:

- een mooi landschap;
- veel natuurschoon;
- mooie steden en dorpen;
- een grote onderlinge betrokkenheid (naoberschap);
- een hoge arbeidsmoraal;
- bescheidenheid.

Deze kwaliteiten en waarden vormen het kapitaal voor ontwikkelingen en innovaties, die worden gekenmerkt en ingegeven door ingrijpende demografische (ontgroening, vergrijzing, bevolkingsdaling en afname van de beroepsbevolking) en economische ontwikkelingen (recessie, schaalvergroting).

De vraagstukken die deze ontwikkelingen met zich mee brengen vragen om bundeling van krachten en slimme verbindingen tussen maatschappelijke partners. Alleen dan blijven de kwaliteiten en waarden in de Achterhoek vitaal.
De inzet van gemeenten, maatschappelijke organisaties, ondernemers en provincie is nodig om in te kunnen spelen op de opgaven in de Achterhoek. De gezamenlijke inspanningen richten zich op een aantal speerpunten, waaronder:

- Kansrijk platteland
- ruimtelijke kwaliteit
- landbouw

Relatie met Beleidsnota Zandwegen
De ambities ten aanzien van de regio Achterhoek sluiten aan bij de doelstellingen van deze Beleidsnota Zandwegen om enerzijds de huidige ruimtelijke kwaliteit van de zandwegen in het buitengebied te borgen en anderzijds om daar waar nodig maatregelen te nemen om de bereikbaarheid van het buitengebied van bewoners en ondernemers te garanderen.

2.2.3 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 Gelders Natuurnetwerk is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuur van internationaal, nationaal en provinciaal belang. Dit Gelders Natuurnetwerk 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. Het Gelders Natuurnetwerk en de Groene Ontwikkelingszone vervullen daarnaast een belangrijke rol bij het behoud van de biodiversiteit. De Ecologische verbindingszones maken voor een klein deel uit van het Gelders Natuurnetwerk.

Relatie met Beleidsnota Zandwegen
In paragraaf 5.2 is een kaart opgenomen waaruit blijkt welke delen van de gemeente Oude IJsselstreek behoren bij het Gelders Natuurnetwerk. Een voorbeeld is de Vennebulten waar ook zandwegen gelegen zijn.
In de gemeente Oude IJsselstreek 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 Gelders Natuurnetwerk (GNN). Het gaat vooral om landbouwgrond, maar ook om terreinen voor verblijfs- en dagrecreatie, infrastructuur, woningen en bedrijven. De Ecologische verbindingszones 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.

Relatie met Beleidsnota Zandwegen
In paragraaf 5.2 is een kaart opgenomen waaruit blijkt welke delen van de gemeente Oude IJsselstreek behoren bij de Groene Ontwikkelingszone.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Structuurvisie Oude IJsselstreek 2025

De gemeenteraad van Oude IJsselstreek heeft op 12 mei 2011 de Structuurvisie Oude IJsselstreek 2025 vastgesteld. De Structuurvisie geeft richting aan het ruimtelijke, economische en maatschappelijke beleid van de gemeente Oude IJsselstreek tot 2025. 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 Oude IJsselstreek voor de toekomst.

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

2.3.2 Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP)

In 2011 heeft de gemeente Oude IJsselstreek het Gemeentelijke Verkeer- en Vervoersplan 2012 - 2020 (GVVP) vastgesteld. In het GVVP wordt, op basis van een analyse van de huidige en toekomstige verkeerssituatie, een visie ontwikkeld op het functioneren van het verkeers- en vervoerssysteem in de gemeente. Een eigen gemeentelijke mobiliteitsaanpak maakt duidelijk wat de gemeentelijke ambities zijn en op welke wijze deze worden gerealiseerd. De visie en mobiliteitsaanpak zijn vertaald in beleid, dat in hoofdlijnen is gericht op
het goed functioneren van de verkeersnetwerken voor (vracht)auto, fiets en openbaar vervoer,
en de bereikbaarheid van de kernen. De rode draad binnen de verkeersnetwerken is de wegencategorisering. Deze bestaat uit een functietypering van de wegen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, en de bijbehorende voorkeurs- netwerken.

Relatie met Beleidsnota Zandwegen
Zandwegen vallen onder de categorie erftoegangswegen. Erftoegangswegen zijn primair bedoeld voor het toegankelijk maken van de erven. Op wegen met een erffunctie, ofwel de verblijfsgebieden, staat de verblijfsfunctie centraal. Hier ontmoeten alle verkeersdeelnemers elkaar. Daardoor is het verkeersbeeld onvoorspelbaar, het kan zich snel wijzigen, er zijn potentiële conflicten tussen alle verkeerssoorten. Er moet adequaat, qua afstand en tijd, gereageerd kunnen worden. De snelheid van het verkeer dient hier laag te zijn. Deze punten gelden ook specifiek voor de zandwegen. Verder zijn de zandwegen niet uitgewerkt in het GVVP.

2.3.3 Bestemmingsplannen buitengebied Gendringen en Wisch

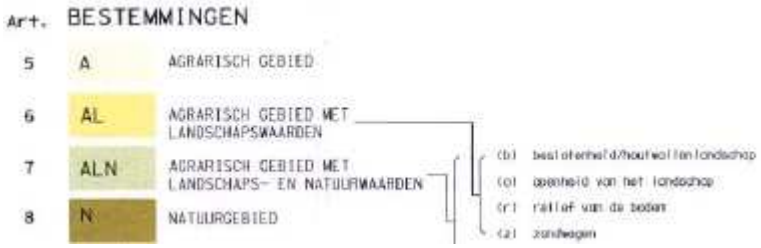
Er vindt momenteel een actualisatie plaats van de huidige bestemmingsplannen buitengebied, die nog voor de gemeentelijke fusie van de voormalige gemeenten Wisch en Gendringen zijn opgesteld.

Bestemmingsplan Buitengebied 2000, herziening 2002, Bergh en Gendringen
In dit bestemmingsplan zijn de zandwegen in het buitengebied opgenomen in de bestemming Agrarisch gebied met landschapswaarden (artikel 6).
Bij de beschrijving van de doeleinden bij artikel 6, lid b wordt het volgende aangegeven over zandwegen (bron: Voorschriften Bestemmingsplan Buitengebied 2000, herziening 2002, Bergh en Gendringen)

De op de plankaart als "Agrarisch gebied met landschapswaarden" aangewezen gronden zijn bestemd voor (onder andere).b. instandhouding van de aldaar voorkomende danwel daaraan eigen landschapswaarden, waaronder hier in ieder geval zijn begrepen de landschapswaarden die hierna zijn vermeld bij de code, waarmee de desbetreffende gronden op de kaart zijn aangeduid:

Code:	waarde
b	Beslotenheid/houtwallenlandschap
o	Openheid
r	Reliëf van de bodem
z	**Zandwegen**

In de legenda van de plankaart is dit als volgt aangegeven:



Stelsel aanlegvergunning
Artikel 33 van het bestemmingsplan voor het buitengebied van Gendringen gaat over de aanlegvergunning. In lid 1 wordt aangegeven dat het verboden is om zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (de aanlegvergunning) zandwegen en -paden aan te leggen en te verharden. Tevens is het verboden om zonder of in afwijking van een aanlegvergunning bij zandwegen andere oppervlakteverhardingen aan te leggen of aan te brengen.

