

KWALITEITSVERBETERING LANDSCHAP & GROENBLAUWE MANTEL

RECONSTRUCTIE N65



COLOFON

RECONSTRUCTIE N65

Kwaliteitsverbetering Landschap & Groenblauwe Mantel - Reconstructie N65
Oosterhout, 4 februari 2020
IND-0435632-01D



Vestiging Oosterhout

Beneluxweg 125
Postbus 40
4900 AA Oosterhout
+31 (0) 162 487 500

info@croonenburo5.com

Vestiging Maastricht

Wim Duisenbergplantsoen 21
Postbus 959
6200 AZ Maastricht
+31 (0) 43 325 32 23

www.croonenburo5.com



Vestiging Oosterhout

Beneluxweg 125
Postbus 40
4900 AA Oosterhout
+31 (0) 162 487 000

info.nl@anteagroup.com

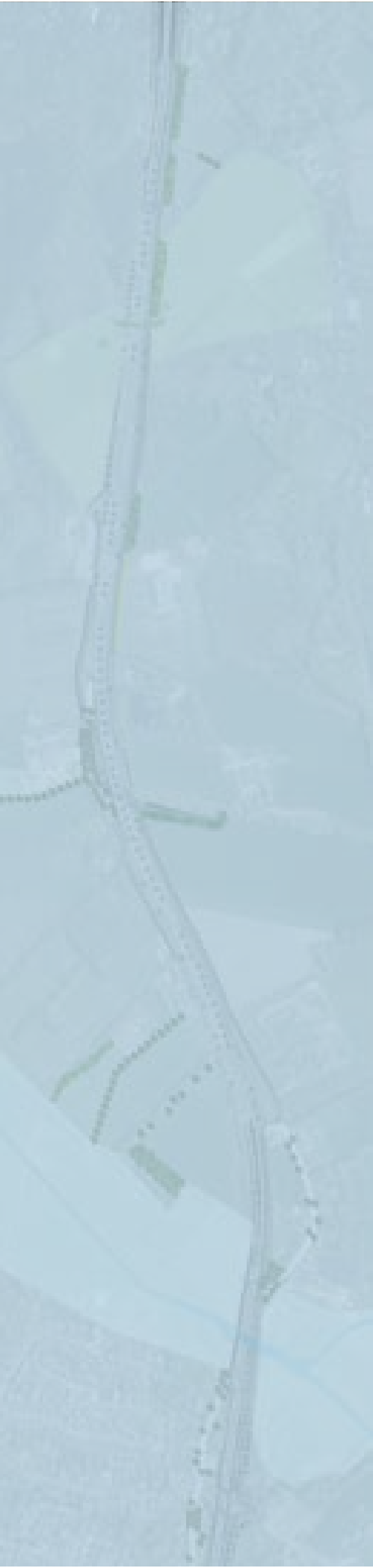
VRIJGAVE

Opsteller(s):
EvT, LK

GOEDKEURING

Projectleider:
GIR

Datum vrijgave:
4 februari 2020



INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	5
1.1 AANLEIDING EN DOEL	5
1.2 LEESWIJZER	5
2. GEBIEDSANALYSE	7
3. GROENBLAUWE MANTEL	9
3.1 ONDERBOUWING INTERIM OMGEVINGSVERORDENING	9
3.2 BEOORDELING LOCATIES	11
4. VERPLAATSING TANKSTATION	17
5. KWALITEITSVERBETERING VAN HET LANDSCHAP	19
5.1 HERSTELLEN HISTORISCH KARAKTER N65	20
5.2 VERBETEREN ECOLOGISCHE VERBINDINGEN	21
5.3 HERSTELLEN KLEINSCHALIG LANDSCHAP MET LANDSCHAPSELEMENTEN	23
5.4 TOTALE KWALITEITSINVESTERING	24



