



Ruimtelijk verkenning Appelbergen

Ruimtelijke verkenning naar de fietsroute door de Appelbergen.

Opdrachtgever:

In opdracht van Provincie Groningen



Opdrachtnemer:

Sweco Nederland

Winschoterdiep 70
9723 AB Groningen

Team:

Frank Zijlstra
frank.zijlstra@sweco.nl

Hans Praamstra
Robin de Krijger
Laura van Dijk

November 2024

afbeelding voorblad: Fotograaf Harro (<https://www.flickr.com/photos/harrofotografie/>)

INHOUDSOPGAVE

<u>Opgave</u>	6
<u>Beleidsstukken</u>	7
<u>Landschapsanalyse</u>	8
<u>Waardenkaart</u>	14
<u>Gebruik</u>	16
<u>Waardenkaart</u>	18
<u>Huidig profiel</u>	22
<u>Principe profielen</u>	23
<u>Referenties</u>	28
<u>Aanbevelingen</u>	30
<u>Bronnen</u>	31

OPGAVE



Fietsen over de Hoge Hereweg.

Vanuit de tracéverkenning voor de doorfietsroute Groningen-Zuidlaren wordt in deze notitie verder ingegaan op het gebied rondom de Hoge Hereweg in de Appelbergen te Haren. Deze notitie betreft een ruimtelijke verkenning van de mogelijkheden om een goede fietsverbinding in de toekomst te realiseren door de Appelbergen met respect voor de bestaande omgevingswaarden. Nauwgezet en integraal vormgeven moet zorgen voor borging, en mogelijk een versterking van de omgevingswaarden bij de inpassing van een goede fietsverbinding. De fietsroute door de Appelbergen betreft 1,5 km in lengte van de in totaal 11 km tussen Haren en Zuidlaren.

Voorliggende notitie bestaat uit de volgende onderdelen;

- Uiteenzetting van alle waarden en belangen in het gebied Appelbergen (waardenkaart)
- Behoud van landschappelijk en cultuurhistorische waarden. Uiteenzetting van kansen en mogelijkheden ten aanzien van fietsen, recreatieve ontwikkeling, versterken natuurwaarden, etc. (kansenkaart)
- Schetsen van oplossingsrichtingen, mogelijke varianten (principe profielen)

Beleid



Beleid vormt de basis voor het uitwerken van de voorkeursroute door de Appelbergen.

Vanuit de verschillende beleidsdocumenten zijn de volgende uitgangspunten meegegeven:

- Behoud en versterken van de bestaande landschappelijke waarden,
- In de basis geen verharding van huidige zandpaden,
- Maximale ruimte voor verbreding huidig fietspad met respect voor de bestaande verhoudingen (breedte zandpad met smaller fietspad daarnaast); voorlopige inschatting ruimte voor verbreding ca 50 cm,
- Behoud of revitalisering van zandpaden is belangrijk om de identiteit en het historische karakter van het Gorecht te behouden en te versterken.
- Aangepaste verlichting afgestemd op ecologische waarden, alleen verlichting bij kruispunten en discontinuïteiten (oversteken en bochten)
- Ontwerp inclusief groenmaatregelen ter behoud/verbetering natuurwaarden in (ruime) omgeving fietsroute,
- Koppeling aan inrichtingsmaatregelen rondom paviljoen en aan zandpad
- Verminderen en beter geleiden parkeer-, en recreatieve druk,
- Materialisatie fietspad moet aansluiten bij het karakter van de zandweg en het omliggende gebied,
- Appelbergen maakt deel uit van het recreatief fiets- en wandelnetwerk in het Nationaal Park Drentsche Aa. De inrichtingsprincipes die in het NP-verband zijn afgesproken voor nieuwe ontwikkelingen dienen daarbij in acht genomen te worden.

Landschapsanalyse

Gorecht.

In het Gorecht zijn de landschappelijke verschillen tussen het hooggelegen kleinschalige landschap op de Hondsrug en de aangrenzende laaggelegen natte beekdalen van de Drentse Aa en Hunze groot. De parkachtige esdorpenstructuur op de Hondsrug met afwisselend essen, bossen, graslanden en de natte landschapselementen zoals veengebieden, pingoruïnes en petgaten geven het gebied een grote landschappelijke

REGIONALE KERNKARAKTERISTIEKEN

In de loop van de geschiedenis is het landschap van het Gorecht gegroeid tot het landschap zoals we dit nu kennen. Door deze geschiedenis zijn kernkarakteristieken van het gebied ontstaan die ook voor komende ruimtelijke opgaven van belang zijn om te respecteren zodat de gebiedsidentiteit van het Gorecht ook voor de toekomst geborgd blijft. Voor het behoud en de verdere versterking van de ruimtelijke kwaliteit van het Gorecht verdient bij nieuwe ontwikkeling de aansluiting op de volgende kernkarakteristieken aandacht:



Bron: Mooi Groningen (NOVEX)

- Geologische hoofdstructuur met hoogteverschillen, een contrast tussen kleinschalig, besloten, hoger gelegen landschap op de Hondsrug en aan weerszijden een laag gelegen, zeer open landschap met beekdalen van de Drentse Aa en de Hunze.
- Kenmerkend reliëf van de glaciale ruggen van Geopark de Hondsrug met de esdorpen.
- Prehistorische hunebedden.
- Natte landschapselementen zoals pingoruïnes, petgaten en de Besloten Venen.
- (Restanten van) middeleeuwse kerken en kloosters, voormalige karresporen en dijken.
- De schaal en het karakter van de historisch gegroeide parkachtige esdorpenstructuur op de Hondsrug met een oorsprong in de Romeinse tijd, met afwisselend essen, bossen, graslanden en met naast sobere boerderijen en keuterijen ook statige bebouwing in de vorm van buitenplaatsen, villa's, villawijken en later meer sub-urbane woonbebouwing.

De Appèlbergen is een voormalig militair oefenterrein. Binnen het Nationaal Park Drentsche Aa is het een enigszins geïsoleerd hoger gelegen NNN natuurgebied (bos met heide, veenrestanten en mogelijk een pingoruïne). Daarnaast is het een aantrekkelijk gebied voor wandelaars, fietsers, mountainbikers, paardrijders en hondenbezitters. Het paviljoen met bijbehorende speelplaats, de hoge mate van afwisseling in de natuur en de klimbomen trekt relatief veel gezinnen. Vooral 's weekends is het druk in het bos. Bij deze drukte zijn de parkeerplaatsen niet toereikend en wordt er lukraak in de berm van de Hoge Hereweg geparkeerd. Veel bezoekers komen vaak met de auto.