Het beschreven verbod in artikel 33 lid 1 voor zandwegen geldt niet voor het aanleggen van kavelpaden en verhardingen ten behoeve van in- en uitritten tot elk een oppervlakte van 60 m2 (artikel 33 lid 2.d.).

Vervolgens wordt in artikel 33 lid 3 ingegaan op de toelaatbaarheid van werken en werkzaamheden, zoals het aanleggen en verharden van zandwegen en of het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen op zandwegen. Deze werken en werkzaamheden bij zandwegen zijn slechts toelaatbaar als een zandweg niet onevenredig wordt of kan worden aangetast en dat de mogelijkheden voor het herstel van een zandweg niet onevenredig wordt of kan worden verkleind.

Bovendien heeft het college van B & W de mogelijkheid om deskundig advies in te winnen, voordat zij een besluit nemen over het al dan niet verlenen van een aanlegvergunning voor het doorvoeren van de bovenstaande beschreven werken en werkzaamheden aan zandwegen. Indien het college B & W een besluit zou nemen die afwijkt van het advies, dan kan een aanlegvergunning pas worden verleend, als vooraf van de Gedeputeerde Staten een verklaring is ontvangen, dat zij geen bezwaar hebben tegen het verlenen van aan de aanlegvergunning.

Bestemmingsplan buitengebied Wisch 2004
Het bestemmingsplan buitengebied Wisch 2004 heeft dezelfde artikelen opgenomen. Artikel 6 van dit bestemmingsplan gaat over het Agrarisch Gebied met Landschapswaarden (waaronder zandwegen) en artikel 27 gaat in op de aanlegvergunning (en de gevolgen hiervan voor de zandwegen).
De volgende uitsnede van de plankaart van dit bestemmingsplan illustreert ook de wijze waarop zandwegen worden beschermd in het kader van dit bestemmingsplan. Op de uitsnede staat de code AL (o + r + z). Dit staat voor Agrarisch gebied met landschapswaarden (openheid, reliëf van de bodem en zandwegen).

Relatie met Beleidsnota Zandwegen
Uit de bovenstaande bestemmingsplannen buitengebied is gebleken dat de zandwegen als onderdeel van het Agrarisch gebied met landschapswaarden goed beschermd worden. De bedoeling is om deze planologische bescherming ook mee te nemen in het nieuwe bestemmingsplan buitengebied voor de gehele gemeente Oude IJsselstreek.

2.3.4 Beleidsagenda Plattelandsontwikkeling & Vrijetijdseconomie

De Beleidsagenda Plattelandsontwikkeling & Vrijetijdseconomie is vastgesteld door de gemeenteraad op 28 mei 2015. Deze beleidsagenda bevat een aantal beleidswensen die aansluiten bij de geformuleerde doelstellingen van deze Beleidsnota Zandwegen. Het gaat hierbij om de volgende wensen:

1. **Uitbreiding van wandelpaden**

- aanleg van kerkepaden Sinderen en omgeving. Ook aanleg wandelpaden in omgeving van Engbergen. Bebording van bestaande wandelpaden en opname in Achterhoeks wandelnetwerk.
- gewenste uitbreidingen van wandelpaden: lokaal ommetje Terborg-Etten, lokaal ommetje Kroezenhoek, realisatie wandelpaden in gebied Aaltense Goor- Zwarteveen en een verbinding tussen ‘t Landfort- Hardenberg-Engbergen.
- toekomstige wensen op basis van lokale initiatieven realiseren.

2. **Instandhouding van zandwegen**

De nog aanwezige zandwegen zijn cultuurhistorisch van grote waarde en dragen bij aan de recreatieve ontsluiting van ons buitengebied. Voorgestelde maatregelen zijn:

- zandwegen (gemeentelijk en privaat eigendom) waarborgen door deze actief in de gemeentelijke wegenlegger en het bestemmingsplan Buitengebied op te nemen.
- resterende zandwegen in gemeentelijk eigendom houden
- opstellen van een beleidsnota Zandwegen
- zorgdragen voor een adequaat onderhouds- en beheersbudget voor zandwegen.

Relatie met Beleidsnota Zandwegen
De Beleidsagenda Plattelandsontwikkeling & Vrijetijdseconomie onderkent de cultuurhistorische waarde van de zandwegen en het belang hiervan voor de recreatieve ontsluiting van het buitengebied. Deze Beleidsnota Zandwegen is een uitvloeisel vanuit één van de aanbevelingen vanuit de beleidsagenda.

2.3.5 Archeologische en cultuurhistorische waardenkaart en erfgoedverordening

In maart 2015 heeft de gemeenteraad de archeologische en cultuurhistorische waarde vastgesteld. De afgelopen jaren zijn de thema’s archeologie en cultuurhistorie steeds belangrijker geworden en verankerd in wetgeving. Zo bestaat nu voor onze gemeente de verplichting om aanwezige archeologische en cultuurhistorische waarden te beschermen. Niet alleen in nieuwe bestemmingsplannen, maar bijvoorbeeld ook bij bouwplannen, bij bodemwerkzaamheden en gemeentelijke monumenten.
Een en ander is gebaseerd op het Verdrag van Malta. Daarvoor is een archeologische en cultuurhistorische inventarisatie van het gehele grondgebied van de gemeente Oude IJsselstreek uitgevoerd. Aansluitend is deze inventarisatie vertaald in een archeologische waarden- en verwachtingenkaart en een daarop gebaseerde archeologische maatregelenkaart, alsook in een cultuurhistorische waardenkaart. Om de in deze kaarten opgenomen waarden en verwachtingen te kunnen beschermen en de maatregelen te effectueren is ook een erfgoedverordening opgesteld.
In de vastgestelde cultuurhistorische waardenkaart wordt ook aandacht besteed aan historische wegen (lokale en interlokale doorgaande wegen van vóór 1850) en hessenweggen.

Landschapsontwikkeling en wegenpatronen
Oude IJsselstreek is een gemeente met een overwegend agrarisch cultuurlandschap en kent een lange landbouwgeschiedenis. Aan de hand van de ontginningsgeschiedenis zal de historische ontwikkeling van het cultuurlandschap worden beschreven.

Fase Ia, de oude ontginningen (450 – 1000)
In de vroege Middeleeuwen was het gebied dun bevolkt. De (zeer) kleine nederzettingen (of boerderijen) lagen verspreid over het landschap. De boerderijen stonden over het algemeen op 'huiskampen', waarop akkerbouw bedreven werd (vnl. voor eigen gebruik). De akkerbouw bevond zich (in eerste instantie) op de meest vruchtbare en droge delen. De huiskampen, omgeven met houtwallen of hagen, en het wegenpatroon hadden in deze tijd een zeer onregelmatige vorm (bepaald door het natuurlijke reliëf).