INLEIDING

1.1 AANLEIDING EN DOEL

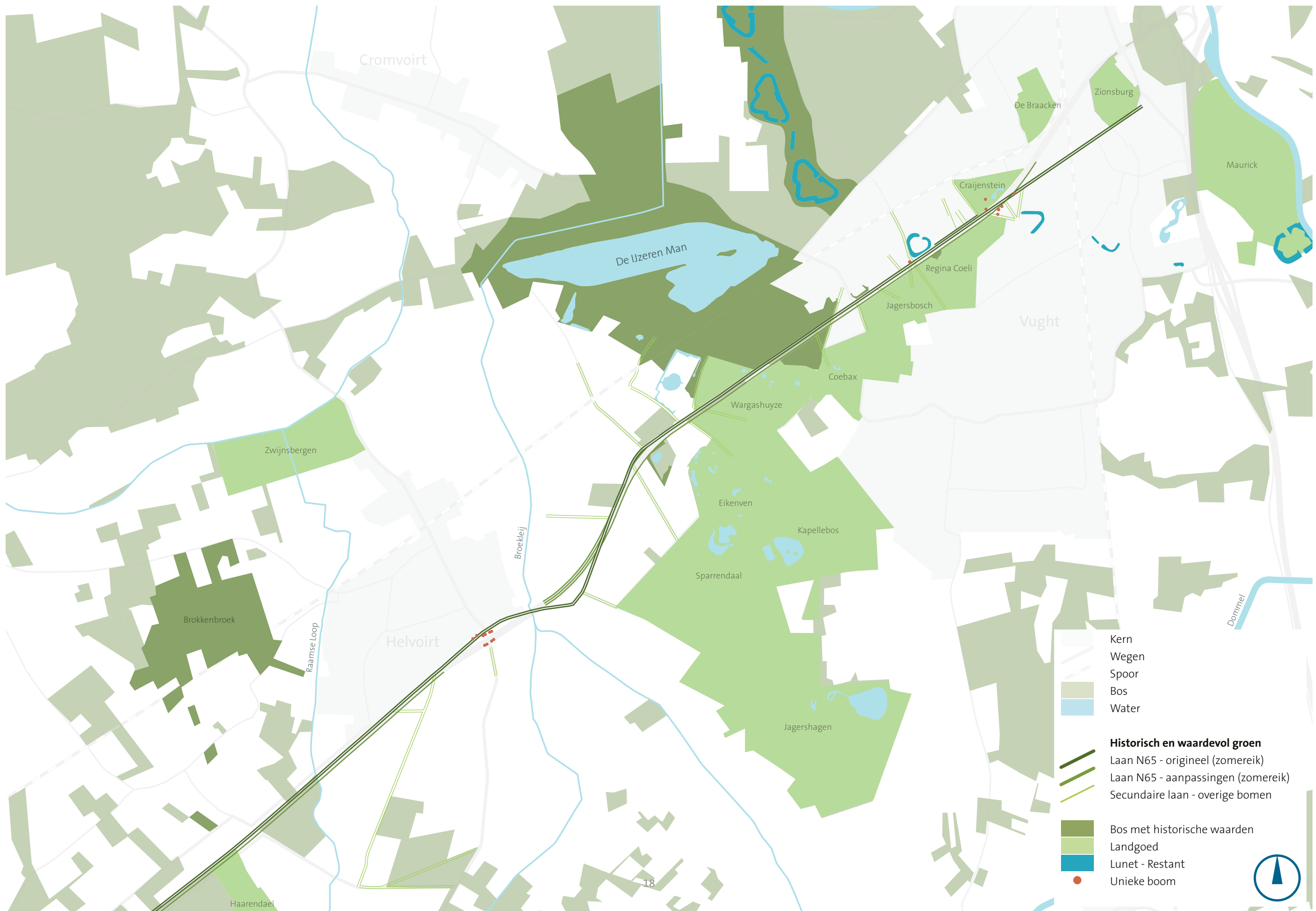
De reconstructie van de N65 heeft effecten op het omliggende landschap. Zo worden er verschillende kruisingen en parallelwegen aangepast om zo de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. De verkeerskundige maatregelen hebben ook een bepaald ruimtebeslag en daarmee een effect op het omliggende landschap. De voorliggende memo bestaat uit een onderbouwing van de landschappelijke effecten en maatregelen. De Interim omgevingsverordeening van de provincie Noord-Brabant schrijft voor dat een bestemmingsplan van toepassing op de Groenblauwe mantel:

- strekt tot behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van het watersysteem en de daarmee samenhangende ecologische waarden en kenmerken en landschappelijke waarden en kenmerken;
- stelt regels ter bescherming van de ecologische, landschappelijke en hydrologische waarden en kenmerken van het gebied;
- borgt dat een ontwikkeling gepaard gaat met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken en landschappelijke waarden en kenmerken.

