

Visie (vaar)wegbeplantingen Provincie Groningen

Leidraad behorend bij de interactieve kaart 'Visie (vaar)wegbeplantingen, mei 2017'



Visie (vaar)wegbeplantingen Provincie Groningen

Leidraad behorend bij de interactieve kaart 'Visie (vaar)wegbeplantingen, mei 2017'

Opdrachtgever:

Provincie Groningen

Opdrachtnemer:

Eelerwoude

Mossendamsdwarsweg 3

7472 DB Goor

Postbus 53

7470 AB Goor

Tel.: 0547 26 35 15

e-mail: info@eelerwoude.nl

www.eelerwoude.nl

Projectgegevens:

Projectnummer: 7457 / 8088

Datum: 29-05-2017

Projectleider: Joris van der Vet

Opgesteld: SijtseJan Roeters

Gecontroleerd: Joris van der Vet

INHOUD

INHOUD	5
1 INLEIDING	7
1.1 Waarom een visie voor (vaar)wegbeplantingen?	7
1.2 Één interactieve visie voor de (vaar)wegbeplantingen	8
1.3 Leidraad voor gebruik Visie (vaar)wegbeplantingen	9
2 PROCESSTAPPEN PRINCIPEPROFIEL	11
2.1 De weg naar een principeprofiel	11
2.3 Interpretieren van streefbeeld	17
3 DRAAIBOEK	23
3.1 Aan de slag!	23
3.2 Vitaliteit van beplanting	23
3.3 Ecologie	25
3.4 Natuurlijk sturen	29
BIJLAGE I: LANDSCHAPPELIJKE FUNCTIE VAN DE WEG	33
BIJLAGE II: ECOLOGISCHE BELEIDSDOELEN	39

1.1 Waarom een visie voor (vaar)wegbeplantingen?

(Vaar)Wegen zijn belangrijke structuurdragers van het landschap. De loop en ligging van (vaar)wegen heeft vaak een relatie met de natuurlijke vormen van het landschap (geomorfologie). Het (vaar)wegenpatroon kan echter ook een eigen landschap creëren of bewust het landschap negeren. Kortom, wegen zijn bepalend voor de visueel ruimtelijke structuur van het landschap. Wegbeplantingen zijn daarin minstens zo belangrijk. Opgaande beplanting creëert ruimtes, compartimenteert gebieden, stuurt het zicht en draagt bij aan de maat en schaal van het landschap.

Beplanting kan daarnaast een historische betekenis hebben. Beplanting is in het verleden veelal om functionele redenen aangeplant. Met de wegbeplanting kan je het beloop van de weg vanaf grote afstand al zien en daarmee de goede richting kiezen in tijden dat wegwijzers nog niet aanwezig waren (de tijd van voor de ANWB). Het wortelstel van bomen zorgde er voor dat de wegkanten minder snel wegzakten. Bomenrijen langs kanalen zorgden voor minder wind, waardoor het manoeuvreren bij bruggen en sluizen makkelijker ging.

Tevens maken verschillende diersoorten gebruik van de groenstructuren langs wegen. Wegbeplanting, of juist het ontbreken van wegbeplanting, heeft daarom ook een ecologische betekenis gekregen.

Kortom, met een nieuwe inrichting of beheervorm van een (vaar)weg kan een behoorlijke impact hebben op de visueel ruimtelijk structuur, het historische karakter en/of de ecologische doelen.

Met behulp van een visie op (vaar)wegbeplantingen wordt de betekenis van de (vaar)wegen in het landschap inzichtelijk gemaakt en een streefbeeld vastgelegd voor de bermbeplanting. Door de visie te implementeren in de werkwijze van de provincie blijven de (vaar)wegbeplantingen bijdragen aan de karakteristieken van het landschap of worden deze weer in ere hersteld.

Een visie op (vaar)wegbeplantingen ontbrak

Provincie Groningen beschikt over diverse (beleids)documenten op verschillende schaal- en detailniveaus die uitspraken doen over de ruimtelijke kwaliteit van de provinciale (vaar)wegen. Dit betreffen afzonderlijk van elkaar opgestelde documenten die specifieke of abstracte adviezen geven over de gewenste ruimtelijke kwaliteit. Deze (beleids)documenten zijn verspreid vindbaar over de verschillende afdelingen. Het onderwerp beheer, herstel en realisatie van beplantingen komt in deze (beleids)documenten nog onvoldoende aan de orde. Tevens zijn enkele documenten gedateerd. Hierdoor is het maken van weloverwogen keuzes nu niet goed mogelijk.

1.2 Één interactieve visie voor de (vaar)wegbeplantingen

Bureau Eelerwoude heeft in opdracht van provincie Groningen de Visie (vaar)wegbeplantingen opgesteld. De visie is een vertaling van uitspraken uit reeds bestaande (beleids)documenten, maar is door nieuwe inzichten ook een actualisatie van alle (beleids)documenten die uitspraken doen over ruimtelijk kwaliteit in de (vaar)wegbermen. Met deze visie kan provincie Groningen weloverwogen keuzes maken voor het streefbeeld langs (vaar)wegen.

De Visie (vaar)wegbeplantingen is opgesteld in ArcGis. Dit maakt dat de visie overal op een PC of mobile device raadpleegbaar is, mits het medium over een internetverbinding beschikt. De visie bestaat uit een overzichtskaart met tekstuele toelichting, streefbeelden, principeprofielen en deze leidraad.

Resultaat door samenwerking

Door intensieve samenwerking tussen de afdelingen Verkeer & Vervoer (VV), Ruimte en Samenleving (RS), Landelijk gebied & Water (LGW), Wegenbouw (WE) en Beheer en Onderhoud (BO) zijn de beleidsdocumenten en nieuwe inzichten geïmplementeerd tot één gedragen visie voor (vaar)wegbeplantingen. Continuering van deze samenwerking bij het nader uitwerken van streefbeelden en principeprofielen naar concrete inrichtingsplannen is essentieel voor het behouden van draagvlak.

1.3 Leidraad voor gebruik Visie (vaar)wegbeplantingen

De 'Visie (vaar)wegbeplantingen' betreft een interactieve kaart zonder rapportage. Dit document vormt de bijlage bij de interactieve kaart. In dit document wordt kort uitleg gegeven over de tot stand koming van de streefbeelden op de (vaar)wegen. De leidraad geeft ook uitleg over de interpretatie en toepassing van de streefbeelden.

Visie (vaar)wegbeplantingen in vier stappen

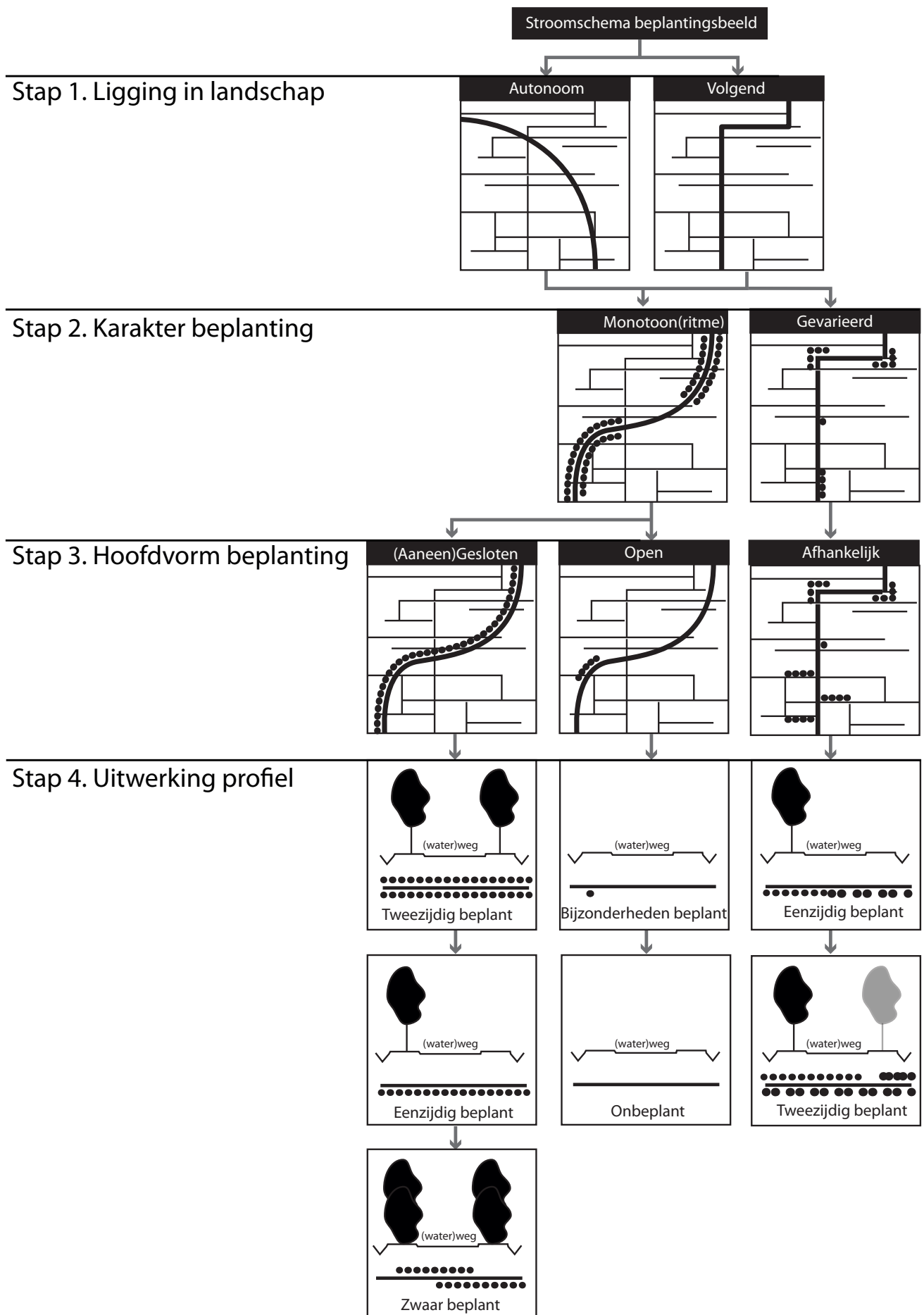
De Visie (vaar)wegbeplanting is tot stand gekomen middels onder genoemde stappen:

- Stap 1: Loop van de (vaar)weg in het landschap;
- Stap 2: Het karakter van de (vaar)wegbeplanting;
- Stap 3: De mate van (vaar)wegbeplanting;
- Stap 4: Keuze voor het principeprofiel.