Cultuurhistorisch vormt de Hoge Hereweg door het gebied een belangrijke structuur met een eeuwenoude geschiedenis. Gelegen op de Hondsrug heeft de Hoge Hereweg de ontwikkeling van de stad Groningen en het Ommeland mogelijk gemaakt. Daarbij heeft de weg de laatste eeuw pas zijn definitieve plaats gekregen. Het gebied Appèlbergen was daarvoor een heidegebied met karresporen. Wanneer een karrespoor te diep uitgesleten raakte of er te veel zandopwaaïing plaatsvond, werd het spoor onbegaanbaar en werd door er een nieuw spoor gezocht. Over het gehele gebied Appèlbergen en ook in de omgeving van het Noordlaarderbos zijn deze sporen in het landschap en de ondergrond terug te vinden. Na verbossing van de heide ontstond de definitieve locatie van de huidige Hoge Hereweg. Daarbij was de Hoge Hereweg lange tijd een zandweg. De ontwikkeling van de recreatie in het gebied startte met de totstandkoming van het paviljoen en het natuurbad aan de noordzijde van het gebied. Om het gebied voor de recreant te ontsluiten werd er een verhard fietspad naast de zandweg aangelegd. Later is in het noordelijk en zuidelijk deel van de Hoge Hereweg van puinverharding aangebracht. Waarbij in het zuidelijk deel ook nog draglineschotten zijn toegepast vanwege de bereikbaarheid naar het Paviljoen.

HUIDIGE SITUATIE

Het huidige fietspad is de meeste rechtstreekse route tussen Zuidlaren en Haren, maar is in een slechte staat. Het huidige fietspad te smal is om elkaar veilig te passeren. Dit leidt tot veel gevaarlijke situaties en aanrijdingen met bomen en paaltjes in de bermen. Dit omdat de paaltjes op dit moment niet goed zichtbaar zijn voor fietsers. De weg tot het paviljoen en het voorterrein van het paviljoen is met puin verhard. Deze verharding is relatief breed geworden waardoor groeiplaatsen van bomen en daarmee de kwaliteit van deze bomen wordt aangetast. De puinverharding maakt het paviljoen goed bereikbaar voor auto's en bevoorrading, echter staat het profiel van de oorspronkelijke zandweg en naast gelegen fietspad niet meer in verhouding tot elkaar. Op drukke tijden staan er dan ook veel auto's geparkeerd rond het paviljoen en langs de toegangsweg. Voetgangers hebben geen duidelijk plaats in het wegprofiel. Ze zijn vaak zoekend naar 'hun' ruimte. Soms op de rijbaan, soms op het fietspad. Dit leidt tot onveilige situaties.

Noordelijk van het paviljoen is de weg rustig. Dit deel van de weg is alleen toegankelijk voor fietsverkeer (het zandpad is afgesloten voor autoverkeer). Naast het bestaande fietspad ligt een zandpad wat in het verleden overwoekerd is geraakt. Deze begroeiing is weer verwijderd waardoor het profiel van Hoge Hereweg hier weer goed zichtbaar is gemaakt. Waar de Hoge Hereweg grenst aan woonbebouwing is deze in beheer en eigendom van de gemeente Groningen. Het overige deel is eigendom van Staatsbosbeheer, van dit deel is de beheersituatie van de fietsroute niet helder.



1850

Het gebied bestaat na de ijstijd een lange tijd uit woeste gronden bestaande uit zand en veen. Rond 1850 worden de waterschappen opgericht. Met de oprichting daarvan konden de polders en de landerijen goed bemalen worden. Ook worden rond 1890 de eerste bomen aanplant op de woest zandgronden. Nadat rond 1900 de gemeenschappelijke markegronden verdeeld waren, begonnen de boeren woeste gronden te ontginnen. Dit gebeurde eerst nog op kleine schaal, maar in de loop van de jaren twintig op grotere schaal.

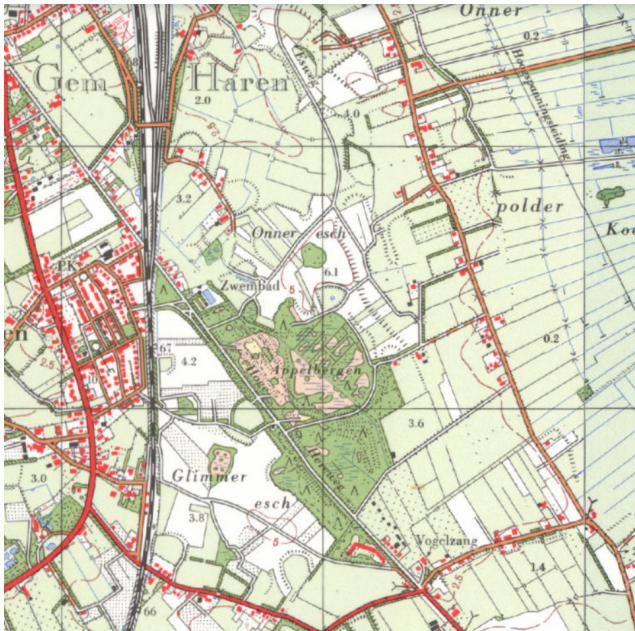
1925

Het gebied werd begin twintigste eeuw bedreigd door menselijk ingrijpen. Dat de Appelbergen in 1916 in handen kwam van de Nederlandse Staat en sindsdien door Defensie werd gebruikt heeft grote gevolgen gehad voor het landschap, niet zozeer door wat Defensie wel deed met het gebied, maar door wat Defensie niet deed. De ontginningsactiviteiten die in de jaren er voor begonnen waren moesten worden gestaakt, gronden konden niet meer worden ontgonnen door de voormalige markegenoten. De komst van Defensie had dus positieve gevolgen voor het landschap.



1950

Sinds 1954 staat er in de Appelbergen aan de Hoge Hereweg dichtbij de Zuidlaarderweg een openluchtschool voor langdurig zieke kinderen. Het zwembad in de Appelbergen is tijdens de oorlog gewoon open gebleven en trok nog altijd veel bezoekers op mooie zomerdagen.