In dit rapport worden de ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken omschreven en de manier waarop zij worden behouden en hersteld. In een voorwaardelijke verplichting wordt vervolgens bepaald dat de maatregelen binnen 2 jaar na realisatie van de reconstructie N65 uitgevoerd dienen te zijn.

1.2 LEESWIJZER

Hoofdstuk 2 bestaat uit een gebiedsanalyse van de N65, waarbij wordt ingezoomd op de ontstaansgeschiedenis van de N65 en de landschappelijke en cultuurhistorische kenmerken van de omgeving. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 nader ingegaan op de ligging van de N65 in de Groenblauwe mantel. Hoofdstuk 4 bestaat uit een onderbouwing van de verplaatsing van het tankstation langs de N65. In het afsluitende hoofdstuk wordt ingegaan op de kwaliteitsverbetering van het landschap en welke maatregelen hiervoor getroffen worden. In bijlage 1 is het ontwerp voor de verschillende kwaliteitsverbeterende maatregelen bijgesloten.



2

GEBIEDSANALYSE

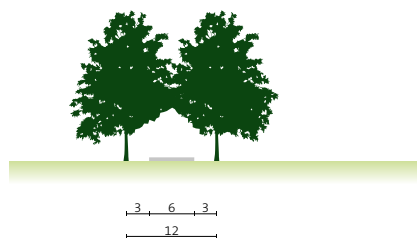
De N65 is aangelegd in de periode tussen 1810 en 1813 en heeft het karakter van een oude Napoleonsweg. De weg is aangelegd om snelle verplaatsing van Franse troepen en materieel mogelijk te maken. Om die reden loopt de N65 als één vloeiende lijn van Tilburg naar 's-Hertogenbosch. De N65 volgt de contouren van het landschap en wordt begeleid door laanbeplanting of groene flanken (bermen, hagen) in de bebouwde kom van Vught. De laanbeplanting is aan weerszijden van de weg en in de middenberm aanwezig (met uitzondering van delen van de N65 in Vught). Vrijwel overal betreft dit eiken. De laanstructuren in zowel de midden- als zijbermen vormen een onmiskenbare kernkwaliteit van de N65 en dragen in grote mate bij aan het groene karakter van de weg.

Het gebied waar de N65 in ligt kent vruchtbare leemgronden die het gebied veel voorspoed en rijkdom brachten. Vanaf de 19e eeuw ontstond een landgoederenzone die zich vanaf 's-Hertogenbosch in zuidwestelijke richting uitstrekte. Veel van deze landgoederen zijn zichtbaar vanaf de N65 en medebepalend voor het karakter van de N65. In de omgeving van de N65 liggen daarnaast vele monumenten.

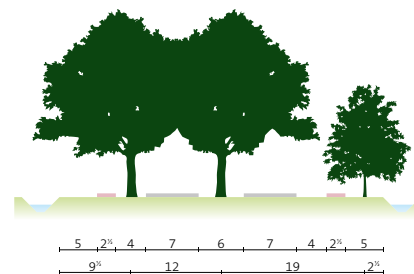
In ruimtelijk opzicht zijn de N65 en de wegen die de N65 kruisen te kenmerken als één grote, open ruimte die in de bebouwde kom van Helvoirt en Vught van gevel tot gevel loopt en daarbuiten zich doorzet in het omringende landschap. Deze wegen maken onderdeel uit van de ruimte in het landschap en de ruimte tussen de bebouwing in de bebouwde kom. Dit voorziet de gebruikers en aanwonenden van deze wegen van overzicht en oriëntatie.