Na stap 4 is op basis van het principeprofiel een streefbeeld opgesteld. Het streefbeeld per segment is terug te vinden op de interactieve kaart (<http://kaarten.provinciegroningen.nl/viewer/app/Beplantingsvisie>). In de planvoorbereiding van een nieuwe (vaar)weg dienen de genoemde stappen doorlopen te worden om zo ook tot een nieuw streefbeeld te komen.

Draaiboek, aan de slag!

De uitvoering, borging en actualisering van de Visie (vaar)wegbeplantingen wordt uitgevoerd door provincie Groningen, en indien nodig samen met de eigenaren (of belanghebbenden) van de weg, berm of oever. Het betreft het toepassen van de streefbeelden bij wegreconstructies, toetsing van vergunningaanvragen op basis van de streefbeelden, beheer en onderhoud volgens de streefbeelden en het opstellen van landschapsplannen conform de streefbeelden. In het laatste hoofdstuk (hst. 3) is een draaiboek opgenomen over hoe de provincie de Visie (vaar)wegbeplantingen kan toepassen. In dit hoofdstuk zijn tevens aandachtspunten opgenomen die meegenomen kunnen worden bij het opstellen van een beplantingsplan voor een (vaar)wegtraject.



Afbeelding: stappenplan om te komen tot een principeprofiel

PROCESSTAPPEN PRINCIPEPROFIEL

2.1 De weg naar een principeprofiel

De Visie (vaar)wegbeplantingen is opgenomen als interactieve kaart op de website van provincie Groningen. Per weg zijn één of meerdere principeprofielen opgesteld die vervolgens weer zijn uitgewerkt tot een streefbeeld.

(<http://kaarten.provinciegroningen.nl/viewer/app/Beplantingsvisie>)

In dit hoofdstuk wordt omschreven op welke wijze de principeprofielen tot stand zijn gekomen. Daarnaast is dit een handvat voor provincie Groningen om haar toekomstige nieuwe (vaar)wegen een nieuw principeprofiel toe te kennen.

In de totstandkoming onderscheiden we vier stappen. Per subparagraaf wordt iedere stap nader toegelicht.

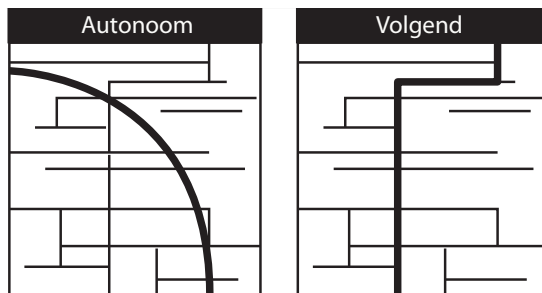
- Stap 1: Ligging van de (vaar)weg in het landschap;
- Stap 2: Het karakter van de (vaar)wegbeplantingen;
- Stap 3: De hoofdvorm van (vaar)wegbeplantingen;
- Stap 4: Uitwerking in principeprofiel.

Na stap 4 kan het 'streefbeeld' worden opgesteld. Het streefbeeld betreft de vertaling van het principeprofiel naar de praktijksituatie. Dit betekent dat is onderzocht op welke manier het principeprofiel haalbaar is, rekening houdend met de verschillende situaties (bijvoorbeeld; beschikbare ruimte en crow-richtlijnen). Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 2.4.

Let op dat een N-weg soms meerdere landschappen doorkruist. Hierdoor kunnen verschillende principeprofielen toepasbaar zijn op de weg. Mocht dit van toepassing zijn wordt de weg opgedeeld in verschillende 'segmenten'. In het proces tot het komen van een principeprofiel wordt duidelijk of en in hoeveel segmenten de weg opgedeeld moet worden. Rotondes vallen buiten deze visie.

Stap 1: Ligging van de (vaar)weg in het landschap

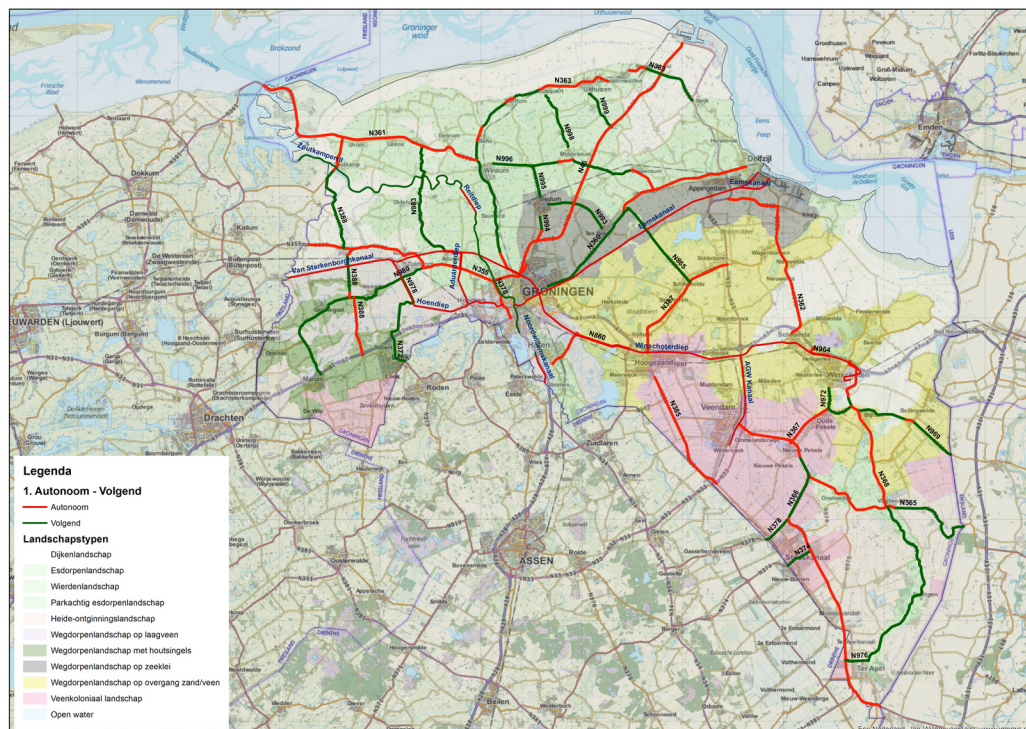
In deze stap is bepaald of de ligging van de (vaar)weg de historische- of natuurlijke lijnen van het landschap volgt (volgend), of dat een (vaar)weg deze lijnen negeert (autonoom). Bij 'volgend' hoeft de (vaar)weg niet exact op de historische lijnen te lopen om volgend te zijn, maar is het van belang dat de weg in harmonie is met de omgeving en/of overeenkomt met de structuren van het gewenste landschapstype.



Bij een (vaar)weg die 'autonoom' is, ligt deze geheel onafhankelijk ten opzichte van de landschappelijke/historische onderlegger. De (vaar)weg negeert verkavelingsstructuren, waterwegen en occupatiepatronen.

Rondwegen of omleggingen zijn vaak een voorbeeld van autonome wegen. Er zijn ook wegen die niet de historische occupatiepatronen volgen, en dan niet meer door dorp, stad of lint lopen maar er achterlangs of in het landelijk gebied. Dit type autonome weg, een hybride vorm, is goed in het landschap ingepast en volgt b.v. het sloot- verkavelingspatroon. Dit type weg vraagt maatwerk maar wordt meestal wel behandeld als zijnde autonoom..

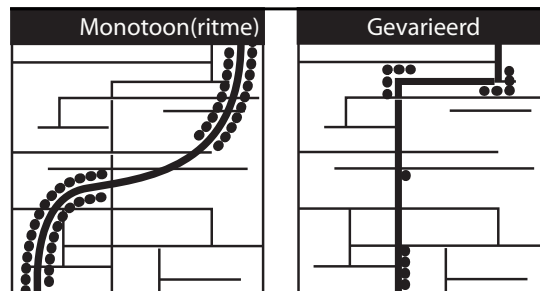
Om te bepalen of een weg autonoom of volgend is wordt gebruik gemaakt van historische kaarten (historische lijnen), geomorfologische kaarten (natuurlijke lijnen) en landschapstypenkaarten. De landschapstypenkaart is vaak al een bundeling van geomorfologie en (cultuur)historie. De landschapstypenkaart betreft daarom één van de lagen in de opgestelde interactieve kaart.