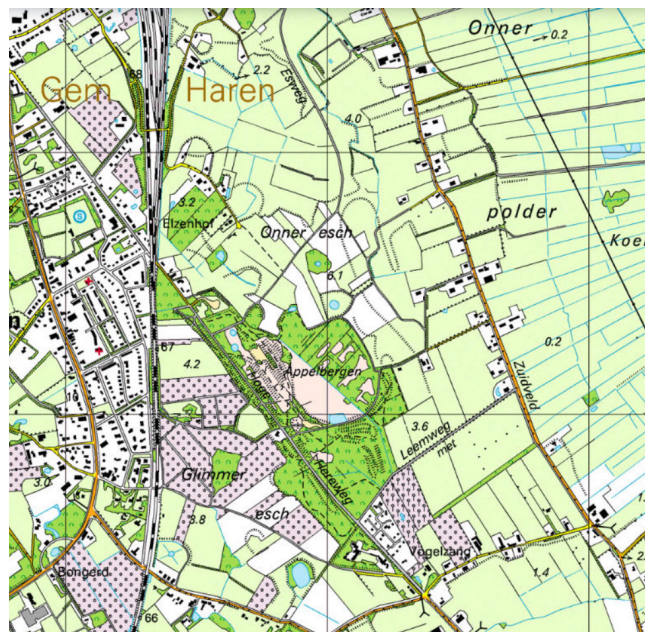


1970

Begin jaren zeventig kwam er meer aandacht voor de bescherming en het beheer van de natuur. Eind jaren zeventig lag er een renovatieplan klaar voor de Appelbergen. In dit plan werd uitgebreid de problematiek van de zeer grote recreatieve druk op het gebied besproken en de gevolgen van deze druk voor de omgeving. Het plan bevat afsluiting van een gedeelte van de Hoge Hereweg voor auto's. Ook zouden er parkeergelegenheden komen aan weerszijden van de Hoge Hereweg. In de tweede plaats zou er een nieuw fietspad langs de Hoge Hereweg komen met een overwegend functioneel karakter, maar ook een belangrijke recreatieve functie.

2005

Glimmen groeit verder. Ten westen van de Appelbergen zijn vooral veel boomkwekerijen in het Essenlandschap te vinden afgewisseld met akkerbouw. Het grootste deel van de landbouw is aan de oostzijde van de Appelbergen georiënteerd.



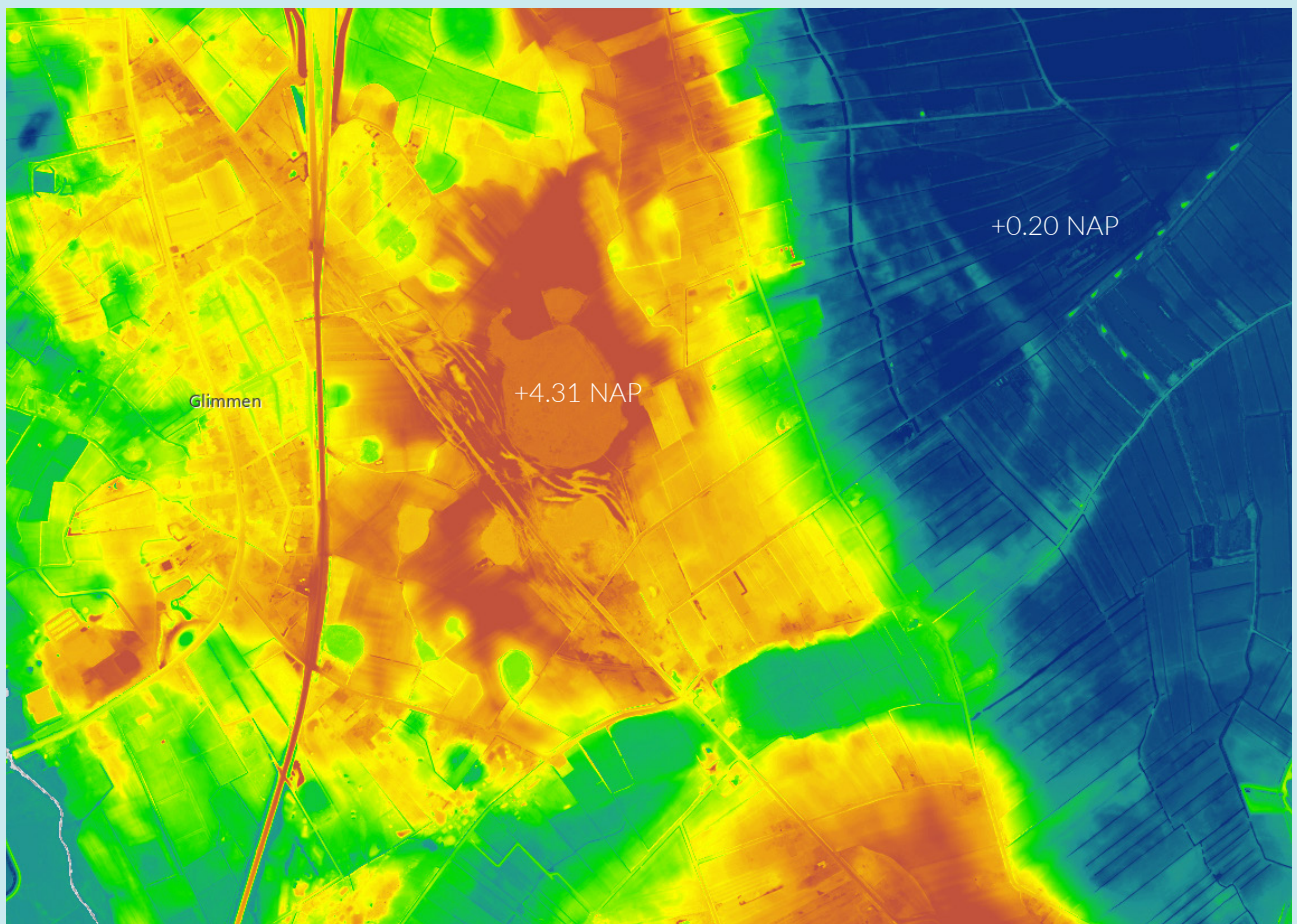
2023

De Appelbergen kent weinig tot geen veranderingen de laatste 20 jaar. Het is een populair recreatiegebied geworden waar mensen graag wandelen. Hierdoor is de recreatiedruk toegenomen met gevolgen voor de natuur- en landschapswaarden. In 2022 vierde het bekende Paviljoen zijn 100 jarig bestaan.

Bodem

Dwars door de Appelbergen loopt de zandweg: de Hoge Hereweg. Deze zandweg was ooit onderdeel van de belangrijkste handelsverbinding van Groningen naar Emmen en Coevorden. De oude verkeersader liep hier over de hooggelegen Hondsrug en was dus ook in natte tijden vrij goed begaanbaar. Het intensieve verkeer met karren en koetsen veroorzaakte desondanks diepe sporen. Als de assen de grond raakten, werd de weg niet gerepareerd, maar gingen men naast het oude spoor rijden. Zo werd een brede bundel van karrensporen gevormd waarbij de aanwezige vegetatie destijds werd vermorzeld.