Los en gegroepeerd op erven, linten en blokken langs de N65, komt bebouwing in diverse vormen (woonbebouwing, bedrijfsbebouwing, agrarische bebouwing) voor. De bebouwing langs de N65 is divers, soms bestaat hij uit voorname villa's, in andere gevallen uit rijwoningen, in weer andere gevallen uit historische lintbebouwing en soms bestaat de bebouwing uit horeca- of brandstofvoorzieningen. De bebouwing geeft oriëntatie, het maakt duidelijk waar de weggebruiker zich bevindt. De ruimten tussen de bebouwing bestaat uit tuinen, terrassen, en landgoedparken. Deze afwisselingen tussen bebouwde en groene ruimte is kenmerkend voor het stedenbouwkundige stramien rondom de N65.

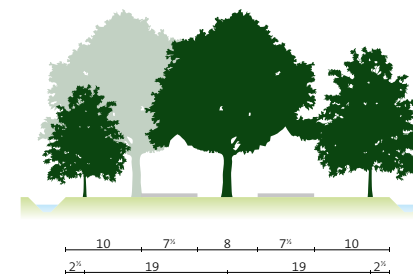
Origineel profiel 1840



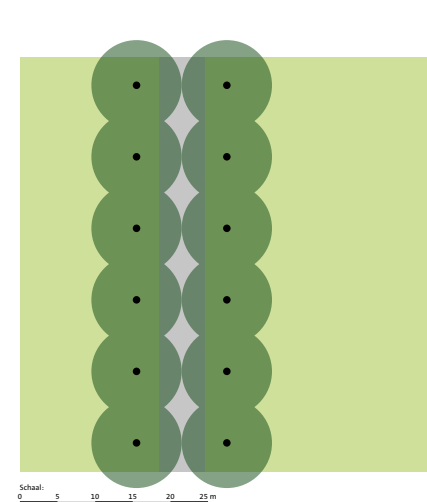
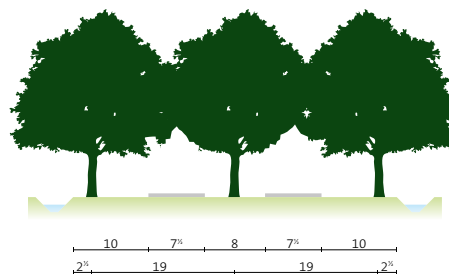
Huidig profiel



Profiel in ontwerp



Toekomstig profiel



Bomenprofiel N65 (Bron: EPvE, RoyalHaskoningDHV)



GROENBLAUWE MANTEL

3.1 ONDERBOUWING INTERIM OMGEVINGSVERORDENING

De Interim omgevingsverordening bevat regels voor projecten die plaatsvinden binnen de Groenblauwe mantel (artikel 3.32). Deze projecten dienen rekening te houden met een kwaliteitsverbetering van het landschap. Bij de wijziging van de N65 is de onderbouwing voor deze kwaliteitsverbetering als volgt opgebouwd:”

a. een omschrijving van het gebied waarop het voorbereidend onderzoek was gericht; Voorbereidend onderzoek

In de MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) Verkenning N65 Vught-Haaren is door een samenwerkingsverband van Rijkswaterstaat, provincie Noord-Brabant en de gemeenten Haaren, Vught en 's-Hertogenbosch onderzocht welke maatregelen getroffen kunnen worden om de gestelde doelstellingen te behalen. De MIRT Verkenning heeft geleid tot het Voorkeursalternatief (VKA) met een integraal maatregelenpakket. Het VKA is op 24 maart 2016 vastgesteld door de Stuurgroep N65. Op basis hiervan is door de minister van Infrastructuur en Milieu op 27 juni 2016 een voorkeursalternatief vastgesteld. Hiermee is de MIRT Verkenning afgesloten.

Plangebied binnen gemeente Vught

Het plangebied wordt aan de westelijke zijde begrensd door de gemeentegrens van Vught en loopt in oostelijke richting tot circa 300 meter voorbij de aansluiting Helvoirtseweg/ John F. Kennedylaan (hectometerpaal 4.18). Op nevenstaande pagina is het plangebied in haar context weergegeven. Het plangebied bestaat niet alleen uit de gronden van de N65. Ter hoogte van de bebouwde kom van Vught, behoren de kruisingen met de Boslaan, Bréautélaan en John F. Kennedylaan eveneens tot het plangebied. Tevens is het plangebied vergroot om parallelwegen en het ecoduct mogelijk te maken.