Fase Ib, de oude ontginningen (1000 – 1850)
Rond het jaar 1000 vindt een geleidelijke omslag plaats. De bevolking groeit en het agrarische bedrijfssysteem gaat zich meer richten op de heide. Het akkerareaal breidt zich uit, waardoor grotere bouwlandcomplexen, essen en nieuwe huiskampen ontstaan. Deze worden kampontginningen genoemden liggen vaak op kleinere dekzandkopjes in een boog om de oudste ontginningen heen. Door de opkomende plaggenbemesting werd het heideareaal uitgebreid om voldoende mest ten behoeve van het groter wordende akkerareaal te verkrijgen. Zo verdween steeds meer aaneengesloten bos. Dit proces zette zich voort. In eerste instantie bleven de bossen in de lagere en nattere gebieden (meestal beekdalen) over, maar door de toenemende druk op de hogere gronden, werden ook de bossen in de nattere zones ontgonnen om het weideareaal uit te breiden. Naast de bossen kwamen ook de heidegronden onder druk te staan.

Fase II, jonge ontginningen (1850-1950)
De heidevelden stonden al lange tijd onder druk, maar omstreeks 1850 ging het met de heidevelden snel bergafwaarts. De heideontginningen kregen een grootschaliger karakter. Dit nieuwe landschapstype (het heideontginningslandschap) kenmerkt zich over het algemeen door een schaakbordachtige structuur met rechte lange wegen en een regelmatige percelering (vierkanten en rechthoeken). Dit in tegenstelling tot het oude zandlandschap, waarbij de structuur werd bepaald door het natuurlijke reliëf met veel krommingen.

Fase III, ruilverkavelingen (1950-2000)
Na de Tweede Wereldoorlog kwam er een eind aan het traditionele gemengde boerenbedrijf en ging de veehouderij een overheersende positie innemen en nam de verbouw van maïs een hoge vlucht. Ruilverkavelingen, landinrichting en beeknormalisering werden uitgevoerd ter ondersteuning van het proces van agrarische vernieuwing.
Versnipperde verkaveling, slechte ontsluiting en ontoereikende ontwatering waren de belangrijkste motieven voor de ruilverkavelingen die in de zestiger jaren van de 20ste eeuw startten. Hierdoor zijn veel karakteristieke elementen van het kampenlandschap verdwenen, als houtwallen, heggen en steilranden, daarnaast hebben kavelvergrotingen plaatsgevonden. Er werden nieuwe rechte sloten gegraven, oude rechtgetrokken en rechte wegen werden aangelegd, meestal voorzien van eiken- of essenaanplant.

Handelswegen
In de Late Middeleeuwen vormden de handelsroutes het interlokale netwerk van wegen, aangevuld met een grillig lokaal netwerk van wegen op de rivierduinen en de plateauhelling. Vanaf de Late Middeleeuwen maakte het handelsverkeer gebruik van routes langs het IJsseldal (Zutphen-Doesburg-Bocholt) naar Duitsland. Een belangrijke route liep langs de Oude IJssel, een andere belangrijke route was een oude Hessenweg (Keppel-Zelhem-Aalten). Andere voorbeelden van handelswegen zijn de wegen Varsseveld-Sinderen, Sinderen-Breedenbroek, Silvolde-Sinderen en Sinderen-Dinxperloseweg. In de tweede helft van de 19e eeuw zijn veel doorgaande wegen verhard.

Relatie met Beleidsnota Zandwegen
De zandwegen in onze gemeente vormen een belangrijk onderdeel van het cultuurhistorisch waardevol landschap in onze gemeente. De ontwikkelingen in het landschap in de loop van de geschiedenis hebben impact gehad op het aantal zandwegen en de vorm en het karakter van de

zandwegen. De vastgestelde cultuurhistorische waardenkaart geeft een wettelijke bescherming aan de zandwegen in onze gemeente.

3. Belangen

3.1 Natuur

3.1.1 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 afhankelijkheid van de aanwezigheid van een dergelijk milieu dat in natuurlijke vorm zelfs in natuurterreinen nog maar sporadisch aanwezig is. De hagedis komt bijvoorbeeld veel voor op zandwegen (binnen onze gemeente rond de Vennebulten en in het Zwarte Veen). 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 de 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 gebruikt maakt, een positief effect heeft op de open structuur van de 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 wettelijk beschermde plantensoorten zijn sterk afhankelijk van de aanwezigheid van zandpaden en – wegen. Zandpaden en –wegen kunnen dan ook gezien worden als een belangrijk en wezenlijk onderdeel van het landschap in vooral het buitengebied van de voormalige gemeente Wisch.

3.1.2 Natuurbescherming

Het natuurbeschermingsbeleid is al beschreven in paragraaf 2.2.3. (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 (zoals zandhagedis en de knoflookpad). Wanneer plannen worden ontwikkeld voor ruimtelijke ingrepen of voornemens ontstaan om werkzaamheden uit te voeren, dan 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 fauna door het bevoegd gezag, waarbij voorwaarde is dat geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

3.2 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 agrarisch 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 waar van de autobestuurders verwacht wordt dat zij zich als gast gedragen; de zandwegen vormen op bepaalde plekken in onze gemeente een fijnmazig net van informele verbindingen.

- De belevingswaarde: een zandweg straalt rust, ruimte, dichter bij de natuur, stilte en ('s nachts) duisternis uit.
- De cultuurhistorische waarde: de verwijzing naar de geschiedenis.

Vanuit de landschappelijke invalshoek is het behoud van zandwegen van groot belang voor natuur, landschap en recreatie.

3.3 Cultuurhistorie

Eeuwenlang hebben mensen zich te voet naar hun bestemming begeven. Zandwegen werden hiervoor van oudsher als verbindingsroutes gebruikt. De naamgeving van sommige wegen herinnert aan de oorspronkelijke functie van de weg, zoals de Schapendijk in Heelweg.
De gemeente Oude IJsselstreek (en voorheen vooral de voormalige gemeente Wisch) kent een groot aantal (zand) wegen die van oorsprong al eeuwen oud zijn en al dan niet in samenhang met hun omgeving een belangrijke cultuurhistorische waarde hebben.
Vroeger kende de huidige gemeente Oude IJsselstreek meer zandwegen, maar door de ruilverkaveling zijn er veel wegen verhard. Toch zijn er nog een redelijk aantal 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 eeuwen oud en hebben gefungeerd als belangrijke handelsweg. Markant zijn bijvoorbeeld de hessenwegen. Eeuwenlang was voor de internationale handel vervoer over land met paard en wagen van groot belang. Het waren vooral Duitse voerlieden, de Hessen, die met hun paarden en hessenwagens vanuit Duitsland door de Achterhoek trokken, op weg naar Amersfoort, om daar allerlei goederen af te leveren en vanwaar verder vervoer naar Amsterdam meestal per schip plaats vond. In de Achterhoek zijn deze hessenwegen vaak nog zeer goed herkenbaar en traceerbaar, bijvoorbeeld in de omgeving van herberg de Radstake.