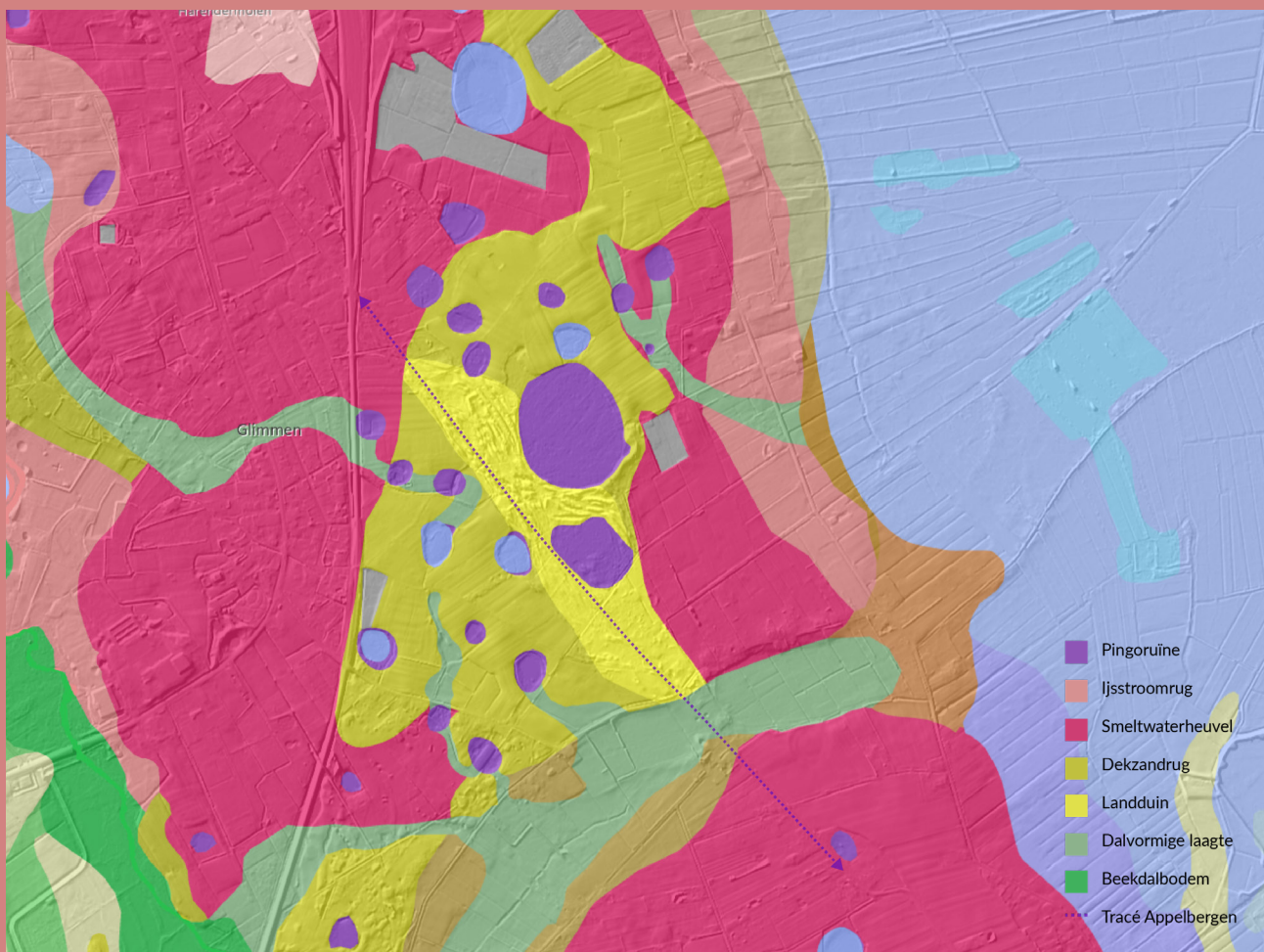
Het zand kwam aan de oppervlakte te liggen. In een droog voorjaar kon het losse zand door de wind worden opgenomen en begon een proces dat op meerdere plaatsen nauwelijks nog te stuiten was. De uitgestoven kuilen vergrootten zich en het weggeblazen zand bedekte de omgeving. In de Appelbergen is op deze manier een flinke zandverstuiving ontstaan, die in de negentiende eeuw door het planten van grove dennen tot stilstand werd gedwongen. In onderstaande hoogtekaart is goed het verschil te zien tussen de Hoge Hereweg 3,80 meter boven NAP en naastgelegen Hunzedal op -0,23 onder NAP.



Waardenkaart

Waardenkaart als
huidig kwaliteitsdrager,
met de bodem als
basis.

De waardenkaart op de volgende pagina
is een verzameling van verschillende
kaartdata die gezamenlijke en beeld geven
van de huidige kwaliteiten van het gebied.



Geomorfologische kaart Appelbergen

In bovenstaande geomorfologische kaart is het goed te zien dat de Hoge Hereweg op het snijvlak van Dekzandrug met Es (Looppodzolgronden; lemig fijn zand) en Stuifzand (Haarpodzolgronden; leemarm en zwak lemig fijn zand) ligt. De waardenkaart (hiernaast weergegeven) bevat een samenvatting van bodem-, archeologisch-, cultuurhistorisch-, natuurkaarten. Het geeft de belangrijkste karakteristieke waarden en stapeling hiervan in het gebied weer. Deze waarden dienen als uitgangspunt genomen te worden voor verdere verkenning van de fietsroute.

Waardenkaart



Gebruik

De kiosk Appelbergen vervult sinds jaar en dag een belangrijke recreatieve functie in het gebied.

De gebruikerskaart op naast gelegen pagina is een verzameling van verschillende gebruikers die het gebied intensief gebruiken.



'De Kiosk Appelbergen tussen de aardappelen en graan' 1920

In het begin van de twintigste eeuw nam het verkeer dus enorm toe op de Hereweg. Een deel van dat verkeer bestond uit recreanten die hun vrije tijd door wilden brengen in de omgeving van Haren. Vanaf de jaren twintig en dertig werd de Appèlbergen niet alleen op prentbriefkaarten van de VVV afgebeeld, maar ook in toeristische gidsen van deze organisatie genoemd. Een belangrijke toeristische trekpleister in de omgeving werd het zwemen natuurbad Appèlbergen op een terrein van ongeveer één hectare aan de noordkant van de Appèlbergen (waar nu de parkeerplaats is gevestigd).