Plangebied binnen de gemeente Helvoirt

Het plangebied wordt aan de oostelijke zijde begrensd door de gemeentegrens van Haaren en loopt in westelijke richting tot de aansluiting Monseigneur Zwijssenstraat/Koolhofweg (hectometerpaal 12.0). Op nevenstaande pagina is het plangebied in haar context weergegeven. Het plangebied bestaat niet alleen uit de gronden van de N65. Ter hoogte van de bebouwde kom van Helvoirt, behoort de kruising Torenstraat/ Molenstraat eveneens tot het plangebied. Tevens is het plangebied vergroot om een viaduct en parallelwegen mogelijk te maken. De gronden behorende bij de te amoveren panden zijn geheel opgenomen in het plangebied.

b. een beschrijving van de aard van het verkeerskundig probleem waarop dat voorbereidend onderzoek was gericht en van de aard van de ruimtelijk relevante ontwikkelingen in het gebied;

De A65/N65 is de rijksweg die loopt van de A58 bij Tilburg (knooppunt De Baars) naar de A2 bij 's-Hertogenbosch (knooppunt Vught). De weg heeft een (boven)regionale verkeersfunctie en is daarnaast ook een belangrijke ontsluitingsweg voor de gemeenten Haaren, Vught en Oisterwijk. In de huidige situatie staan, gezien de toenemende verkeersintensiteit, de leefbaarheid langs, de doorstroming over en de verkeersveiligheid op de N65 onder druk. De N65 doorkruist de kernen Vught en Helvoirt. De toenemende hoeveelheid verkeer en opstoppingen op de kruisingen veroorzaken een verslechtering van de luchtkwaliteit en geluidhinder in de directe omgeving

van de weg. Daarnaast vormt de weg een barrière en zorgt voor een slechte oversteekbaarheid van de verschillende kruisingen voor zowel auto's als het langzaam verkeer. Dit heeft negatieve gevolgen voor de algemene verkeersveiligheid. Ook is er in de huidige situatie, slechts langs een klein gedeelte van de N65 een parallelweg gelegen. Hierdoor is het agrarisch verkeer genoodzaakt gebruik te maken van de N65. Gezien de geringe maximale snelheid van agrarische voertuigen hindert dit de overige weggebruikers.

Om deze knelpunten te verminderen werkt de gemeente Vught, samen met Rijkswaterstaat, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Haaren, aan de reconstructie van de N65. Voor het project zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

- vermindering van barrièrewerking en verbetering oversteekbaarheid;
- verbetering van de verkeersveiligheid;
- vermindering van de geluidhinder;
- verbetering van de luchtkwaliteit;
- verbeteren doorstroming;
- toepassing duurzaamheid en innovatie.

c. een onderbouwing van de voorkeur voor het in het plan opgenomen tracé, mede aan de hand van het voorbereidend onderzoek bedoeld onder a en b;

Zoals de 'mooiste weg van Brabant' vroeger vorm had vanuit functionaliteit om zo een goed microklimaat te bieden voor de troepen en handelaren, te voet en te paard (en wagen). Zo wil de 'nieuwe' N65 deze kwaliteiten behouden en versterken. Er wordt gestreefd naar een hoogwaardig microklimaat, wat bijdraagt aan de kwaliteit van de weg en de leefbaarheid van de omgeving: duurzaam, circulair en klimaatadaptief.

Zoals de weg een venster is op het landschap zo wil de weg geen barrière, maar een verbindend element zijn in zijn omgeving. Daar waar de N65 het lokale wegennet kruist wil de N65 de kruisende lokale verbinding maximaal faciliteren: geen barrière maar een veilige verbinding: zowel op de kruisende weg, de N65, als het kruispunt zelf.

Binnen de reconstructie bestaat de groene N65 op hoofdlijnen uit twee delen:

- Het te reconstrueren deel vanaf de Boslaan in Vught tot aan Tilburg, welke op maaiveld ligt met zowel eiken aan weerszijden van de rijbanen als de karakteristieke rij in de middenberm. De middenbermrij is karakteristiek voor de bijzondere uitstraling van deze weg en zal zo maximaal mogelijk behouden dan wel gereconstrueerd worden, behoudens in verdiepte liggingen (Helvoirt).