3.4. Bereikbaarheid van bedrijven en woningen

De bereikbaarheid van woningen, bedrijven en andere bestemmingen die worden ontsloten door één of meerdere zandwegen hangt vanzelfsprekend sterk samen met de toegankelijkheid van de zandweg. Hierbij dient rekening te worden gehouden met individuele en maatschappelijke belangen:

- Bedrijven hebben een sterk economisch belang bij een goede bereikbaarheid. Daarbij gaat het om de toegankelijkheid voor (zwaar) bevoorradingsverkeer of recreatief verkeer (bijvoorbeeld campers en auto's met caravan).
- Bewoners hebben naast een economisch ook vooral een sociaal belang bij een goede bereikbaarheid van de eigen woning.
- Vanuit het maatschappelijk belang is een goede bereikbaarheid van bestemmingen ook essentieel voor het functioneren van hulpdiensten.

De feitelijke bereikbaarheid van bestemmingen via een zandweg wordt bepaald door een combinatie van toegankelijkheid en berijdbaarheid. De toegankelijkheid is afhankelijk van eventuele fysieke afsluitingen, ingestelde geslotenverklaringen etc. De berijdbaarheid hangt sterk samen met de staat van de weg, welke wordt bepaald door (een combinatie van) de verkeersintensiteit, de voertuigcategorieën die er gebruik van maken, de weersomstandigheden en de mate van onderhoud. Het gebruik maken van zandwegen houdt soms in dat met aangepaste, lage snelheid gereden moet worden.

3.5. 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 daarnaast 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).

3.6 Recreatie

De omgeving van de Oude IJsselstreek heeft veel te bieden voor recreanten. Vele recreanten genieten te voet, per fiets of per paard (ruiters/ menners) van de ruimte en de natuur. Hierbij wordt gebruikt 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.

3.7 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

Vooral bewoners van panden die gesitueerd zijn langs de zandwegen hebben belang bij het tegengaan van deze negatieve effecten. De meeste klachten hebben betrekking op de berijdbaarheid en de stofoverlast.
Stofoverlast is voor een deel inherent aan het wonen aan een zandweg. Dit stof kan overlast 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.

3.8 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 zorg draagt dat de binnen haar gebied liggende wegen, met uitzondering van de wegen die door het rijk, de provincie of waterschap worden onderhouden, in goede staat verkeren.
Ten opzichte van verharde wegen hebben zandwegen vaker onderhoud nodig. Wegen die opgesteld zijn voor verkeer worden, afhankelijk van het gebruik, door middel van schaven 1 tot 2 keer per jaar onderhouden. Daarnaast worden druk bereden 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 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 dan gaat kroelen. Vanwege de weersomstandigheden fluctueren de onderhoudskosten per jaar.

Op dit moment voert de gemeente Aalten (in het kader van regionale samenwerking) het onderhoud van de zandwegen in opdracht van de gemeente Oude IJsselstreek uit. Jaarlijks wordt dit opnieuw bekeken.

4. Visie

Rekening houdend met verschillende plannen en belangen is de visie van de gemeente Oude IJsselstreek op zandwegen als volgt:

a. *behoud van alle 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 gemotoriseerd verkeer is wel aanwezig, maar heeft een ondergeschikte rol ten opzichte van de natuur, cultuurhistorische en landschappelijke waarden.*

Om te zorgen dat (agrarisch georiënteerde) bedrijven, woningen en recreatieve bestemmingen bereikbaar blijven, dienen de zandwegen regelmatig onderhouden te worden. De mate van onderhoud is afhankelijk van de functies langs een zandweg. In hoofdstuk 5 worden de verschillende functies van een zandweg beschreven. Daarna gaat hoofdstuk 6 in op de koppeling van de categorisering van functie van een zandweg 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, dan past de gemeente maatregelen toe, zoals het (gedeeltelijk) sluiten van een weg, 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 verharden.***

d. *De gemeente verkoopt geen gemeentelijke gronden, waar zandwegen op gesitueerd zijn.*

Hoofdstuk 5 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.

5. Stappenplan zandwegen

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 verharden 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 fysieke knip in de weg en/of een geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer, 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 de stappen 2 t/m 5 in het stappenplan.

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

5.1 Stap 1- functie bepaling

Functies langs zandwegen kunnen verschillen. Langs sommige zandwegen staat geen bebouwing, terwijl via andere zandwegen woningen en of bedrijven ontsloten worden. Omdat functies verschillen, zal ook het gebruik verschillen en daarmee ook het benodigde onderhoud. Bij stap 1 worden de zandwegen binnen de gemeente Oude IJsselstreek 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 6 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 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 (en het onderhoudsniveau) dan 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.

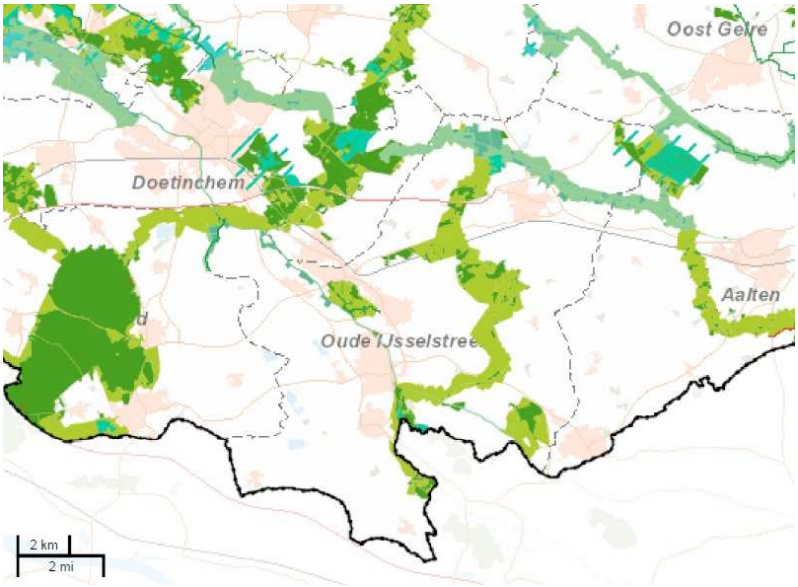
Stap 1 gaat in op de vraag: is een maatregel wel nodig? Daarvoor wordt eerst de functie van de zandweg vastgesteld. Streven is om deze functie voor alle zandwegen vast te leggen op een kaart. Zodra de functie vast staat, wordt in deze stap een beschrijving gegeven van:
1. de **vorm** van de weg: de eigenschappen en karakteristieken van de weg, zoals breedte, aanwezigheid van aparte fietsvoorzieningen, oppervlaktestructuur en waterafvoer worden beschreven. Tevens wordt de **vorm** van de weg in relatie tot de **functie** van de weg beschreven.
2. het **gebruik** van de weg: de intensiteiten, snelheidsgedrag van de bestuurder, aard van het verkeer en bijvoorbeeld het aantal woningen/bedrijven langs de weg 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 de stappen 2 t/m 4, waarop een antwoord verkregen moet worden op de vraag*: wat is de meest geschikte maatregel?*