Rond 1990 is het voormalig militair oefenterrein over gedragen aan staatsbossbeheer. Sindsdien neemt de recreatiedruk verder toe in het gebied. Het fijnmazige wandelnetwerk zorgt voor een aantrekkelijke werkening voor wandelaars in het gebied. De vrijliggende fietsstructuur langs de Hoge Hereweg wordt veel door forenzen en recreanten gebruikt. Auto's kunnen vanaf het zuiden de Appelbergen binnenrijden tot en met het Paviljoen. Aan de noordzijde is een parkeergelegenheid en is de Hoge Hereweg eerder afgesloten voor autoverkeer. Hierdoor is het niet mogelijk om vanaf de noordzijde met de auto bij het Paviljoen te komen.



Kansenkaart

De fietsroute Haren-Zuidlaren biedt kansen voor de Appelbergen. Het gebied kent diverse knelpunten die met de komst van een opwaardering van de fietsroute aangepakt kunnen worden. Zo is de recreatiedruk al jaren hoog in het gebied, hierdoor heeft de directe natuur langs de Hoge Hereweg te leiden doordat auto's in de berm parkeren. Dit leidt tot verschillende ongewenste situaties. Bovendien kent de zand-/ puinweg achterstallig onderhoud. De waterhuishouding laat te wensen over vanwege de ondoordringbare bodem. Ten slotte staat de gehele route in de verlichting wat niet ten goede komt voor de flora en fauna, tevens is de verlichting gedateerd. De fietsroute biedt kansen om de bovengenoemde aandachtspunten te verbeteren. Deze kansen zijn op naast gelegen kaart weergegeven.

De kansenkaart laat zien dat er versterking van natuurwaarden mogelijk is door de auto's minder dominant te maken in het gebied. Een helder profiel te maken voor fiets-/wandelpad en tegelijkertijd het parkeren in de berm tegen te gaan. Het paviljoen weer een goeie plek te geven aan de Hoge Hereweg in plaats van een parkeerplaats in de huidige situatie. Het onderzoeken van parkeermogelijkheden aan de zuidkant van het gebied.

Ontwerpprincipes:

- Verhouding zandpad en voetpad, waarbij het voetpad altijd ondergeschikt blijft
- Paviljoen is centraal punt in de Appelbergen
- Eenheid in beleving van landschappelijke, cultuurhistorische waarden en (natuurlijke) uitstraling van de Hoge Hereweg
- Versterk natuurwaarden waar mogelijk
- Breng parkeren van bezoekers zoveel mogelijk naar de randen van het gebied
- Zorg voor minimale verlichting
- Zorg voor goede oplossing voor scheiding van zandpad en fietspad en minimaliseer (onveilige) obstakels
- Maak de route informeel (dit kan door een natuurlijke uitstraling of een knik in de route, geen formele rechte lijn)
- Als er gekozen wordt voor verschillende profielen, moeten deze profielen een eenheid vormen
- Houd rekening met de bereikbaarheid van de bewoners in het gebied
- Gebruik van materialen die passen bij de huidige omgevingskwaliteiten.





Fietspad Appelbergen
Bron: beeldbank groningen.nl



Principe profielen

Vanuit de landschapanalyse, huidig beleid, waardekaart en kansenkaart is onderzocht welke (on)mogelijkheden er ontstaan voor het optimaliseren van de Hoge Hereweg. Hieronder is een beeld van het zuidelijk deel op de Hoge Hereweg. Goed zichtbaar is de verdeling van 'zandweg', berm en fiets-/wandelpad. Deze foto laat ook het huidige probleem zien van de recreatiedruk op het gebied waar auto's gepakeerd staan in de berm tussen de bomen. Waardoor onder beplanting tussen de bomen geen kans meer krijgt en het totale profiel breder is geworden.

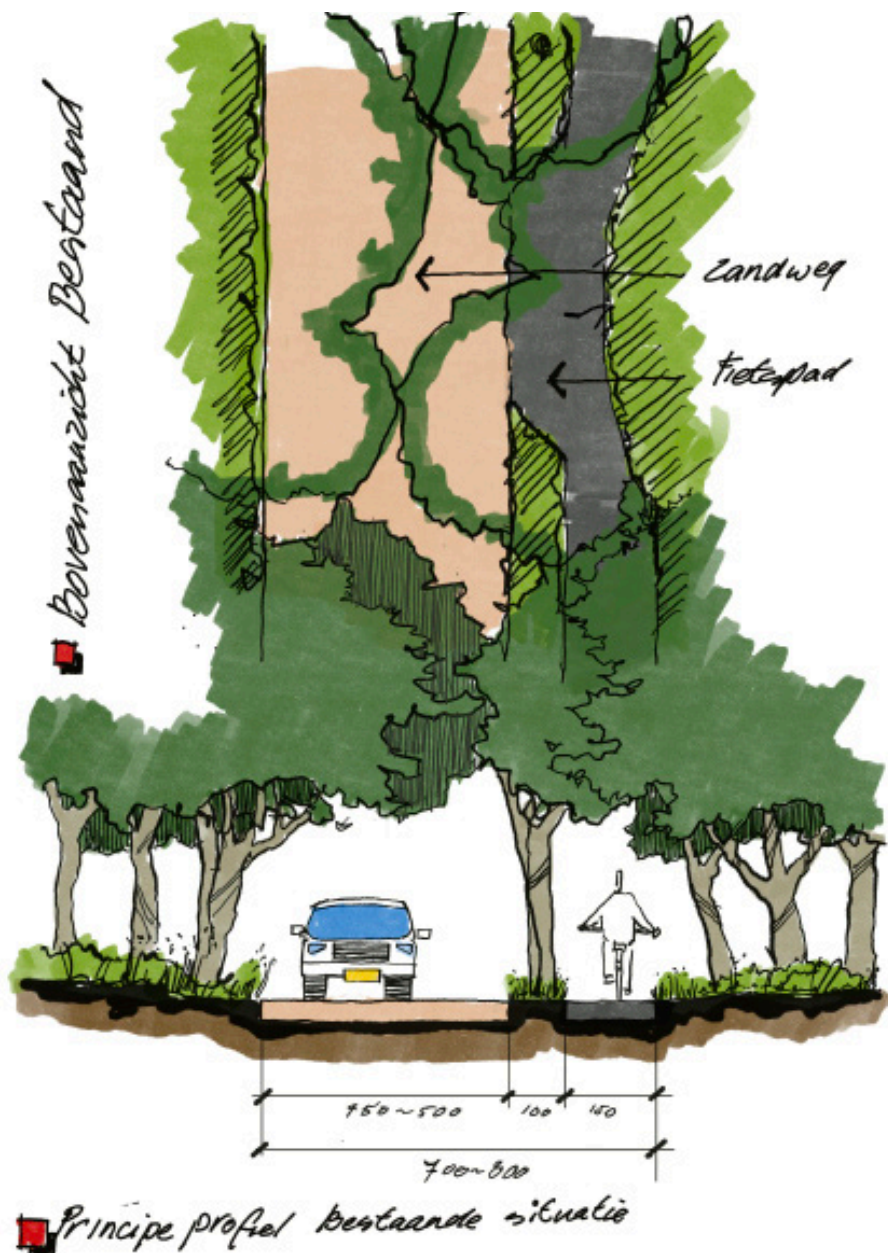
Op basis van het huidige profiel zijn drie nieuwe principe profielen opgesteld, die ingaan op verschillende onderdelen uit de analyse. Ze verkennen de bestaande kwaliteiten en verbeteren bestaande waarden in het gebied.