- Het deel vanaf de Boslaan in Vught tot aan Craijenstein (J.F. Kennedylaan-Helvoirtseweg) waar het handhaven van de karakteristieke laan, voor zover nog aanwezig, structureel niet meer mogelijk is als gevolg van verdiepte liggingen, krijgt straks een heel andere sfeer en zal met haar open tunnelbak en ongelijkvloerse verbindingen ingepast worden in het parklandschap zoals de gebiedsvisie van de gemeente Vught dit gebied typeert. Daar waar een aantal oude eiken of andere bomen behouden kunnen blijven en bijdragen aan het versterken van het parkachtige karakter, wordt dit gedaan. De verdiepte ligging van de N65 als verkeersader heeft met name binnen dit deel een hogere prioriteit. Groen door bijvoorbeeld in de tunnelbak zoveel mogelijk groene mossen, planten toe te passen en op maaiveld het parkkarakter te ontwikkelen, mogelijk zo dat vanuit de tunnelbak dit parklandschap ervaren kan worden. Zie ook figuur 8 voor een weergave van de nieuwe wegprofielen.

De kracht van de hernieuwde N65, zowel in het buitengebied als binnen Vught, wordt versterkt door alle parallelstructuren zo min mogelijk letterlijk parallel te leggen aan de N65. Juist door de parallelstructuren los te koppelen en bijvoorbeeld lokale stedenbouwkundige patronen te laten volgen, zal de N65 niet alleen functioneel, maar ook ruimtelijk losgekoppeld worden van het lokale verkeer, en ook bijdragen aan de leefkwaliteit van met name het langzaam verkeer. En dat is nu juist de bedoeling: het doorgaande verkeer zo veilig en geruisloos (minimale geluidbelasting en fijnstof) mogelijk over de N65 voeren. Hiertoe worden ook alle erfontsluitingen die nu nog direct op de N65 uitkomen uit gebruik genomen.

d. een beschrijving van het aantal te realiseren rijstroken;

Het betreft een reconstructie van de N65, waarbij het bestaande aantal rijstroken niet wordt vergroot. Zo worden er verschillende kruisingen en parallelwegen aangepast om zo de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. Ook wordt er een nieuw viaduct gerealiseerd. Op een aantal locaties heeft de N65 een verdiepte ligging. Voor een uitgebreide beschrijving van de te treffen verkeersmaatregelen wordt verwezen naar hoofdstuk 3 van de toelichting van het bestemmingsplan.

e. een beschrijving van de te treffen maatregelen, de inpassing van die maatregelen en de ligging in het terrein;

De reconstructie van de N65 moet resulteren in een verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming. Op verschillende locaties worden ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd, op een aantal locaties heeft de N65 een verdiepte ligging en er wordt een viaduct gerealiseerd. Daarbij is ook aandacht voor kwaliteitsverbeterende maatregelen, zoals twee ecopassages. In hoofdstuk 5 ‘kwaliteitsverbetering van het landschap’ worden de verschillende landschapsversterkende maatregelen nader uitgewerkt. Voor een uitgebreide beschrijving van de te treffen verkeersmaatregelen wordt verwezen naar hoofdstuk 3 van de toelichting van het bestemmingsplan.

f. een onderbouwing dat de ontwikkeling, gepaard gaat met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de onderkende ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken;

Als gevolg van de Reconstructie N65 vindt op meerdere locaties ruimtebeslag plaats binnen de Groenblauwe mantel. Dit komt met name voor rekening van de aanleg van de parallelwegen en een viaduct ter hoogte van de Sparendaalseweg in Helvoirt. Deze locatie is in de huidige situatie een gevaarlijke kruising. Het gaat om ruimtebeslag in bermen en op percelen die landbouwkundig in gebruik zijn. In het kader hiervan zijn de locaties gelegen in de groenblauwe mantel ecologisch beoordeeld. De beoordeling heeft plaatsgevonden a.d.h.v. een veldbezoek, dat heeft plaatsgevonden op 14 oktober 2019. Op de volgende pagina’s worden de resultaten beschreven.