5.2 Stap 2- Inventarisatie belangen

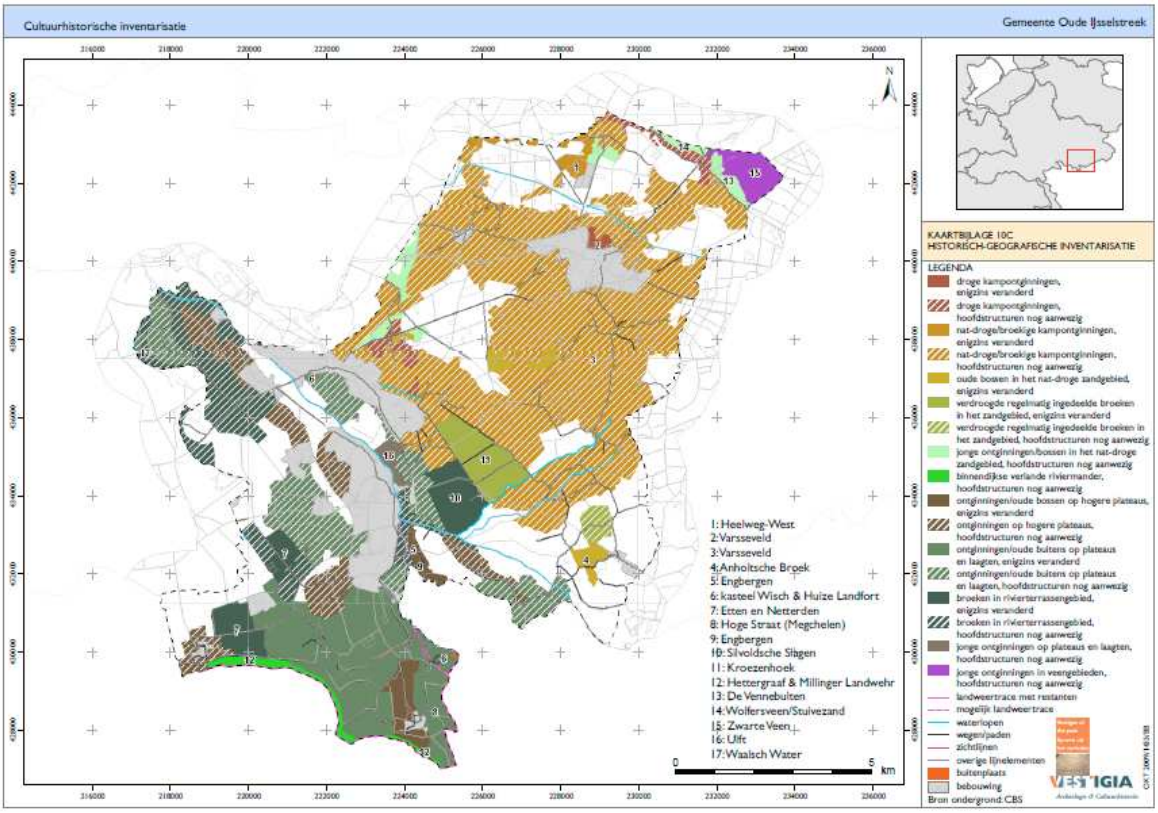
Bij stap 2 wordt de belangen van een zandweg geïnventariseerd aan de hand van een aantal vragen.

Gelderse Natuurnetwerk of Groene Ontwikkelingszone
De eerste vraag is of de zandweg gelegen is in de **Gelderse Natuurnetwerk of in een Groene Ontwikkelingszone.** Het Gelderse Natuurnetwerk is hieronder aangeven in het donkergroen en de Groene Ontwikkelingszone is aangegeven met lichtgroen. Op de kaart is onder meer het natuurgebied Vennebulten aan de noordoostkant van de gemeente aangeven, waar zandwegen zijn gelegen.



Wanneer dit het geval is of de zandweg aan die gebieden grenst, is aanvullend onderzoek nodig wanneer maatregelen negatieve gevolgen heeft voor die gebieden. In hoofdstuk 4 is al aangeven dat het gemeentelijke uitgangspunt is om de huidige zandwegen te behouden. In het geval van een ligging van een zandweg in een Gelderse Natuurnetwerkgebied of een Groene Ontwikkelingszone is een verharden van de weg uitgesloten.
Alleen als er zwaarwegende argumenten zijn, kan een aanlegvergunning voor de verharding van de zandweg binnen het bestemmingsplan buitengebied in gang worden gezet, het geaccordeerde college-advies moet dan integraal opgesteld zijn (met bijdrage van de disciplines beheer, verkeer, recreatie/ toerisme en RO).

Cultuurhistorische waarde
De tweede vraag is of de weg van cultuurhistorische waarde is. Voor beantwoording van deze vraag moet de cultuurhistorische waardenkaart geraadpleegd worden, die in maart 2015 vastgesteld is door de gemeenteraad.



In deze kaart zijn de cultuurhistorische waardevolle paden en wegen opgenomen. Deze kaart vormt het toetsingkader op cultuurhistorisch vlak.
Als de weg een hoge cultuurhistorische en/ of landschappelijke waarde heeft, valt een eventuele toekomstige maatregel van verharden van de weg in ieder geval af. Daarnaast zal bij het samenstellen van de maatregelen zoveel rekening moeten worden gehouden met de eisen en wensen vanuit cultuurhistorie/ landschap.
Aanvullend hierop kan geconstateerd worden dat onze gemeente ten opzichte van omringende Achterhoekse gemeenten relatief weinig zandwegen heeft. Vanuit landschappelijk, cultuurhistorisch en recreatief oogpunt zijn de nog overgebleven zandwegen per definitie behoudenswaardig.

Bestemmingsplannen Buitengebied Gendringen en Wisch: agrarisch gebied met landschapswaarden
In paragraaf 2.3.3. is ingegaan op de huidige bestemmingsplannen van het buitengebied van de voormalige gemeenten Gendringen en Wisch. In veel gevallen zijn zandwegen als onderdeel van de bestemming Agrarisch gebied met landschapswaarden opgenomen.

Als gevolg van deze bestemming is geregeld dat: *aangewezen gronden zijn bestemd voor (*onder andere*).b. instandhouding van de aldaar voorkomende danwel daaraan eigen landschapswaarden (*waaronder zandwegen, aangeven met code z in de plankaart*).*

Zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van het college van burgemeester en wethouders (de aanlegvergunning) is het verboden om zandwegen en -paden aan te leggen en te verharden. Tevens is het verboden om zonder of in afwijking van een aanlegvergunning bij zandwegen andere oppervlakteverhardingen aan te leggen of aan te brengen (zie verder paragraven 2.3.3. en 6.2). Dit verbod voor zandwegen geldt niet voor het aanleggen van kavelpaden en verhardingen ten behoeve van in- en uitritten tot elk een oppervlakte van 60 m2.

Andere belangen (o.a. bereikbaarheid)
Vervolgens wordt bij deze stap geïnventariseerd of er nog andere belangen een rol spelen die van belang zijn bij het ontwikkelen van het maatregelenpakket voor de zandweg.
Zo ja, dan volgen hier eisen en wensen uit die ook zoveel mogelijk meegenomen worden bij de samenstelling van het maatregelpakket.