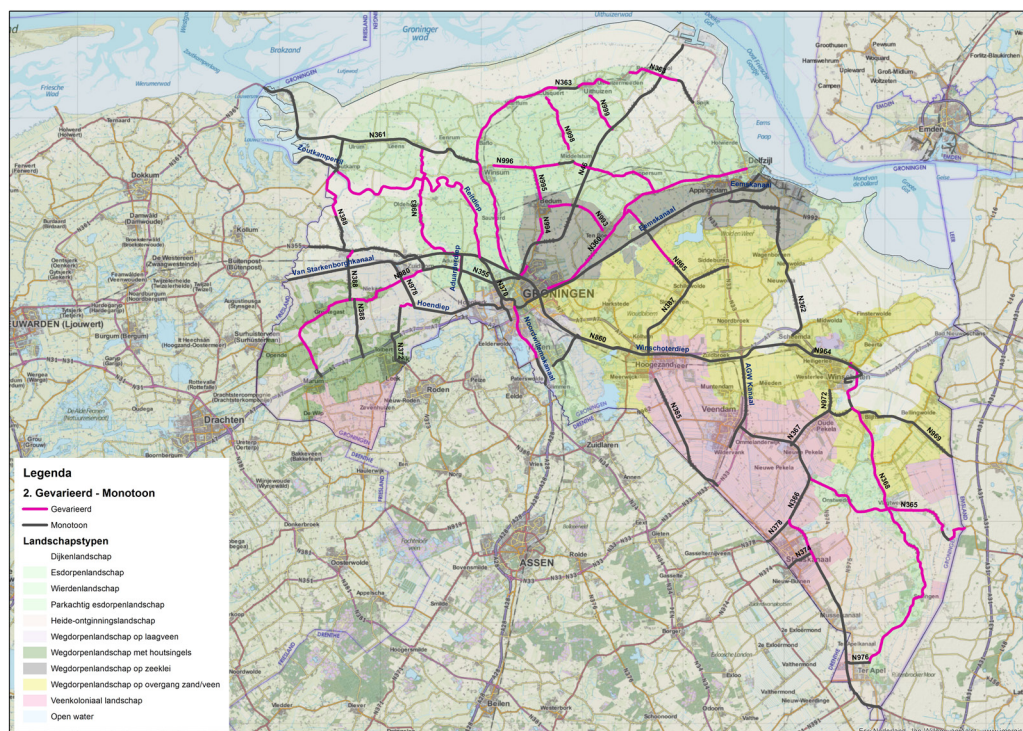
Afbeelding: Van alle (vaar)wegen is aangegeven of deze 'autonoom' of 'volgend' zijn.

Stap 2: Het karakter van de (vaar)wegbeplantingen

In deze stap wordt op basis van specifieke factoren bepaald of een (vaar)weg een overwegend monotoon (éénvormig) karakter krijgt of dat de (vaar)weg zich moet kenmerken door variatie in beplanting.



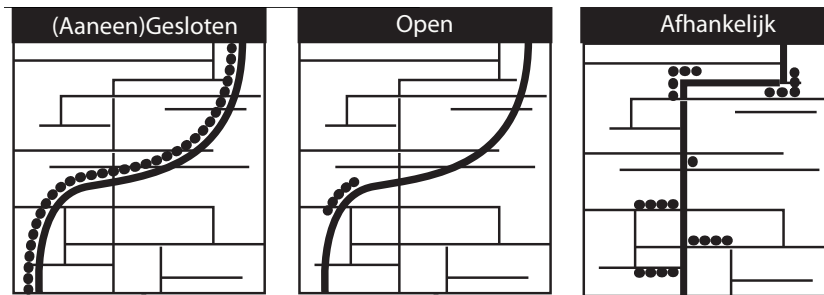
Bij een monotone inrichting wordt het overgrote deel van de weg (of het segment) op overwegend éénzelfde wijze ingericht. Dit kan overwegend beplant zijn, maar ook overwegend onbeplant. Een mate van ritme, bijvoorbeeld op structurele wijze afwisselen van beplante en onbeplante delen kan ook als monotoon worden gezien. Autonome wegen kenmerken zich bijvoorbeeld door een monotone inrichting van de wegberm. Deze wegen zijn sterk naar binnen gekeerd (monotoon beplant) of juist onzichtbaar op grote afstand door het ontbreken van opgaande beplanting. Bij de keuze voor gevarieerde bermbeplanting wordt gekozen voor een meer willekeurig beplantingsbeeld. Bomenrijen, lanen, boomgroepen, solitairen en bosschages wisselen elkaar af. Dit komt regelmatig voor bij oude wegen waarbij de bebouwing direct grenst aan de weg. Door de vaak smalle wegbermen is de aanliggende perceelbeplanting nog sterk ruimtelijk gekoppeld aan de weg. Hierdoor ontstaat een (soms gewenste) onsamenvangende groenstructuur. De landschapstypenkaart en de functie van de weg in het landschap (bijlage 1) dienen als inspiratie voor de keuze van het karakter.



Afbeelding: van alle (vaar)wegen is aangegeven of de beplanting een 'monotoon' of 'gevarieerd' karakter heeft.

Stap 3: De hoofdvorm van (vaar)wegbeplantingen

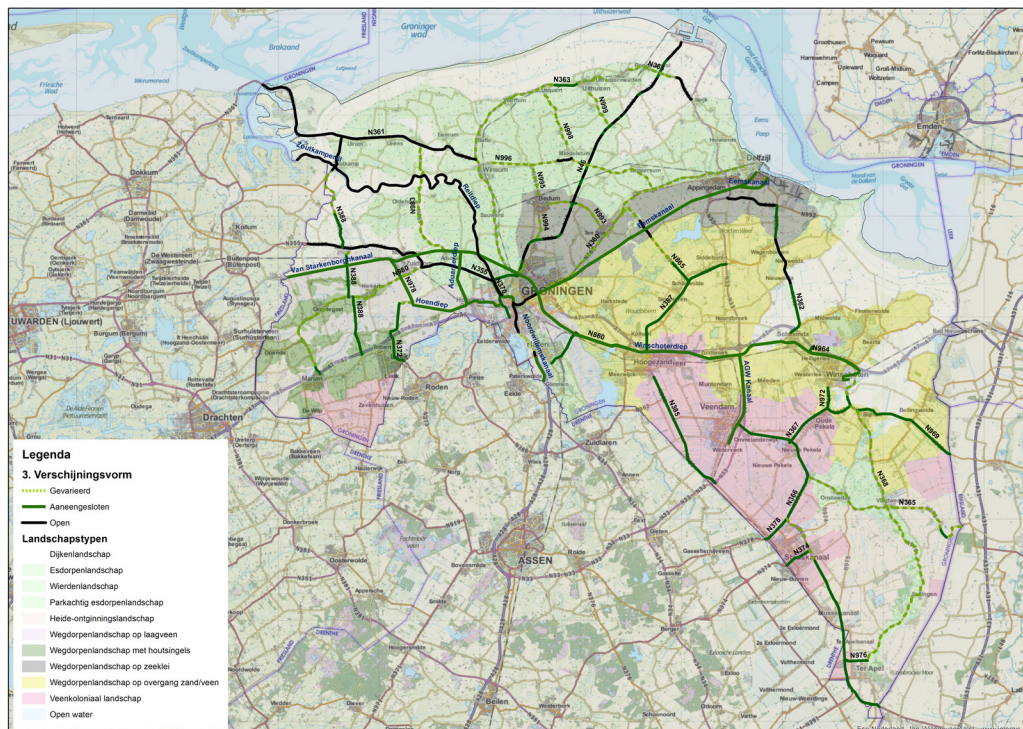
In deze stap wordt op basis van specifieke factoren bepaald of een autonome (vaar)weg overwegend beplant of onbeplant moet zijn.



‘(Aaneen)Gesloten’ houdt in dat de (vaar)weg bij voorkeur overwegend voorzien wordt van opgaande beplanting. Dit kan in een gestructureerd ritme van open, gesloten of volledig (aaneen)gesloten zijn.

Bij de keuze voor ‘open’ zijn opgaande beplantingen niet gewenst, maar kan op bijzondere punten (bijvoorbeeld historische punten) specifieke beplanting wel gewenst zijn. Dit betreft dan incidentele beplanting, waarbij we wel kunnen blijven spreken van een algeheel ‘open’ beeld. In beekdalen of weidevogelgebieden komt ‘open’ bijvoorbeeld regelmatig voor.

Voor de (vaar)wegen die zich karakteriseren door een ‘gevarieerd’ beplantingsbeeld (stap 2), is de mate van beplanting ‘afhankelijk’ van het landschap. De landschapstypenkaart en de functie van de weg in het landschap (bijlage 1) dienen als inspiratie voor de keuze. Maar ook ecologische factoren als weidevogelgebieden of het Gronings Natuurnetwerk worden in deze stap meegenomen (zie bijlage 2).

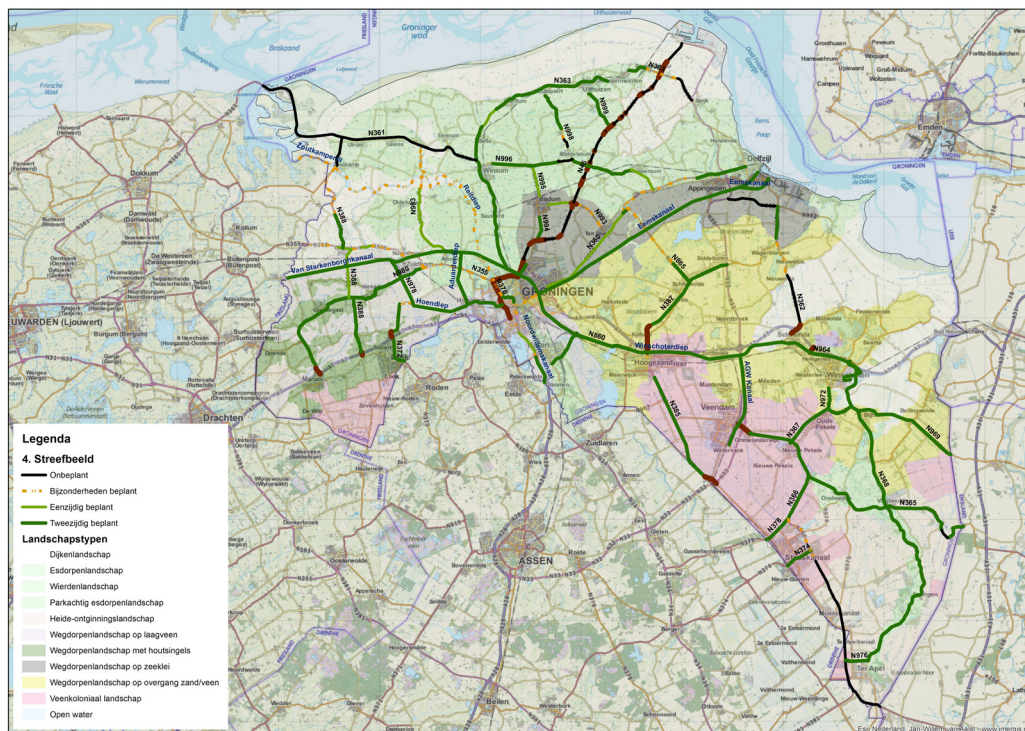
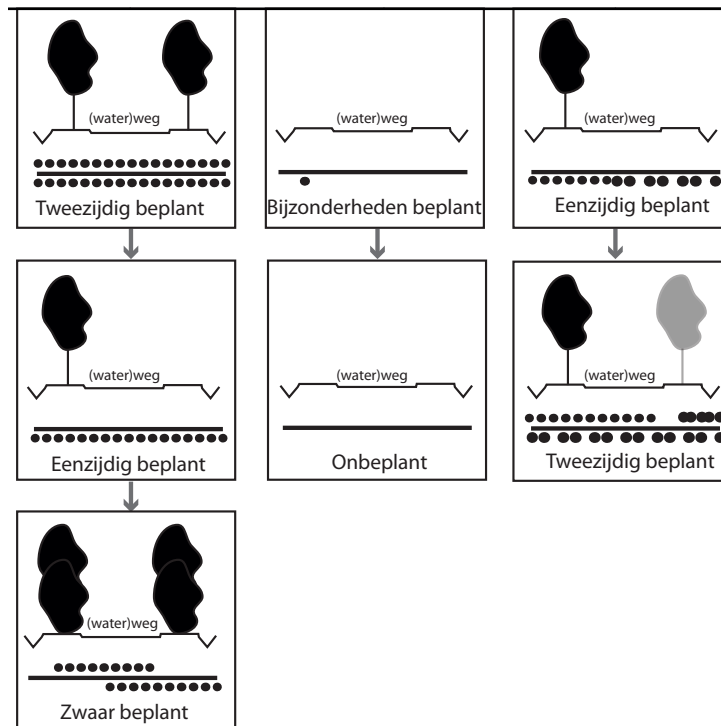