Door de reconstructie van de N65 wordt ook geïnvesteerd in kwaliteitsverbeterende maatregelen die bijdragen aan de ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken van de Groenblauwe mantel. De kwaliteitsverbeterende maatregelen worden beschreven in hoofdstuk 5 van deze memo.

g. een beschrijving van de te treffen voorzieningen, gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk, voor zover die voorzieningen rechtstreeks verband houden met de uitvoering van het werk.

De kwaliteitsverbeterende maatregelen die getroffen worden in het kader van de reconstructie van de N65 worden beschreven in hoofdstuk 5 ‘kwaliteitsverbetering van het landschap.

3.2 BEOORDELING LOCATIES

Aansluiting Groenewoud / viaduct Sparrendaalseweg

De aansluitingen van de Groenewouddreef, Kruishoeveweg en Sparrendaalseweg op de N65 zijn in de huidige situatie ongeregeld en haaks op de N65 gelegen. Er is sprake van een gevaarlijke situatie voor zowel het gemotoriseerde- als het fietsverkeer op deze locatie. In de toekomstige situatie wordt een oplossing geboden voor gevaarlijke aansluitingen en het kruisende fietsverkeer. Door de toevoeging van het viaduct kan het verkeer in het buitengebied ten zuiden van de N65 eveneens de aansluiting op de N65 gebruiken.

Aansluiting Groenewoud - N65

Bestaande situatie

De aansluiting van de Groenewouddreef op de N65 bevindt zich in het buitengebied van Vught. De aansluiting is niet voorzien van een VRI, maar enkel van opstelvakken voor het afslaand verkeer. Doordat de Groenewouddreef haaks op de N65 is aangesloten, rijden de automobilisten middels een scherpe bocht de N65 op. Het doorgaand verkeer op de N65 heeft voorrang. Er is, voor het uitvoegend verkeer van de N65 (richting Tilburg), een uitvoegstrook aanwezig richting de Groenewouddreef. De aansluiting vormt daarnaast een onderbreking in de fietsstructuur die aan de noordzijde van de N65 is gelegen. Er is daarom sprake van overstekende fietsers ter plaatse van de aansluiting. Het is in de huidige situatie voor de automobilist niet duidelijk aangegeven dat hier fietsers rijden. Dit kan gevaarlijke situaties veroorzaken.

Deze locatie wordt gekenmerkt door de bedrijvigheid die aanwezig is aan weerszijden van de N65. Het restaurant dat naast de aansluiting is gelegen en de bijbehorende parkeerplaats zijn prominent aanwezig. Ten westen van het restaurant is een boomkwekerij en een loonbedrijf gelegen. Aan de overzijde van de N65 zijn een agrarisch bedrijf en een handelsonderneming gelegen.

Het landschap rondom deze locatie wordt gekenmerkt door de bomenrijen- en lanen, die de open graslanden en akkers afbakenen. De bedrijvigheid die is gelegen rondom de N65 is door de vele landschapselementen langs de N65 en in de omgeving goed ingepast. De parkeerplaats is wel goed zichtbaar vanaf de N65.

Toekomstige situatie

De voorgenomen ontwikkeling maakt het mogelijk om de diverse (onveilige) aansluitingen van erftoegangswegen op de N65 te sluiten. De Groenewouddreef vormt in de nieuwe situatie een alternatief voor het landbouwverkeer, waardoor de noodzaak om de N65 te gebruiken ontnomen wordt. Er ontstaat een parallelstructuur aan de noordzijde van de N65, die de percelen in het buitengebied van Vught verbindt via de Parallelweg met zowel de Torenstraat (Haaren) als de Boslaan (Vught).

Ecologische beoordeling

De huidige ecologische waarden van de locatie zijn beperkt. De waarden zijn gekoppeld aan de aanwezigheid van een wegberm met bomen, en de aangrenzende bedrijvigheid van een restaurant, boomkwekerij en een loonbedrijf. Gezien de ligging van de locatie op korte afstand van de N65 is er sprake van een hoge mate van verstoring door wegverkeer in de vorm van geluid en luchtkwaliteit.

De aanleg van de nieuwe infrastructuur gaat gepaard met de aanplant van een groot aantal bomen in het kader van de landschappelijke inpassing. De nieuw aan te planten bomen nemen dan de ecologische waarden van de huidige bomen van de boomkwekerij als het ware over. Er is dan geen sprake van een afname van de ecologische kwaliteit in dit deel van de groenblauwe mantel.