Bereikbaarheid is een aspect dat in ieder geval ook in de afweging meegenomen moet worden. In hoofdstuk 3 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.

5.3 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.

5.3.1 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 ingrijpender 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. 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.

5.3.2 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 en het landschap. Formeel gaat het hierbij om de invoering van een geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer (dit heeft dus geen consequenties voor fietsers en voetgangers). Het geheel afsluiten gebeurt met een fysieke maatregel, die tegen vandalisme bestand

moet zijn (knip of bij beide ingangen bebording).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.

5.3.3 Selectief afsluiten

Wanneer een weg of weggedeelte selectief wordt afgesloten, mag uitsluitend het bestemmingsverkeer zoals bewoners, bezoekers en leveranciers gebruik maken van de wegen (en niet gemotoriseerd verkeer). Formeel gaat hierbij om de invoering van een geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer uitgezonderd bestemmingsverkeer. 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.

5.3.4 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 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, menners en ruiters 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 verdrijvingeffecten. 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.

5.3.5 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. De invoering van deze maatregel is verkeersbesluitplichtig.

5.3.6 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 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 of asverspringingen kunnen in sommige gevallen wel worden toegepast (op puntlocaties of wegvakken). 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.

5.3.7 Verharden

Het verharden, plaatselijk verharden of halfverharden 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 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). Het heeft ook negatieve consequenties voor de landschappelijk, natuurlijke en recreatieve waarde van de weg. Kortom in principe worden de zandwegen niet verhard, tenzij er zwaarwegende argumenten zijn die ook onderbouwd met een geaccordeerd integraal opgesteld college-advies (met medewerking vanuit de 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 (bijvoorbeeld met padvast of halfverharding).

Bij het *semi-verharden* wordt het bestaande oppervlak van de zandweg via een bepaalde 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 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.

Voor het verharden van zandwegen is als gevolg van van het betreffende bestemmingsplan altijd een aanlegvergunning nodig.

5.4 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 verharden van de zandweg of het uitbreiden van het netwerk.

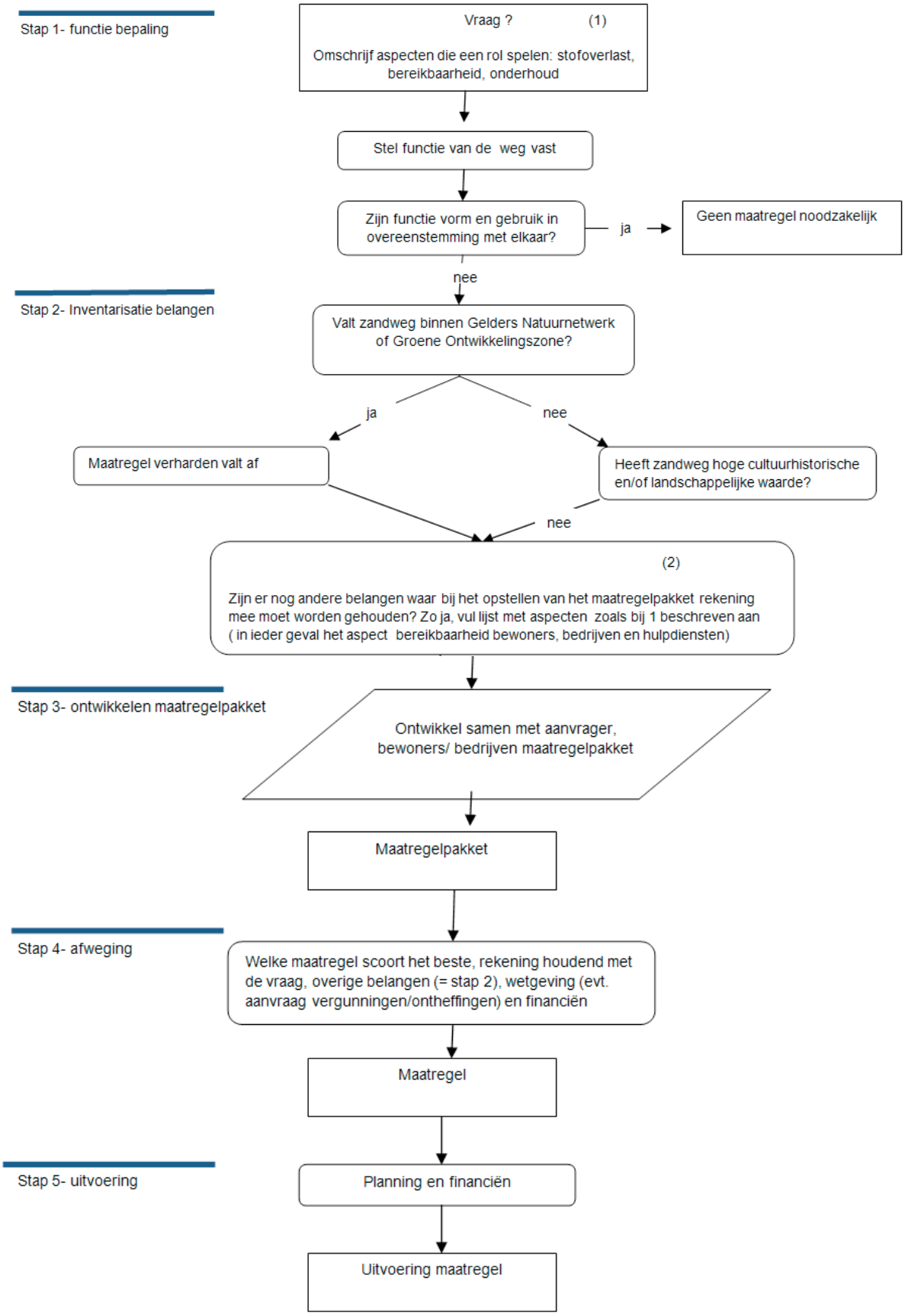
Voorbeeld: van een zandweg komen de functie, vorm en gebruik niet overeen. Functie is ter ontsluiting van recreatieve bestemmingen, waarbij in principe 3 tot 5 keer per jaar de zandweg geschaafd wordt. Echter door hoge verkeersintensiteiten moet er veel vaker geschaafd worden (gebruik is niet in overeenstemming met functie). Het gebied waar de zandweg gesitueerd is valt in het Gelders Natuurnetwerk en/ of heeft een cultuurhistorische waarde, waardoor de optie verharden vervalt. Samen met de bewoners worden de maatregelen afsluiten door een knip, selectief afsluiting door bebording en eenrichtingsverkeer 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 afwegingskader, de financiële haalbaarheid en eventuele wettelijke vergunning/ontheffingstrajecten een keuze voor een maatregel gemaakt worden

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

5.5 Stap 5- Uitvoering en financiering

Onderhoud/ beheermaatregelen vinden plaats binnen het bestaand budget, waar nodig door prioriteitstelling in de te maken keuzes. Omvangrijke reconstructies/maatregelen vallen niet binnen dit budget.

Op de volgende pagina is een schema opgenomen van het stappenplan.