Afbeelding: van alle (vaar)wegen is aangegeven of de hoofdvorm van de beplanting (aaneen) gesloten, open of gevarieerd is.

Stap 4: Uitwerking in principeprofiel

In deze stap kan op basis van specifieke factoren een keuze gemaakt worden voor een principeprofiel. Het principeprofiel geeft een weergave van het gewenste beeld op hoofdlijnen.

De route van de te doorlopen stappen bepaalt de keuzemogelijkheden voor uitwerking in het principeprofiel. Het principeprofiel is een schematische weergave van het uiteindelijk beoogde streefbeeld. Het principeprofiel kent geen maatwerk en is mogelijk niet locatiespecifiek toepasbaar. Bij het opstellen van het streefbeeld wordt meer maatwerk toegepast.



Afbeelding: Aan alle (vaar)wegen is een principeprofiel toegekend.

2.2 Opstellen streefbeeld

In deze stap kan op basis van het principeprofiel een streefbeeld worden opgesteld. Het streefbeeld betreft de vertaling van het principeprofiel naar de praktijksituatie. Dit betekent dat is onderzocht op welke manier het principeprofiel haalbaar is, rekening houdend met de verschillende situaties (bijvoorbeeld; beschikbare ruimte en CROW-richtlijnen).

Het principeprofiel is geen letterlijke vertaling van de huidige situatie, maar is representatief voor een segment. Hiermee is het principeprofiel bij benadering overeenkomstig met de werkelijke situatie. In het streefbeeld komen ook conflicten naar voren die relatie hebben met de beschikbare ruimte, obstakelvrije zones en schouwzones van watergangen. Het is daarom altijd noodzakelijk om bij een herinrichting een landschapsplan op te stellen.

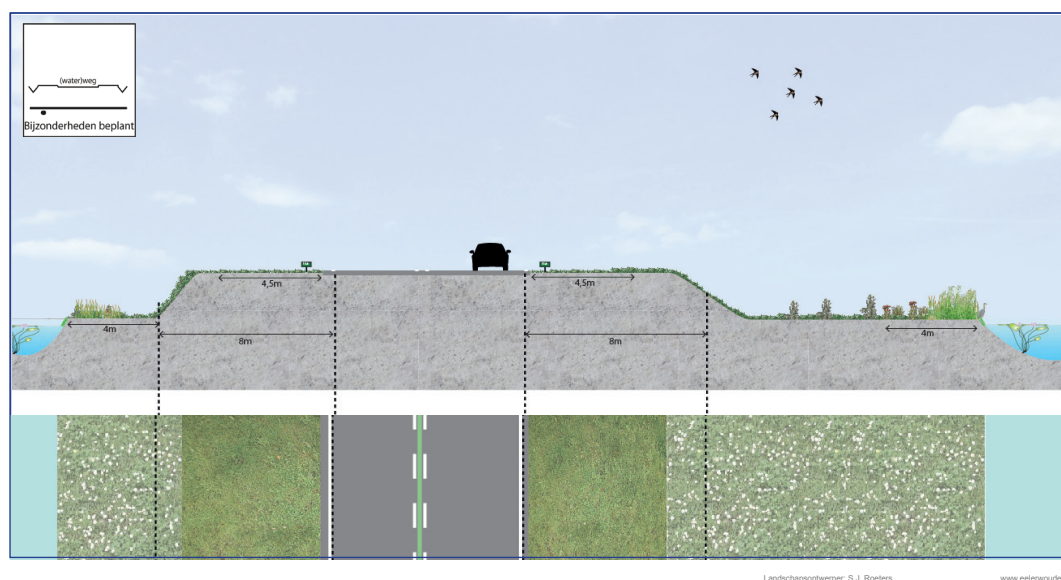
LET OP: DO NOT COPY

Elke situatie is uniek. Financiële middelen, vigerend beleid, draagvlak van gebiedspartijen zijn mede bepalend voor wat kan en wat niet kan op een bepaalde locatie. De streefbeelden zijn daarom bedoeld om te inspireren, te sturen en kaders te stellen, en niet om per definitie te kopiëren. Afhankelijk van de bovengenoemde factoren kan een definitief advies worden opgesteld. Onderbouwd afwijken van een streefbeeld of principeprofiel is dus mogelijk. Zorg wel dat je de uiteindelijke keuzes vastlegt!

Eemshavenweg



Streefbeeld N46 - 21.6



Landschapsontwerper: S.J. Roelers

www.eelerwoude.nl

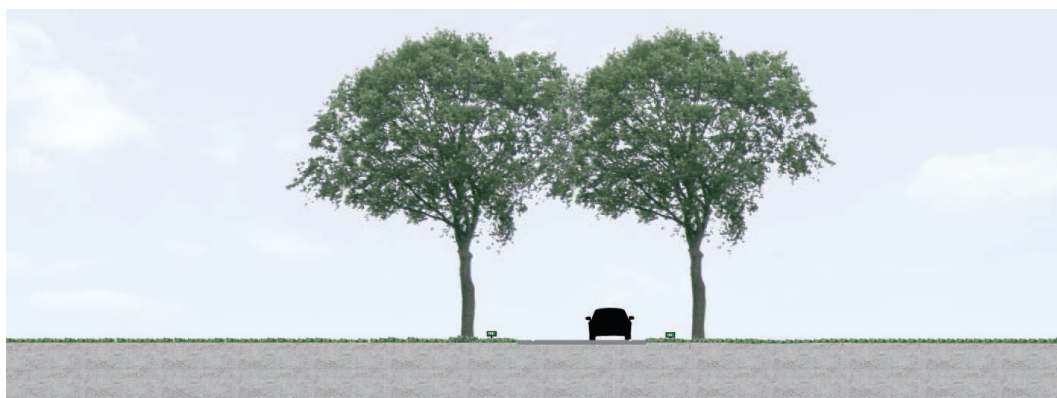
Afbeelding: Printscren van het streefbeeld met in de linkerbovenhoek het principeprofiel.

2.3 Interpreteren van streefbeeld

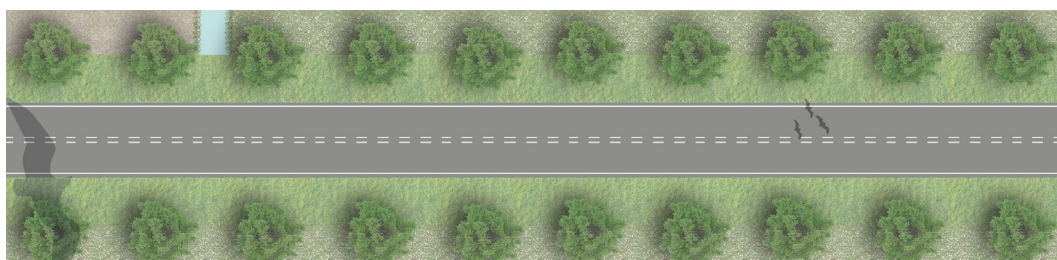
Het principeprofiel is geen letterlijke vertaling van de huidige situatie, maar is representatief voor een segment. Echter kan een profiel ook een mate van variatie adviseren in de lijn van de (vaar)weg. Deze variatie is niet altijd goed afleesbaar in het profiel.

Hieronder zijn zijn verschillende voorbeelden van streefbeelden opgenomen, uitgetekend in een bovenaanzicht en een lijnprofiel. De bovenaanzichten en lijnprofielen zijn aanvullingen op de streefbeelden. Het vertelt hoe de profielen geïnterpreteerd moeten worden.

Voorbeeld A: Streefbeeld = Autonom - Monotoon - (Aaneen)Gesloten - Principeprofiel tweezijdig beplant



Een bomenlaan creëert een monotoon(eenvormig) karakter. Dit betekent niet dat de omgeving van de weg ook een monotoon karakter heeft. De bomenlaan kan bijvoorbeeld ook bijdragen aan het versterken van een kleinschalig oud cultuurlandschap.



Het monotone streefbeeld vertaalt zich in bomen van bij voorkeur dezelfde leeftijd, plant- en randafstand. Een symmetrisch profiel draagt bij aan het versterken van een monotoon karakter. Sterke diversiteit aan boomsoorten, leeftijd en/of plantafstand neigt meer naar een 'gevarieerd' karakter.