Huidig profiel

Het bestaande profiel van de Hoge Hereweg kent een relatief brede puinweg met een gedeeltelijk vrij liggend fietspad. Op enkele plekken schuurt het fietspad tegen de puinweg aan en wordt dan afgeschermd met betonnen berm paaltjes. Het totale profiel kent een breedte variërend tussen de 7 en 8 meter, waarvan het fietspad een 1,5 meter inneemt.

Het gedeelte tussen de Onneresweg en de Leemweg heeft geen puinverharding en is een zandweg. Daarnaast is een groot deel van de puinverharding aan de zuidzijde gefundeerd met draglineschotten (ooit als noodmaatregel aangelegd). De gefragmenteerde materialisatie en profilering sluit niet aan bij het standaard profiel van een zandweg met een apart fietspad, doorgaans gescheiden door een grasberm of bomen en attentiepalen van hout met een witte kop. Dit profiel is zeer gangbaar op de Hondsrug/ Drentsche Aa.



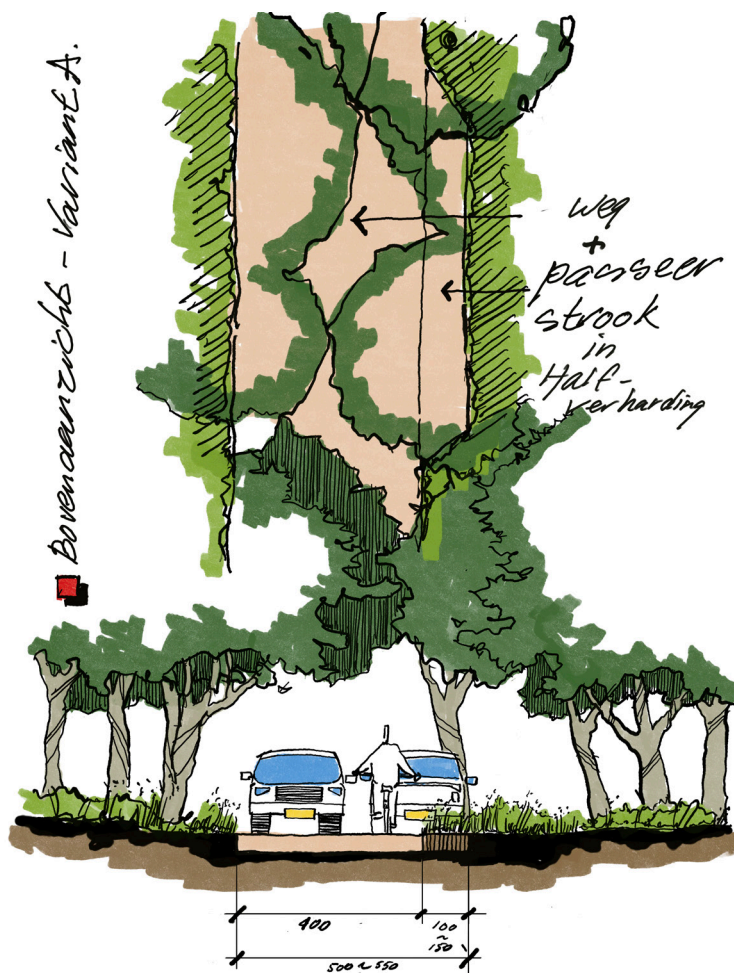
Principe profiel A

Door de auto, fiets en voetganger samen te voegen op de 'zandweg' (in de huidige situatie is het een puinweg) ontstaat er ruimte voor natuur ontwikkeling. Het profiel kan slanker worden uitgevoerd en middels passeerstroken kunnen auto's elkaar passeren. Parkeren op de Hoge Hereweg is in dit principe niet meer mogelijk. Waar de natuur ruimte terug krijgt in het profiel, gaat de cultuurhistorisch lijn van de zandweg en ondergeschikt fiets-/ voetpad in het profiel verloren. Dit laatste uitgangspunt voldoet niet aan de eerder gestelde ontwerpprincipes.

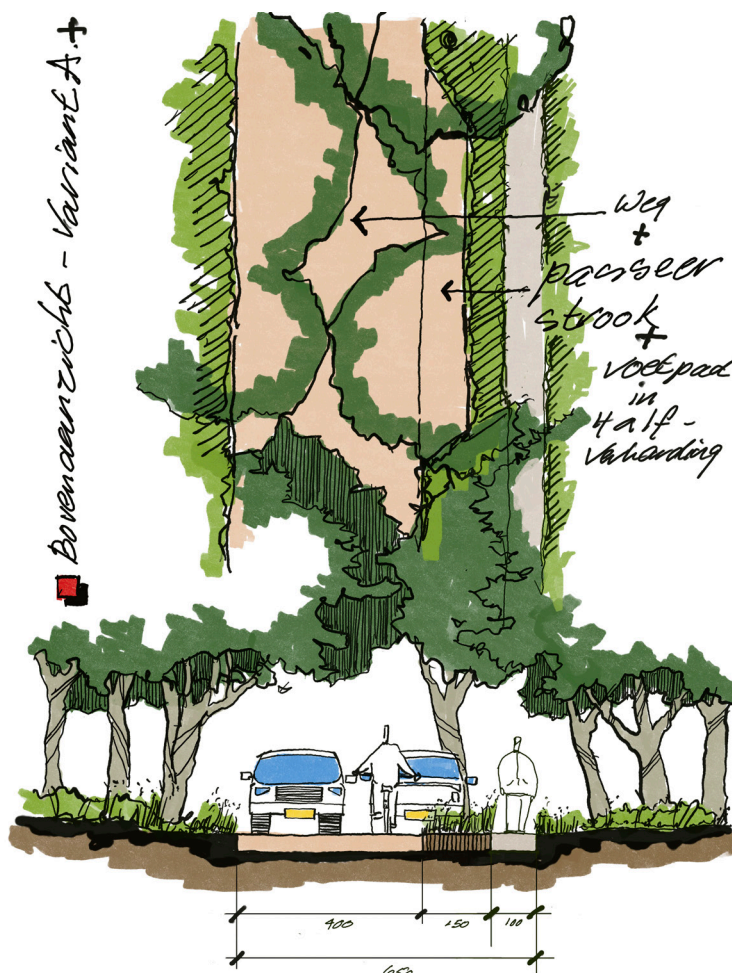
Bij dit principe profiel is halfverharding de basis voor de gebruikers. Het aantal passeerstroken over het gehele tracé moet verder verkend worden. Het gaat dan om aantallen en inpassing in het karakter van profiel. Parkeren dient elders opgelost te worden.