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 Gelders Natuurnetwerk of Groene Ontwikkelingszone?
ja
nee
Maatregel verharden valt af
Heeft zandweg hoge cultuurhistorische en/of landschappelijke waarde?
nee
(2)
Zijn er nog andere belangen waar bij het opstellen van het maatregelpakket rekening mee moet worden gehouden? Zo ja, vul lijst met aspecten zoals bij 1 beschreven aan (in ieder geval het aspect bereikbaarheid bewoners, bedrijven en hulpdiensten)
Stap 3- ontwikkelen maatregelpakket
Ontwikkel samen met aanvrager, bewoners/ bedrijven maatregelpakket
Maatregelpakket
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

6. Beheer en aanlegvergunning

6.1 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.

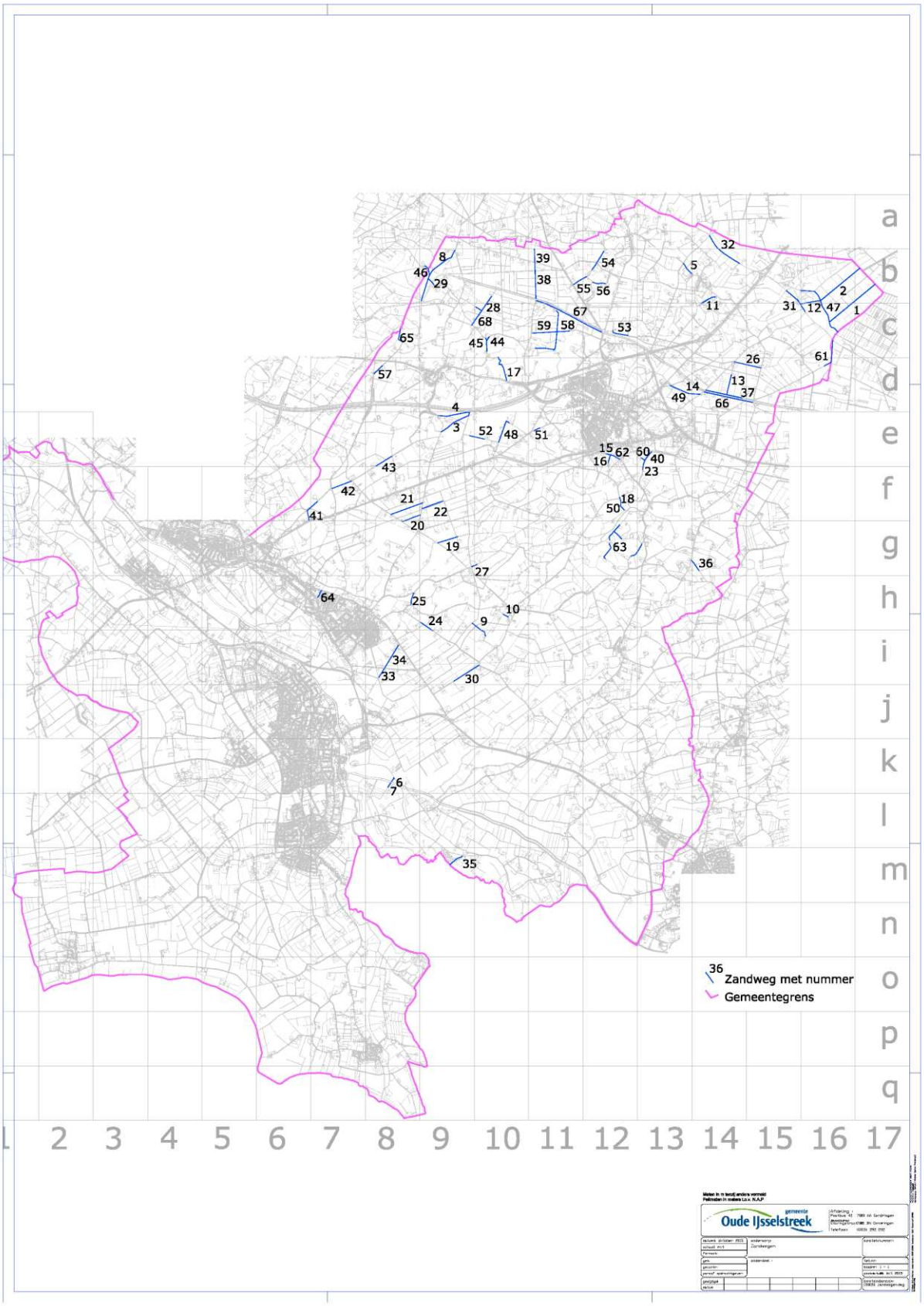
Categorisering	Onderhoudsregime (indicatief- per jaar)
Zandwegen voornamelijk bedoeld om woningen te ontsluiten	1-2 keer schaven
Zandwegen, voornamelijk bedoeld om bedrijven te ontsluiten	1-2 keer schaven
Zandwegen voornamelijk bedoeld om recreatieve bestemmingen te ontsluiten	1 keer schaven
Zandwegen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

Start pilot Landstraat- Heelweg
De Landstraat in Heelweg wordt intensief bereden, voornamelijk door sluipverkeer. Deze weg moet minstens 4-5 x per jaar geschaafd worden. Hier wordt een pilot gestart met het beschreven stappenplan, zoals die beschreven is in hoofdstuk 5.

6.2 Aanlegvergunning

Zandwegen liggen met name in het buitengebied waar de huidige bestemmingsplannen buitengebied van de voormalige gemeenten Gendringen en Wisch (zie ook paragraaf 2.3.3) van toepassing zijn. In deze bestemmingsplannen staat beschreven wanneer een vergunning vereist is voor het verharden van een weg (aanbrengen oppervlakte verharding). De Beleidsnota Zandwegen zal als toetsingskader dienen bij vergunningaanvragen. Hiertoe wordt het schema zoals in het stappenplan is weergegeven doorlopen. Als alle stappen doorlopen zijn en de maatregel het verharden van de zandweg is, kan vergunning in het kader van het bestemmingsplan verleend worden. Daarnaast moeten nog wel, indien van toepassing, eventuele ontheffingen/vergunningen in het kader van de natuurbeschermingswet, flora- en faunawet worden aangevraagd.

7. Overzichtskaart zandwegen



8. Lijst met zandwegen

Toelichting bij lijst:
Functie 1: woningen
Functie 2: bedrijven
Functie 3: recreatieve bestemmingen
Functie 4: landbouw
*particuliere zandwegen in beheer bij de gemeente

De lijst is gebaseerd op de onderhoudslijst van de zandwegen van de beheerafdeling van de gemeente Oude IJsselstreek. De lijst en de bijgevoegde overzichtskaart (zie hoofdstuk 7) zijn daarnaast tot stand gekomen door middel van inventarisaties in het veld en met behulp van de programma's Google Earth, Gisviewer en Runkeeper.