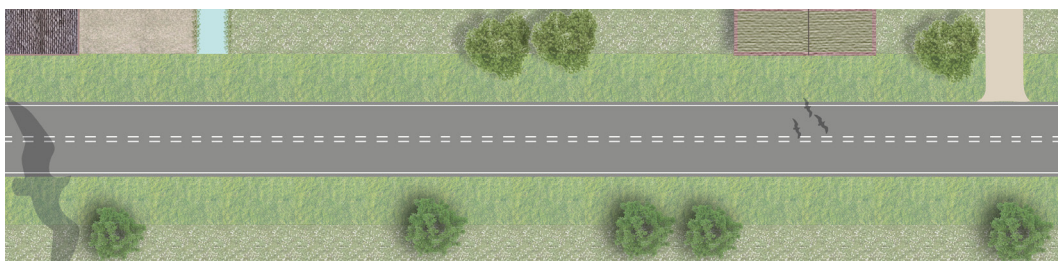


Het monotone streefbeeld vertaalt zich in bomen van dezelfde leeftijd en zelfde soort. Dit geeft de weg een uniform karakter (ook vanaf een afstand). Bij herplant dient dan ook gekozen te worden voor één boomsoort. Om meer diversiteit te creëren kunnen wel verschillende boomsoorten worden toegepast in verschillende compartimenten. Door de boomsoorten te compartimenteren blijft de symmetrie behouden maar wordt in de lijn een hogere variatie en biodiversiteit behaald.

Voorbeeld B: Streefbeeld = Volgend - Gevarieerd - Afhankelijk- Principeprofiel
tweezijdig beplant



Een bomenlaan creëert een monotoon(eenvormig) karakter. Echter kan door een gevarieerde toepassing van diverse boomsoorten, leeftijden en openingen een minder statisch beeld gecreëerd worden. De beplanting volgt net als de weg de lijnen van het landschap. Er worden bijvoorbeeld openingen gecreëerd op plekken waar het zicht begeleidt moet worden, oudere bomen markeren bijzondere plekken en boomsoorten sluiten aan bij lokale waarden.



Het bovenaanzicht laat een gevarieerd beeld zien door verschillende boomsoorten die willekeurig (geen ritme) aan twee zijden van de weg zijn aangeplant. Een voordeel van een gevarieerd bomenbestand is dat een ziekte of plaag niet het gehele bomenbestand aantast. Ook heeft de uitval van enkele bomen nauwelijks invloed op het totale wegbeeld.

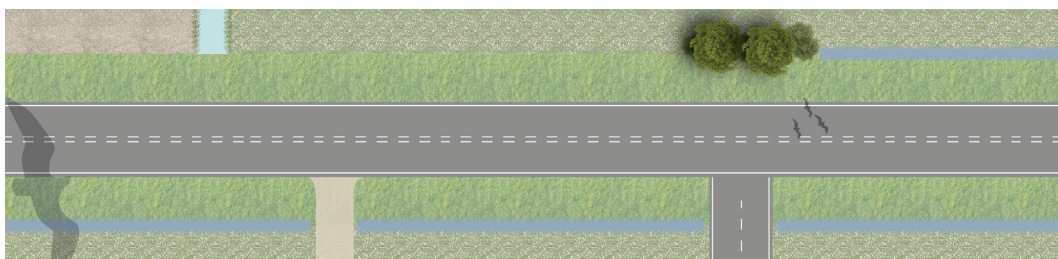


Door de toepassing van verschillende boomsoorten ontstaan er verschillen in hoogte, breedte, kleur en textuur. Door verschillen in plantafstand ontstaat er een gevarieerd beeld. Dit kan bijvoorbeeld in oude cultuurlandschappen wenselijk zijn.

Voorbeeld C: Streefbeeld = Volgend - Monotoon - Open - Principeprofiel Onbeplant



Een onbeplante wegberm kan bijdragen aan het behouden of versterken van landschappelijke waarden, maar bijvoorbeeld ook onderdeel uitmaken van weidevogelgebied. In de wegberm komt geen opgaande beplanting voor.



Het monotone wegbeeld van de weg ontstaat doordat de weg volledig onbeplant is. Echter kan het zijn dat buiten de eigendommen wel opgaande beplanting voorkomt. In dat geval blijft het principeprofiel ongewijzigd 'Onbeplant'.



Een onbeplante weg is nauwelijks zichtbaar in het landschap. Om te voorkomen dat een autonome weg afbreuk doet aan structuur van een landschapstype, kan gekozen worden om deze bewust onbeplant te laten. Hierdoor heeft de weg geen effect op de visueel ruimtelijke structuur van het landschap.

Voorbeeld D: Streefbeeld = Volgend - Monotoon - Open - Principeprofiel bijzonderheden beplant



Een meanderende beek of diep is vaak volgend aan het landschap. Sterker nog, zij vormen vaak de structuurdrager van het landschap. Kanalen zijn daarentegen meestal autonoom.



Bij 'bijzonderheden beplant' kent de oever van de watergang nauwelijks opgaande beplanting. Een uitzondering hierbij is het aanplanten van bijzondere plekken. Denk aan het aanplanten van steigers, stuwen of sluiscomplexen, of toepassen van beplanting als bakenboom.



Door eenzelfde boomsoort te kiezen in de bochten van de waterloop (zoals bakenbomen) en bijvoorbeeld knotwilgen bij steigers en aanlegplaatsen ontstaat een eenduidig beeld. Doordat de waterloop grotendeels onbeplant is, behoudt het zijn open karakter.

Werkzaamheden	Afdeling RS en LGW	Afdeling Beheer en Onderhoud	Afdeling Wegenbouw en VV
Vorbereiding groot onderhoud (vaar)weg	Input leveren voor (vaar)wegbeplantingen aan afdeling Wegenbouw en VV		Input halen voor (vaar)wegbeplantingen bij afdeling RS / LGW
Programmering 'landschap'	Streefbeeld en aanleveren voor wegbeplanting op basis van Visie (vaar)wegbeplantingen		
Verkennen van locaties voor aanplant bomen voortkomend uit herplant- of compensatieplicht	Bepalen van locaties op basis van het streefbeeld en/of het principeprofiel uit de Visie (vaar)wegbeplantingen		Afstemmen met LGW, RS als B&O
Opstellen van landschapsplan voor een bestaand of nieuw wegtraject	Opstellen van ontwerp of ontwerp kaders stellen op basis van streefbeeld of principeprofiel.		
Toetsen van werken door derden aan of langs provinciale (vaar)wegen	Toetsen van aanvraag op streefbeeld of principeprofiel in Visie (vaar)wegbeplantingen		Input halen voor toetsing bij afdeling Ruimte en Samenleving / LGW
Dagelijks beheer en onderhoud	Bepalen van aanplant, herplant of kap op basis van streefbeeld of principeprofiel		

Afbeelding: Processchema

3.1 Aan de slag!

Om de streefbeelden uit de Visie (vaar)wegbeplanting te behouden en/of te behalen is het noodzakelijk dat de visie geïmplementeerd wordt in de provinciale werkprocessen.

Het processchema laat een beknopte weergave zien van de werkzaamheden, voortkomend uit werkprocessen, die invloed kunnen hebben op het toekomstige streefbeeld van de weg. Door de visie in deze werkprocessen te implementeren, kan het streefbeeld (eventueel gefaseerd) daadwerkelijk worden bereikt. Naast de eerder genoemde partijen is het ook van belang eventuele andere stakeholders als gemeenten en eigenaren (of andere belanghebbenden) van de weg, berm of oever te betrekken.

Het opstellen van een inrichtingsplan voor de wegbermen blijft maatwerk. Financiële middelen, vigerend beleid en draagvlak (gebiedspartijen) zijn medebepalend voor wat kan en wat niet kan op een bepaalde locatie. Een intensieve samenwerking tussen de afdelingen Ruimte en Samenleving, Wegenbouw en Beheer en Onderhoud zorgt ervoor dat hierin de juiste afwegingen worden gemaakt.

3.2 Vitaliteit van beplanting

Laanherstel

Een aaneengesloten bomenlaan ontleent zijn identiteit aan leeftijd, boomvorm, boomsoort en weg- en bermbreedte. Vooral de (vaar) wegbeplantingen met oude, vitale bomen zijn sterk bepalend voor de identiteit van het landschap. De provincie koestert haar bestand met oude bomen, en wil deze duurzaam in stand houden. Echter door ziekten, plagen en calamiteiten kan het voorkomen dat er uitval in een bomenrij of laan optreedt. De provincie is bezig met beleidsontwikkeling om boomziekten te voorkomen en te beheersen. De resultaten zullen in een actualisatie aan de orde komen.

Bij uitval van individuele bomen wordt de boom herplant, als de groeiplaats voldoende kans tot uitgroei mogelijk maakt. Door herplant ontstaan leeftijdsverschillen en soms ook boomsoortverschillen in de laan, waardoor deze het eenvormige karakter van het laanbeeld kunnen verstoren. Om oude bomen zo lang mogelijk in stand te houden, wordt dit als gegeven beschouwd en worden de resterende oude bomen niet gerooid om plaats te maken voor een volledig nieuwe laan. Ook al is de laan niet eenvormig, onze hersenen blijven desondanks het beeld ervaren van een lijn en/of lijnvormig element.

Open plekken en gedeelten met jongere aanplant in de laan zijn daarom acceptabel. Als door ziekte hele rijen bomen wegvallen, zoals dat met de essentaksterfte kan voorkomen, dan geeft de visie aan of herplant al dan niet wenselijk is. Als -in tegenstelling tot de bestaande situatie- in de nieuwe situatie een open beeld nagestreefd wordt, kan compensatie van de herplant elders plaats vinden, op een andere locatie dan de oorspronkelijke. De spelregels voor dit soort situaties staan beschreven in het overzicht op bladzijde 23 (plagen en ziektes).