Principe profiel A+

Profiel A+ heeft als basis een halfverharding van 4m met paseerstroken. Het huidige fietspad wordt versmald en gebruikt als voetpad. Dat houdt in dat fietsers en auto's gezamenlijk dit deel gebruiken. Dit is goed mogelijk gezien de bestaande intensiteiten. Parkeren op de Hoge Hereweg is niet meer mogelijk. De scheiding tussen het voetpad en de rijbaan (in halfverharding) wordt hersteld met bomen en onderbeplanting dit sluit aan bij de geldende inrichtingsprincipes van het Nationaal Park Drentsche Aa. Dit profiel sluit aan bij de cultuurhistorischwaarden die het gebied rijk is, met als basis een rijbaan in halfverharding, tussen zone en dan het voetpad. Ervaring leert dat voetgangers ook veelal de rijbaan in halfverharding gebruiken.



■ Principe profiel - Variant A.

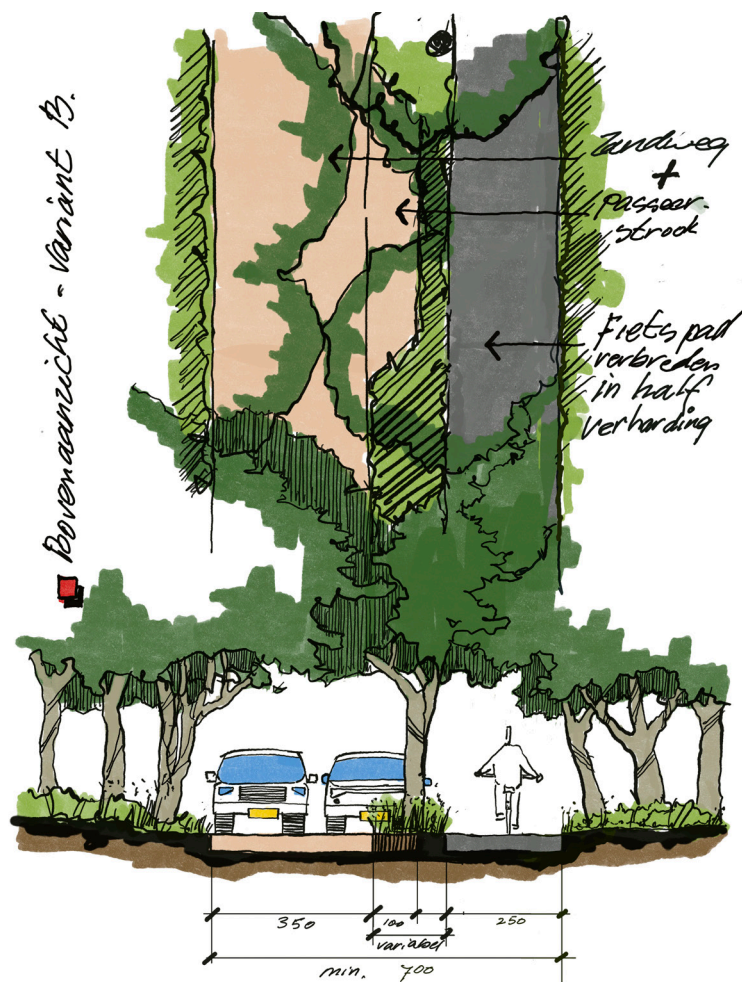


■ Principe profiel - Variant A+

Principe profiel B

Het principe profiel kent als basis het minimaliseren van de rijbaan en als zandpad uit te voeren om het autoverkeer terug te dringen. Door het realiseren van paseer mogelijkheden blijft autoverkeer op de Hoge Hereweg mogelijk tot het paviljoen. Het fietspad wordt over het volledige tracé aangepast, variërend van 2 tot 2,5 meter.

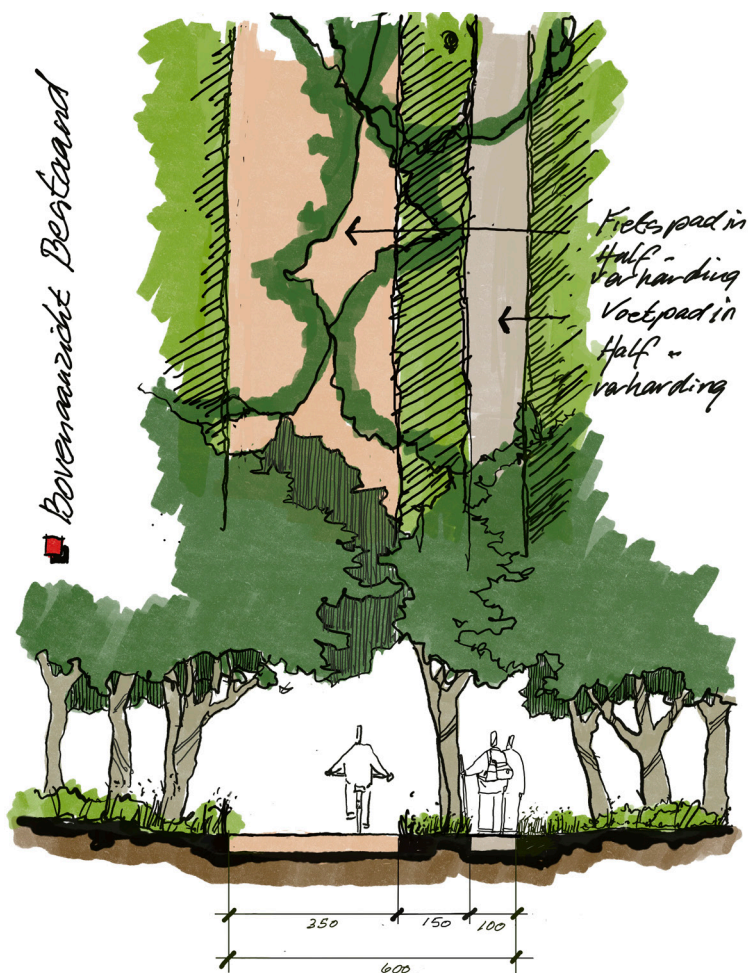
Door de rijbaan als zandweg terug te brengen naar zijn originele breedte ontstaat er ruimte voor een bredere scheiding tussen rijbaan en fietspad (in halfverharding) daarbij is herstel van de bermen mogelijk. Dit bevordert de natuurontwikkeling langs de randen en sluit aan bij de cultuurhistorische lijn van de Hoge Hereweg. De brede scheiding tussen het fietspad en de zandweg kan middels attentiepaaltjes. Deze paaltjes zorgen ervoor dat auto's niet over het fietspad gaan rijden als ze elkaar moeten passeren.