Nr	Kaart		Naam	Begin	Eind	Lengte (m)	Functie 1+ 2	Functie 3	Functie 4
1	b/c	16/17	1ste dijk	Schapendijk	Grens Gem. L., Voorde	950		x	
2	b	16/17	2e dijk	Schapendijk	Grens Gem.Aalten	1075		x	
3	e	9	Beukendijk	Kersendijk	Toldijk	580		x	
4	e	9	Bijvankstraat	Kersendijk	Toldijk	600		x	
5	b	13	Bosboombroeker weg	Kom Grens Heelweg Oost	Hiddinkdijk	360	x		
6	k	8	Bosweg	Voortsestraat	huisnummer 1	200	x	x	
7	k	8	Bosweg	huisnummer 4 = oprit	bocht	60	x	x	
8	b	9	Ehringveld	Wegvak Nr 1	Halseweg	1160			x
9	h/i	9/10	Flipsestraat	Einde Verharding	Toldijk	400	x		
10	h	10	Geen	Kapelweg (Bij Vink)	Kroezendijk	330			
11	b	14	Geen	Bosboombroeker weg	Verh. Richt.Molenweg	200			
12	b	16	Geen	Landstraat	Schapendijk	360		x	
13	d	14	Geen	Noordelijke Beekweg	Begin Verharding	325			
14	d	13/14	Geen	Gunjansdijk	"Schuunsendiek"	311	x		x
15	e	12	Geen	Grens Kom Varsseveld	West. Oude Aaltenseweg	200			
16	e	12	Geen	West. Oude Aaltenseweg	Langs sportvelden tot verharding	140		x	
17	c/d	10	Geen	Doetinchemseweg*	Bosschage op land	100			x
18	f	12	Geen	Sinderenseweg	Seesinkvloetstraat	475			
19	g	9	Geen	Heidedijk ter hoogte van Nr. 7	Toldijk	360		x	
20	f	8	Geen	Heidedijk thv. Nr. 10	Rabelinkstraat	360		x	
21	f	8/9	Geen	Heidedijk thv. Nr. 13	Rabelinkstraat	615		x	
22	f	9	Geen	Rabelinkstraat nr. 20	Na 420 m. (tot de sloot)	420		x	
23	e/f	13	Gelderkamp straat	Einde Verharding	Kloosterstraat	410	x		
24	h	9	Geurinkstraat	Kapelweg	Begin Verharding	450	x		
25	h	8	Goordijk	Bievinkstraat	Kapelweg	240	x		
26	d	14/15	Gunjansdijk	Veenweg	Entinkweg	320	x		x
27	g	9/10	Idinkweg	Toldijk (picknickplaats)	Eind van het bos	600		x	
28	c	10	Keizersdijk	Verharding	Zweerinkdijk	100	x		
29	b	9	Kipsdijk	Einde Gab-Verharding	Eringveld	175			x
30	i	9/10	Kroezendijk	Kroezendijk	Begin verharding	550	x		
31	b/	15/	Landstraat	Veenweg	Begin verharding	575		x	x

	c	16							
32	a/b	14	Landstraat	Hiddinkdijk	Begin verharding	800		x	x
33	i	8	Lange Dijk*	Lichtenberg	Samenkomst twee wegen Lange Dijk	180			x
34	i	8	Lange Dijk*	Lichtenberg	Oude Dinxperloseweg	490	x		x
35	m	9	Lohrpad	oprit Schieven	Bruggetje	210		x	
36	g	14	Molenveld	Kasselderstraat	Begin verharding	250	x		
37	d	14	Noordelijke Beekweg	Veenweg	Begin verharding	700		x	
38	d	11	Oostelijke Noorderbroek-weg	Brug Over De Slinge	Lankerdijk	680		x	
39	b	11	Oostelijke Noorderbroek-weg	Lankerdijk	243 meter verder	243		x	
40	e	13	Oostelijke Oude Aaltenseweg	Sturriskolkweg	Gelderkampstraat	350	x		
41	f	6/7	Pellendijk	Terborgseweg	Begin verharding	460	x		
42	f	7	Pellendijk	Keppelbroeksdijk	Heidedijk	400			x
43	e	8	Pellendijk	Kwakstraat	Kwakstraat	370	x		
44	c	10	Plattenstraat	Einde Gab-Verharding	Stubbelderweg	275	x		
45	c	10	Plattenstraat	Plattenstraat	Stubbelderweg	60	x		
46	b	9	Rietveldweg	Ehringveld	Begin verharding huisnr. 1	220	x		
47	b/c	16	Schapendijk	Einde Verharding	Grens Gem.Aalten	1150		x	
48	e	10	Schilderinklaan	Einde verharding	Spaanselaan	440	x		
49	d	13	Schuunsendiek	Gunjansdijk	Veenweg	575			x
50	f	12	Seesinkvloet-straat	Einde Verharding	Harterinkdijk	260			x
51	e	11	Smoddedijk	Buulsdijk	Begin Verharding	418	x		
52	e	9/10	Spaanselaan	Schilderinklaan	Begin verharding	280	x		
53	c	12	Spiekersweg	Spiekersweg 4	Spiekersweg 8	350	x		
54	b	12	Spul Harensweg	Generaalsweg	Begin verharding	200	x	x	
55	b	11/12	Spul Harensweg	Vanaf Vak Nr. 5.	Zelhemseweg	300	x		
56	b	12	Spul Harensweg	Einde Verharding	Begin verharding	270	x		
57	d	8	Stompdijk	Stompdijk	Begin Asfalt	185	x		
58	c	11	Stubbelderweg	Wegvak 2	Oost.Noord.Broek weg	250	x		
59	c	11	Stubbelderweg	Oost.Noord.Broek weg	Begin Asfalt	700	x		
60	e	13	Sturriskolkweg	Gelderkampstraat	Begin verharding	75	x		
61	c/d	16	Vossenbult	Einde Verharding	Grens Gem.Aalten	175	x		
62	e	12	Westelijke Oude Aaltensewg	Einde Verharding	Harterinkdijk	250		x	
63	g	12	Wissinklaan	Einde Verharding	Begin verharding	375	x		
64	h	7	Zaagpad	Berkenlaan	Terborgseweg	200	x		
65	c	8	Zaaltjesdijk	Einde Asfalt	Begin Asfalt	225	x		
66	d	14/15	Zuidelijke Beekweg	Veenweg	Entinkweg	350		x	
67	b/c	11/12	Zuidelijke Slingepad	Zelhemseweg	Begin verharding	940	x	x	
68	b/c	9/10	Zweerinkdijk	Stubbelderweg	Begin verharding	650			x

9. Bronnenlijst

1. Nota zandwegen gemeente Ede, december 2009
2. Nota van zandwegen gemeente Aalten, september 2011
3. Stuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maart 2012
4. Omgevingsvisie Gelderland, provincie Gelderland, juli 2015
5. Structuurvisie Oude IJsselstreek 2025, gemeente Oude IJsselstreek, mei 2011
6. Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan 2012-2020 (GVVP), gemeente Oude IJsselstreek, november 2011
7. Bestemmingsplan Buitengebied 2000, herziening 2002, Bergh en Gendringen, juni 2003
8. Bestemmingsplan buitengebied Wisch 2004, december 2004
9. Beleidsagenda Plattelandsontwikkeling & Vrijetijdseconomie, mei 2015
10. Archeologische en cultuurhistorische waardenkaart, maart 2015
11. Wegenwet