Strooizout

Strooizout kan negatieve effecten hebben op de vitaliteit van beplanting. Dit komt doordat het zout in de grond terecht komt, opspat of opwaait op de bladeren. Om de nadelige effecten voor beplanting te beperken kan bij bestaande (of nieuwe) groenstructuren voor technische oplossingen worden gekozen, zoals een afvoergoot langs de weg. Bij de aanplant van een nieuwe groenstructuur kan gekozen worden voor beplanting met een hogere zouttolerantie. Het is aan te bevelen beplanting zo ver mogelijk, als dit esthetisch verantwoord is, van de weg af te planten.

Plagen en ziektes

Plagen en ziektes in bomen vormen een omvangrijk probleem, zodanig dat dit aanleiding was voor deze Visie. Als grote aantallen bomen aangetast raken, is de vraag of en zo ja met welke soort herplant moet worden. Als wenselijk is dat de herplanting op dezelfde locatie plaatsvindt (hiervoor biedt de visie een handvat), kan het voorkomen dat herplant met dezelfde soort niet haalbaar is vanwege ziektegevoeligheid. Dan valt de keus voor het aanplanten van andere, minder gevoelige maar veelal wel streekeigen soorten, al kan dit conflicteren met het monotone karakter. Met maatwerk hoeft dit geen afbreuk te doen aan het wegbeeld als dit tevens samen gaat met een goed ontwerp. Let er wel op dat de toepassing van diverse soorten beplanting afbreuk kan doen aan de beleving van een monotoon karakter.

Kabels en leidingen

Langs veel van de provinciale wegen liggen kabels en leidingen. De aanleg van kabels en leidingen kan het wortelgestel van de bomen ernstig aantasten waardoor de vitaliteit afneemt en/of deze instabiel kan worden. Het is aan te bevelen om een strook langs een provinciale (vaar)weg te reserveren waarin kabels en leidingen gelegd kunnen worden. De obstakelvrije zone is hiervoor geschikt.

Anderzijds kunnen boomwortels de kabels en leidingen beschadigen. Om schade te voorkomen moet op minimaal 2 meter van de kabels en leidingen geplant worden. De exacte afstand is in veel gevallen maatwerk en zal in overleg met de leidingbeheerder bepaald moeten worden. Ook kan gebruik gemaakt worden van worteldoeken/schermen. Hierdoor kunnen de wortels moeilijk bij de kabels en leidingen komen. Om ruimte te geven voor een stevig wortelgestel zal op een minimale afstand van 2 meter vanaf het worteldoek geplant moeten worden. Bij het bepalen van de minimale afstand van het worteldoek spelen diverse factoren, zoals het grondwaterniveau en bodemtype een rol.

Mocht er een grotere reconstructie plaatsvinden dan is het ook mogelijk de kabels en leidingen te verleggen in een kabelgoot. De kabels en leidingen liggen dan gebundeld en is er meer ruimte voor de aanplant van bomen. Ook hier zal een minimale afstand van 2 meter aangehouden moeten worden voor aanplant om het wortelgestel tot ontwikkeling te laten komen.

3.3 Ecologie

De afgelopen decennia zijn de natuurgebieden in Nederland versnipperd door de bouw en het gebruik van (vaar)wegen. Het ontstaan van een barrière tussen leefgebieden en voor bepaalde soorten daaropvolgende aanrijdingen, vormen de belangrijkste knelpunten. Een ander bijkomend negatief effect van infrastructuur is verstoring, hierbij moet men denken aan geluidsoverlast en lichtvervuiling van het leefgebied. Ook in provincie Groningen zijn natuurgebieden versnipperd. Het MJPO heeft een aantal knelpunten aangegeven welke betrekking hebben op rijks- of spoorwegen. Maar (potentiële) knelpunten bij provinciale (vaar)wegen en de ecologische kansen zijn nog grotendeels onbekend. Indien de mogelijke ecologische kansen en knelpunten voor provinciale wegen niet onderzocht worden, kan dit uiteindelijk een negatief effect hebben op de overlevingskans van soorten.

Bij elke aanpassing of nieuwe aanleg van de provinciale wegen (van enige omvang) zal al in vroeg stadium gekeken worden naar oplossingen om bij te dragen aan natuurdoelen, om knelpunten te verminderen of deze op te lossen.

Kruisingen van EVZ met provinciale (vaar)wegen

De indicatieve ecologische verbindingzones (EVZ) uit de Omgevingsvisie Groningen (2015b) kruisen met provinciale (vaar)wegen en vormen hierdoor potentiële knelpunten. Gezien de bijbehorende doelsoorten van deze verbindingen de otter en de bever betreffen, ligt de focus van dit knelpunt op deze soorten. Ook hier geldt dat in vroeg stadium van planvorming naar kansen wordt gekeken.



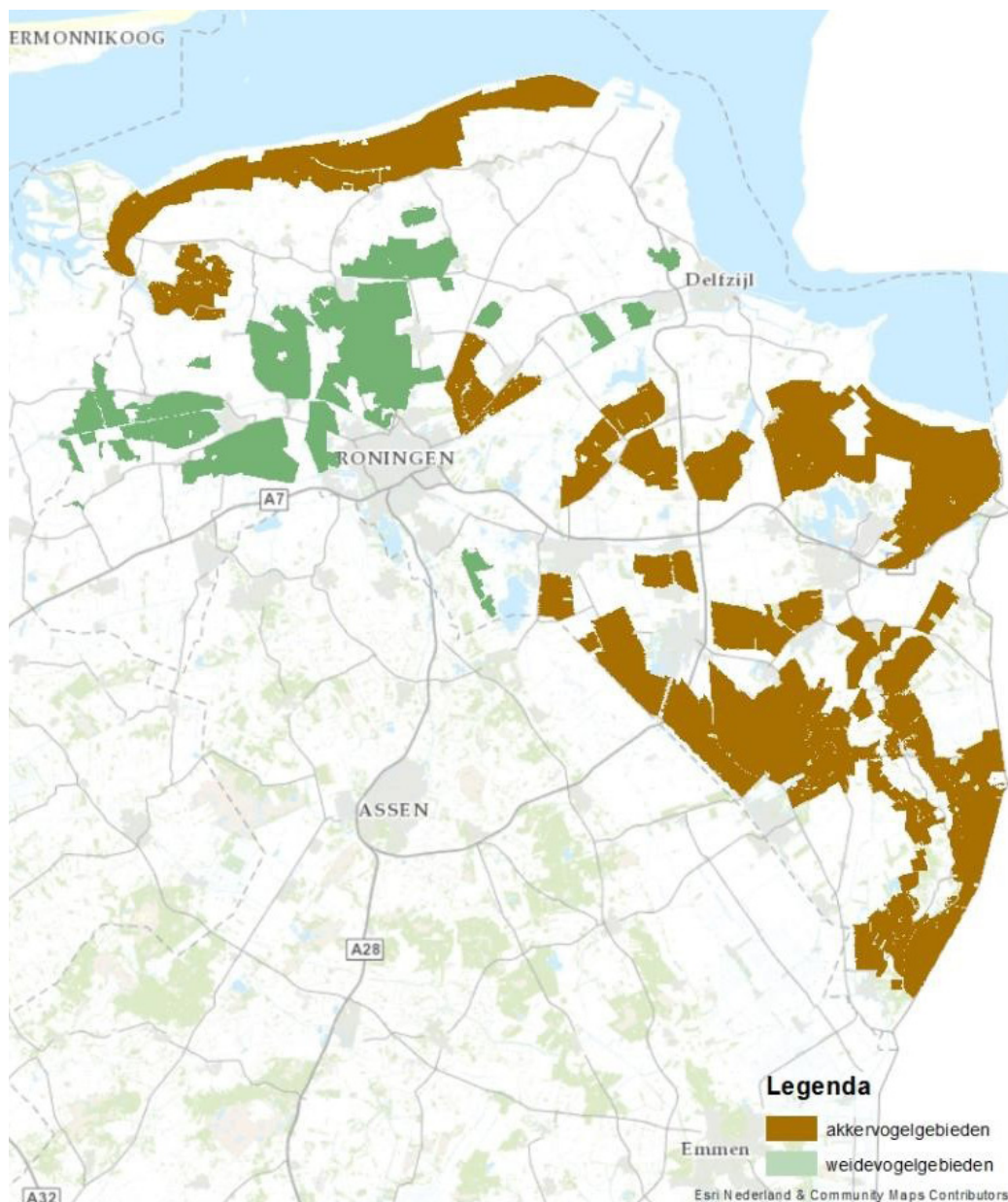
Overzichtskartaal Gronings Natuur Netwerk (GNN) met Ecologische Verbinding Zones (EVZ) en aandachtspunten. Opmerkelijk is dat de knelpunten ten opzichte van faunaverkeersslachtoffers grotendeels in het GNN liggen. Op één locatie valt de kruising EVZ en knelpunt faunaverkeersslachtoffers samen, dit is bij Blijham.

Wegen die door akkervogel- weidevogelkerngebieden lopen

De provincie wil akker- en weidevogelkerngebieden behouden, herstellen en ontwikkelen. Aangezien relatief grote delen van provinciale (vaar)wegen akker- en weidevogelkerngebieden doorkruizen, kan men hier een effect verwachten. Dit aandachtspunt gaat apart in op de ecologische kansen voor wegen die lopen door akkervogel- en voor weidevogelgebieden.

Ondanks de maatregelen die genomen zijn ten behoeve van weidevogels, gaan de weidevogelpopulaties achteruit. Door rekening te houden met de beplanting en het beheer van de provinciale wegbermen die door de weidevogelkerngebieden lopen, kan worden bijgedragen aan verbetering van het leefgebied van weidevogels in provincie Groningen.

Weidevogelsoorten genieten de voorkeur voor open landschappen, waar het predatierisico lager is (Teunissen et al., 2012). Hieruit kan men afleiden dat opgaande wegbeplanting een negatief effect kan hebben op weidevogelgebieden. Er wordt geadviseerd om beplanting langs wegen door weidevogelgebieden achterwege te laten. Beheergerelateerde maatregelen zoals het instellen van



Afbeelding: Overzichtskartaal weidevogel- en akkervogelgebieden

een latere maaidatum en de vermindering van bemesting van bermen kunnen eveneens bijdragen aan het verhogen van de kwaliteit van het leefgebied (De Molenaar et al, 2000). Verstoring door verlichting van auto's kan worden beperkt door in de buitenbochten van wegen een haag aan te planten, hiermee wordt voorkomen dat het licht uitstraalt op het weidevogelgebied.