■ Principe profiel - Variant B.

Principe profiel C

Principe profiel C kent een fietspad in halfverharding een tussenzone van beplanting en dan een vrij liggend voetpad. In dit principe profiel heeft de auto geen plek meer. Het fietspad wordt uitsluitend gebruikt voor bevoorrading en hulpdiensten. Parkeren voor de auto zal aan de randen (vooral zuidzijde) een nieuwe plek moeten vinden. Voordeel van het profiel is dat de cultuurhistorisch lijn behouden blijft en dat er ruimte terug gewonnen wordt voor de natuur. In dit profiel is er een groene scheiding tussen voetpad en fietspad (in halfverharding) met attentiepaaltjes (paaltjes met witte kop die gangbaar zijn in deze regio).



■ Principe profiel - Variant C.



1951 Cyclocross wedstrijd Appelbergen
Bron: beeldbankgroningen.nl Fotobedrijf Piet Boonstra



Referenties

Hieronder zijn diverse referenties van fiets- en wandelpaden opgenomen. Het is een eerste aanzet tot een verbeelding van de fietsroute door het natuurgebied. Het toe te passen materiaal moet in beeld en beleving aansluiten bij het karakter van het gebied.

Opdooi, regen en wateroverlast vragen om goed beheer van het pad en omgeving. Dat betekent dat het

pad bol of op één oor moeten komen te liggen zodat het water goed afgevoerd kan worden.

Er is in de referenties rekening gehouden park/natuurgebieden en een lichte kleur in de halfverharding die aansluit bij het gebied. Onderstaande afbeeldingen zijn referenties met halfverhardingsmaterialen.



Halfverharding Deventer Bron: www.nobrecal.nl/referenties/overijssel/deventer



Halfverharding



Bron: <https://koersmix.nl/nl/referenties/7-komex-bio/209-komex-bio-reiningelst>

Fietsroutes hebben het comfort van de fietser als belangrijk uitgangspunt. Een asfalt verharding zou hierbij passend kunnen zijn, echter dient er een zorgvuldige afweging gemaakt te worden in verband met de landschappelijke en natuurwaarden in het gebied. Het uiteindelijk toe te passen materiaal dient volledig vrij te zijn van milieuschadelijke stoffen.

Kijkend naar andere parken en natuurgebieden in Nederland worden veel fietspaden in beton of asfalt uitgevoerd. Hieronder zijn een aantal beelden van fietspaden die in asfalt zijn uitgevoerd. Zowel in een zandkleur of voorzien van een lichte



Asfalt met zandkleur Bron: Fietspad Veluwe (<https://www.landvancuijk.nl>)



Asfalt met lichte strooilaag
Bron: Golfresort Bernardus



Asfalt met lichte strooilaag

Aanbevelingen

Het unieke van het gebied is dat vrijwel alle kwaliteiten zeer nauw met elkaar samenhangen in waarde beeld en beleving. De landschappelijke en ecologische waarden hangen samen met de aardkundige en cultuurhistorische waarden, de cultuurhistorische met de landbouw, de landbouw met het watersysteem en het watersysteem met de natuur. De uitdaging zit met name in de wijze waarop een eenduidige inrichting bereikt kan worden in profiel, beeld en materiaalkeuze passend bij de kenmerken. Een té sectorale benadering voor deze inpassing is niet passend.

Tracé

- Het gehele tracé van de Hoge Hereweg dient eenduidig te worden ingericht t.a.v. sfeer en beleving. Dit beeld dient ook goed aan te sluiten op het deel van de Hoge Hereweg ten noorden van het spoor. Een fragmentatie in verschillende wegdelen moet worden voorkomen.
- Nader onderzoek is nodig welke verkeersmaatregelen nodig zijn om autoverkeer anders te geleiden en te ontmoedigen.
- Verkennen van de parkeeropgave in/ rondom de Appelbergen.

Profielen:

- Het is niet wenselijk dat fiets- en wandelverkeer van weghelft moeten wisselen.
- Het onderscheid tussen zandpad en fiets-/wandelpad dient te worden behouden.
- Het verloop van het profiel is niet helemaal recht. Dit mag in de nieuwe inrichting terugkomen.
- Het toepassen van belijning en/of opsluitbanden past niet bij het voorgestane inrichtingsbeeld.
- De route zal rond of op een oor aangelegd moeten worden zodat het water goed kan wegstromen naar de zijkanalen. Dit betekent ook dat er gekeken moet worden naar de greppels, het onderhoud en het beheer daarvan.
- Voor de oriëntatie en geleiding van het verkeer dienen de inrichtingsprincipes van het Nationaal Park Drentsche Aa gehanteerd te worden.
- De parkeervoorziening van het paviljoen beter benutten. Parkeren op of evenwijdig aan de route wordt onmogelijk gemaakt. Dit in afstemming met de uitbater van het paviljoen en staatsbosbeheer.
- Het toe te passen materiaal moet in beeld en beleving aansluiten bij het karakter van de zandweg en zijn directe omgeving.
- Het nieuw toe te passen materiaal dient volledig duurzaam te zijn en daarmee vrij te zijn van milieuschadelijke stoffen.
- De parkeervoorziening aan de noordzijde efficiënter in te zetten.

Bronnen

<https://kwaliteitsgidsgroningen.nl/gorecht/gebiedsbiografie>

www.beeldbankgroningen.nl

<https://paviljoenappelbergen.nl/geschiedenis/>

<https://www.topotijdreis.nl/>

<https://natuurtijdschriften.nl/pub/550104/GRGO1995023001009.pdf>

https://fse.studenttheses.ub.rug.nl/10145/1/Biol_Ma_1981_ELoeff.CV.pdf

<https://bodemdata.nl/basiskaarten>

<https://gemeente.groningen.nl/cultuurhistorische-waardenkaart>

<https://landelijkgebiedharen.nl/wp-content/uploads/2020/08/Zandwegen-deel-II-def-Inventarisatie.pdf>

https://www.oldgo.nl/images/harener-historische-reeks/HHR-17-Appelbergen_Hoofdstuk_2.pdf