Wegen met veel ree verkeersslachtoffers

Om te voorkomen dat migrerende dieren verdrinken of slachtoffer worden van het verkeer pleit de provincie voor veilige passeerplaatsen. Uit data van de provincie over valwild komen een aantal wegdelen naar voren met een hoog aantal faunaverkeersslachtoffers. Het overgrote deel van de slachtoffers betreffen reeën.

Afhankelijk van het achterland van de betreffende weg en de wegkenmerken kan men een keuze maken tussen de realisatie van een passage of het creëren van een barrière zoals het uitrasteren van de weg, om het aantal faunaverkeersslachtoffers te verminderen. Bij een weg met aan de ene kant bos en aan de andere kant agrarisch land, ligt de keuze voor het uitrasteren van de weg om zo aanrijdingen van reeën te voorkomen voor de hand, aangezien het agrarische land geen onderdeel uitmaakt van het leefgebied van het ree. Aan de andere kant, als een weg twee bosgebieden doorsnijdt is de keuze voor een passage het meest voor de hand liggend om zo het leefgebied te vergroten. Het aantal verdrinkingslachtoffers kan beperkt worden door de realisatie van fauna uittreedomogelijkheden in kanalen (FUP's).

Bij elke aanpassing of nieuwe aanleg van beschoeiing zal al in vroeg stadium gekeken worden naar mogelijkheden om verdrinkingslachtoffers te voorkomen. Als dat inpasbaar en mogelijk is, kan bijvoorbeeld gekozen worden om geen harde beschoeiing toe te passen, maar glooiende oevers.

(Vaar)wegen die vliegroutes van vleermuizen onderbreken

De provincie wil inzetten op behoud van biodiversiteit buiten het GNN, met name voor vleermuizen. Daarom is het van belang het effect van een infrastructurele opgave op vleermuizen mee te nemen in een afweging. Vleermuizen passeren wegen veelal op hoogte van de beplanting langs of kruisend met de weg. Indien de beplanting laag is passeren de vleermuizen op een lage hoogte de weg waardoor een gevaarlijke situatie ontstaat (Russel et al., 2008). Een passage over de weg heen, bijvoorbeeld een hop-over of een boombrug, kan vleermuizen op een veilige hoogte brengen.



Afbeelding Principeprofiel Hop-Over.

Uit een onderzoek van Bach et al. (2004) blijkt, dat voor veel vleermuissoorten een onderdoorgang zoals een viaduct de meest geschikte oplossing is. Desalniettemin zijn sommige onderdoorgangen ongeschikt voor de grotere soorten waaronder de laatvlieger en rosse vleermuis. De grotere vleermuissoorten maken geen gebruik van lage (<6 m) tunnels, bruggen en duikers. Bruggen, duikers en viaducten met een minimale hoogte van zes meter zijn voor alle vleermuissoorten geschikt (Limpens et al., 2004).

3.3 Bermbeheer

Een actief ecologisch bermbeheer kan bijdragen aan vergroting van de biodiversiteit en de verspreidingskansen van soorten. Dit kan niet overal, maar bij elke aanpassing of nieuwe aanleg van de provinciale wegen (van enige omvang) zal al in vroeg stadium gekeken worden naar kansen of met gericht bermbeheer bij kan worden gedragen aan ecologische doelstellingen.

Bijen in de berm

Wilde bijen zijn essentieel voor ons voortbestaan en dat van de natuur om ons heen. Ze vormen een belangrijke schakel in de natuurlijke voedselketens en spelen een essentiële rol in de bestuiving van inheemse planten- en voedselgewassen. Het is daarom belangrijk om in het dagelijkse beheer van onze natuur- en groengebieden rekening te houden met de bijen die daar leven. Daar profiteren ook andere planten en dieren van. Bij-vriendelijk beheer is gericht op het behouden of ontwikkelen van een gevarieerd bloem- en structuurrijk landschap met veel afwisseling en overgangen op kleine schaal.

zie 'bosrand'.



Afbeelding 64. Streefbeeld op zandgrond: dunne bermvegetatie met een klein aandeel grassen, enkele onbegroeide delen en enkele



Afbeelding 65. Stem de maaifrequentie af op het bereiken van een gevarieerde bloemenrijkdom. Laat telkens een deel van de vegetatie

Afbeelding: Printscreen van Streefbeeld wegbermen en slootkanten (Bron: Wilde bijen-beheer, Een handreiking voor bij-vriendelijk beheer van onze natuurlijke omgeving, Eelerwoude en Koeman en Bijkerk bv, 2015).

Daarin vinden de bijen een plek om voedsel te vinden, te nestelen en te overwinteren. Het bevorderen van wilde bijen kan met streekeigen plantensoorten en een aangepast maaibeheer gerealiseerd worden. Maat let op: Alles past niet overal. Stinsenplanten passen bijvoorbeeld goed in wegdelen waar parken, landgoederen en slingertuinen voorkomen.

Kort samengevat is een diversiteit aan bloemen die gezamenlijk bloeien van maart t/m oktober wenselijk. Denk hierbij aan stinzeplanten, kruiden en struiken. Voor de nestgelegenheid is een ongemaaide vegetatie, kale bodem, reliëf en onbehandelde verharding wenselijk.

3.4 Natuurlijk sturen

Bij infrastructurele opgaven ontstaat vaak een spanningsveld tussen een duurzaam veilige inrichting en ruimtelijke kwaliteit. We zien dat gebiedsspecifieke kwaliteiten met name in de wegbermen steeds meer onder druk staan vanuit Duurzaam Veilig. Echter veel wegbeheerders zijn ook van mening dat wanneer men de berm uniform en veilig inricht, de uiterlijke kenmerken van de omgeving dusdanig veranderen dat het weggebruikers juist aanzet om bijvoorbeeld harder te rijden en het 'bedachtzaam veilig rijden' minder aan de orde lijkt te zijn.

Het is de wens van de wegbeheerder om de veiligheid van de weggebruikers te verhogen. De omgeving en het wegbeeld zijn van essentieel belang voor de beleving (waarneming) en gedrag van de weggebruiker. Hier ligt de opgave voor Natuurlijk Sturen.

Natuurlijk Sturen is een denk- en werkwijze die uitgaat van de interactie tussen het gedrag van de bestuurder van een voertuig en de lokale wegomgeving. Van belang is de gedachte dat de weg en vooral de directe omgeving ervan, zoals die zich aan de bestuurder voordoen, zo moeten worden ingericht dat ze een nuttige invloed uitoefenen op het verkeers- en snelheidsgedrag van die bestuurder. Tevens draagt deze nieuwe inrichting bij aan de ruimtelijk kwaliteit van de plek.

BIJLAGEN

Bijlage I : Landschappelijke functie van de weg

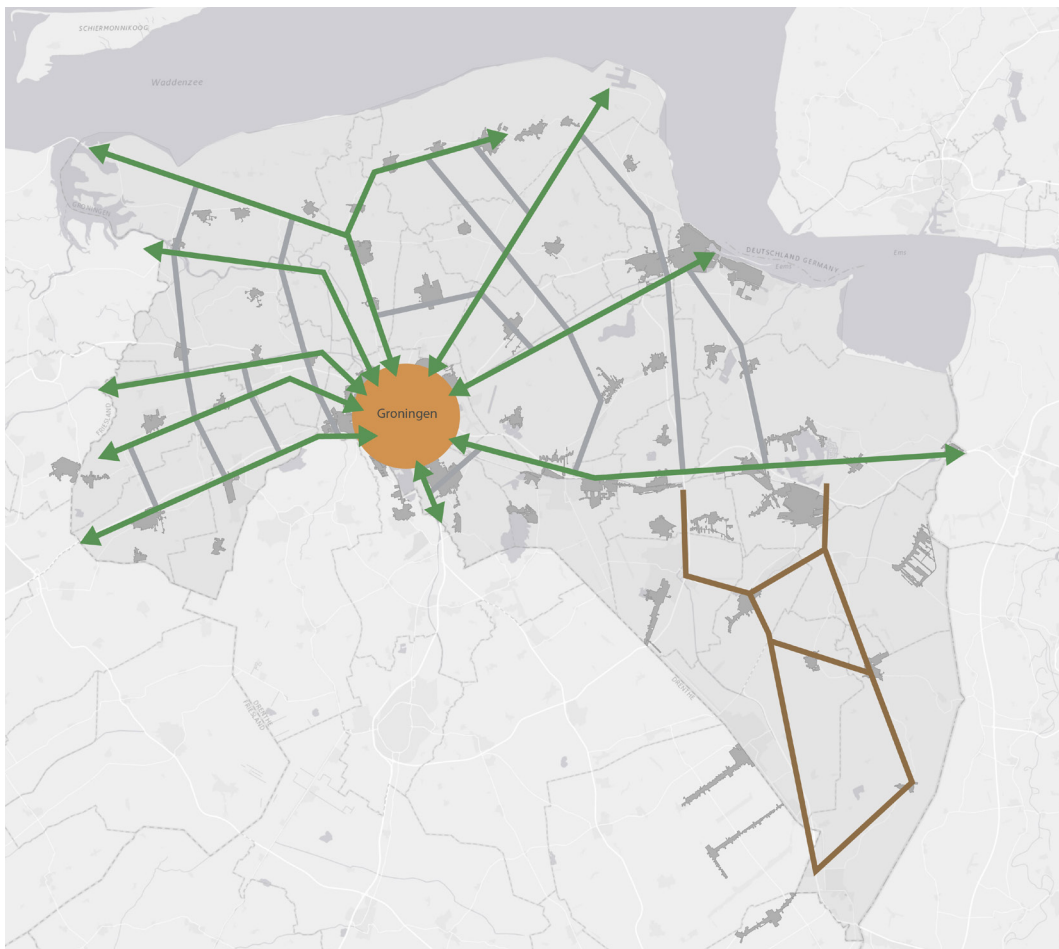
Bijlage II: Ecologische beleidsdoelen

BIJLAGE I: LANDSCHAPPELIJKE FUNCTIE VAN DE WEG

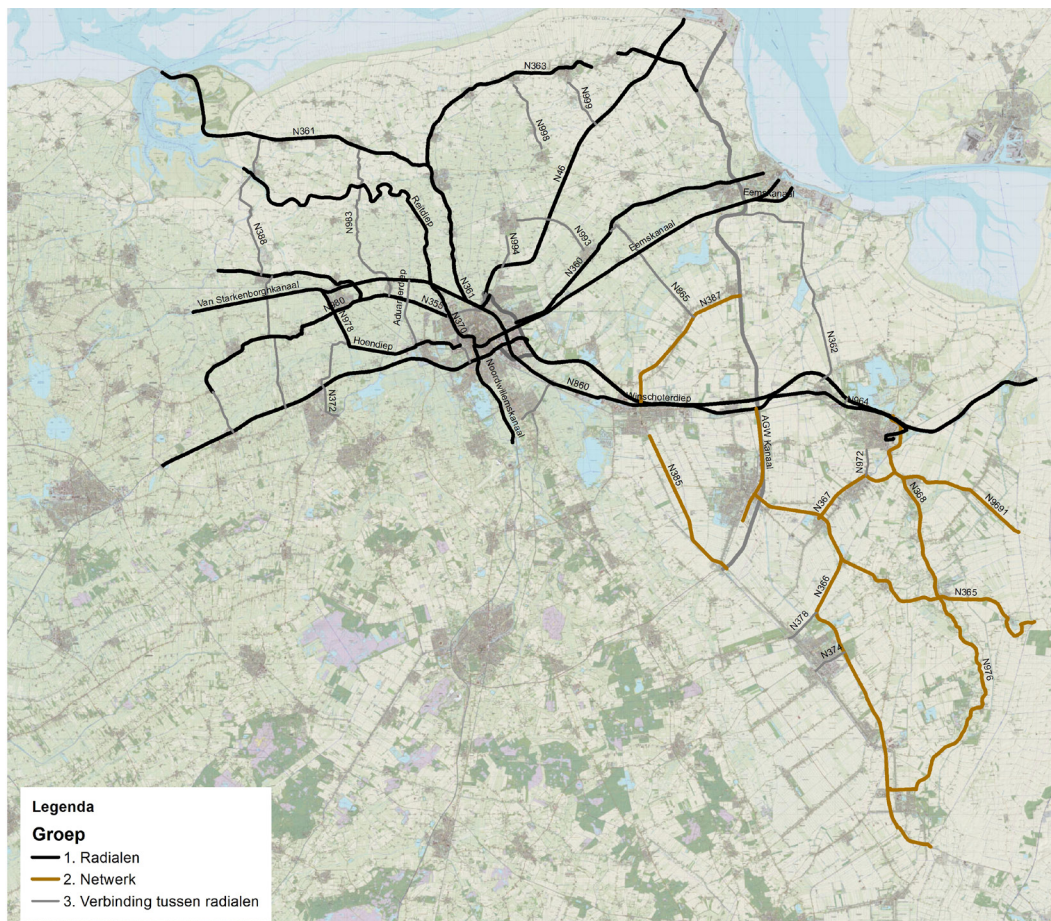
Routenetwerk Groningse (vaar)wegen

In het proces naar de totstandkoming van de principeprofielen is bepaald welke functie de (vaar)weg heeft in het routenetwerk. De (vaar)wegen kennen een duidelijke onderlinge samenhang in functie maar verschillen ook van elkaar. De (vaar)wegen in Groningen zijn door hun functie in het routenetwerk te categoriseren in drie groepen. Deze zijn:

- A.** (Vaar)Wegen die in verbinding staan met de stad. Als begin of eind. Ze vormen radialen met Groningen in het midden;
- B.** De grijze (vaar)wegen verbinden de radialen, waardoor een spinnenwebstructuur ontstaat;
- C.** (Vaar)Wegen die niet in verbinding staan met de stad maar met de dorpen onderling, als eigen netwerk, los van Groningen.



Overzichtskaart: conceptuele weergave van het routenetwerk van (vaar)wegen met onderlinge verschillen of samenhang.



Wegen met eenzelfde bestemming

Binnen elke groep in het routenetwerk zijn duidelijke onderlinge verschillen en overeenkomsten waar te nemen in de bestemming en ligging. Dit maakt dat we binnen elke groep verschillende (vaar)wegen van elkaar kunnen onderscheiden en bundelen. Binnen elke 'bundel' heeft de weg dezelfde bestemming en/of vormt deze een belangrijke ontsluiting van een specifiek gebied. Een bestemming kan bijvoorbeeld een stad als Delfzijl zijn, maar ook een specifiek gebied als het 'Hoge noorden' of 'Duitsland'.

A. (Vaar)Wegen die in verbinding staan met de stad. Als begin of eind. Ze vormen radialen met Groningen in het midden:

- Groningen - Friesland
- Groningen - Hoge noorden
- Groningen - Eemshaven
- Groningen - Delfzijl
- Groningen - Duitsland
- Groningen - Assen

B. De grijze (vaar)wegen verbinden de radialen, waardoor een spinnenwebstructuur ontstaat:

- Verbinding van radialen

C. (Vaar)Wegen die niet in verbinding staan met de stad maar met de dorpen onderling, als eigen netwerk, los van Groningen:

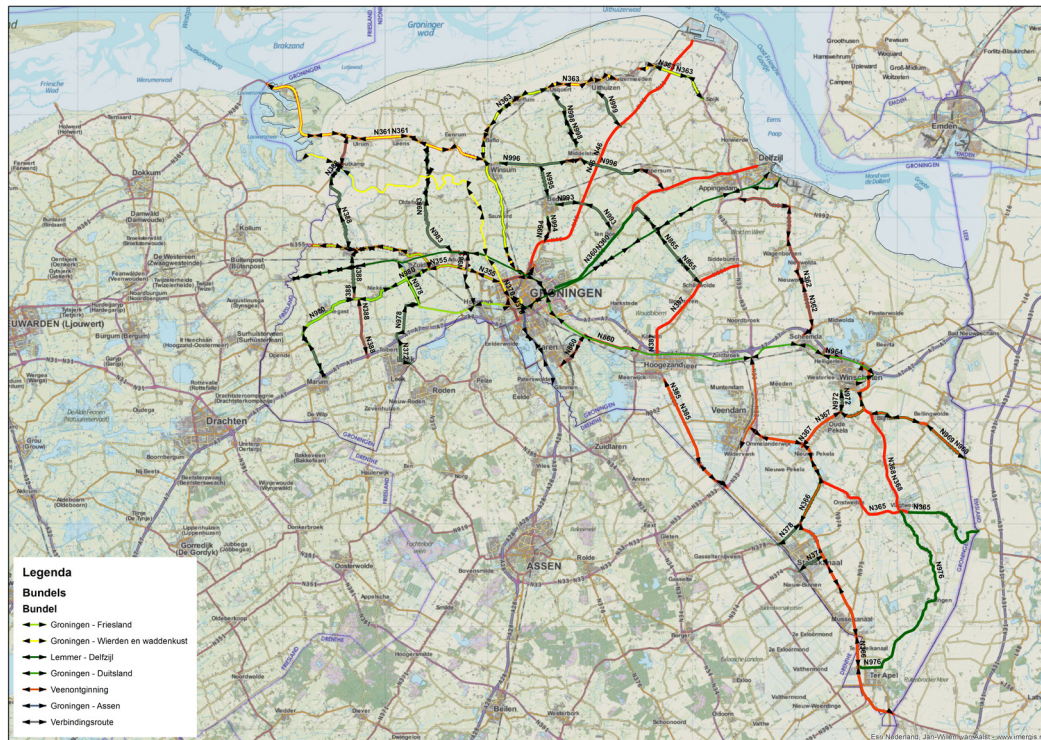
- Veenontginning (veenkoloniën)
- Ruiten Aa



Overzichtskaat: conceptuele weergave van de bundels van (vaar)wegen met onderlinge verschillen of samenhang.

Invloed van de functie en bestemming op de keuze voor het type wegbeplanting

De categorisering van (vaar)wegen op dit schaalniveau is één van de factoren die kan meespelen in de afweging van de keuze voor het streefbeeld. Het bepaalt of een (vaar)weg of een groep (vaar)wegen een mate van ruimtelijke samenhang moet hebben. Dit kan betekenen dat het voor sommige (vaar)wegen belangrijk is dat ze zich kenmerken door opgaande beplanting, al dan niet met variatie in plantsoorten en leeftijden. Echter kan, bijvoorbeeld bij een omleiding, ook de keuze gemaakt worden deze beplanting door te zetten op het oude tracé en de omleiding (het nieuwe tracé) onbeplant te laten. Daarbij kan zich de situatie voordoen dat het gewenste streefbeeld ook van toepassing is op wegdelen die niet (meer) in eigendom zijn van de provincie.



Overzichtskaat: werkelijke weergave van de bundels van (vaar)wegen met onderlinge verschillen of samenhang (opgenomen in de interactieve kaart).

BIJLAGE II: ECOLOGISCHE BELEIDSDOELEN

Colofon

De Handleiding Visie (vaar)wegbeplantingen is een uitgave van Eelerwoude en Provincie Groningen.

Projectgegevens:

Project: 7457 / 8088
Redactie: Eelerwoude en provincie Groningen
Vormgeving: Eelerwoude
Bestandsnaam: 170529.7457.8088.jv.leidraad visie wegbeplantingen.indd

Projectteam Eelerwoude:

Projectleider: Joris van der Vet
Ontwerper: SijtseJan Roeters, Francis Schaefers

Eelerwoude heeft vestigingen in Goor, Diever, Wassenaar en Culemborg.

© Eelerwoude 2017, provincie Groningen heeft toestemming dit document aan te passen en openbaar te maken zonder schriftelijke toestemming van Eelerwoude.

www.eelerwoude.nl