Met het oog op behoud van waarden en daarnaast het streven naar verhoging van die waarden, wordt in de nieuwe situatie overgegaan op ecologisch bermbeheer. Dit houdt in dat het bermbeheer bestaat uit 1 à 2 keer maaien per jaar, waarbij het maaisel na drogen wordt afgevoerd. Het bermbeheer wordt in ieder geval niet als klepelmaaien uitgevoerd. Het verdient de voorkeur het maaien uit te voeren met behulp van een cyclomaaiër.



Zicht op parkeerterrein van restaurant In t Groene Woud



Aansluiting Groenewoud op N65 (Bron: RoyalHaskoningDHV)

Kruising Kruishoeveweg - Sparrendaalseweg

Bestaande situatie

In de huidige situatie zijn zowel de Kruishoeveweg (noordelijk) als de Sparrendaalseweg (zuidelijk) direct aangesloten op de N65. De beide wegen zijn haaks op de N65 gelegen, wat zorgt voor een scherpe bocht voor het in- en uitvoegend verkeer op de N65. Er geldt een snelheidslimiet van 60 kilometer per uur en er is geen sprake van een VRI op de beide wegen.

De Sparrendaalseweg is een erftoegangsweg die één perceel ontsluit en in zuidelijk richting middels een T-splitsing aansluit op een weg die eveneens de Sparrendaalseweg heet. De weg is tussen 07.00 en 09.00 uur (in de ochtendspits) niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van bestemmingsverkeer, ter voorkoming dat de weg als sluiproute bij file gebruikt wordt. De Kruishoeveweg is een gebiedsontsluitingsweg die verschillende bedrijven, woningen en toeristische accomodaties ontsluit. De Kruishoeveweg loopt in noordelijke richting tot het dorp Cromvoirt. Er is een fietspad parallel aan beide zijden van de N65 gelegen. Het uitwisselend verkeer tussen de N65 en de Kruishoeveweg of Sparrendaalseweg is daarom genoodzaakt het fietspad te kruisen. Door de hogere snelheid waar mee gereden wordt (60 tot 80 kilometer per uur) kan dit zorgen voor een onveilige situatie voor de fietsers.

Aan weerszijden van de Sparrendaalseweg en Kruishoeveweg zijn bomenrijen aanwezig. Verder wordt de omgeving gekenmerkt door agrarische bedrijven en percelen die in landbouwkundig gebruik zijn.

Toekomstige situatie

Ter aanvulling op de eenzijdige aansluiting van het Groenewoud op de N65, wordt er een viaduct tussen de Kruishoeveweg en Sparrendaalseweg gerealiseerd. Dit viaduct zorgt voor een verbinding tussen het buitengebied ten noorden en zuiden van de N65. Het viaduct biedt een plaats waar het verkeer de N65 in het buitengebied kan kruisen, waardoor er niet omgereden hoeft te worden via de kruising Torenstraat (Haaren) of de kruising Vijverbosweg. De voorgenomen ontwikkeling maakt het mogelijk om de diverse (onveilige) aansluitingen van erftoegangswegen op de N65 te sluiten.

Ecologische beoordeling

De huidige ecologische waarden van de locatie zijn beperkt in verband met het intensieve agrarische karakter en gebruik van het betreffende perceel. De dubbele beukenlaan langs de Sparrendaalseweg heeft enige ecologische waarde in de zin dat hij in een verder vrij open agrarisch landschap zorgt voor beschutting en schuilgelegenheid en foerageergebied voor vogels, grondgebonden kleine zoogdieren en mogelijk vleermuizen.

De aanleg van het viaduct over de N65 parallel aan de Sparrendaalseweg doet geen afbreuk aan de ecologische waarden van de locatie. Mogelijk is sprake van een kleine verbetering, aangezien het gebruik van de weg over de betreffende lengte zal worden beëindigd. De aanleg van een nieuwe weg op een nieuw grondlichaam naar een viaduct over de N65 biedt mogelijkheden voor ontwikkeling van een ecologisch waardevolle vegetatie op de taluds van het grondlichaam. De nieuwe vegetatie op de taluds kan zo worden ingericht dat deze maximaal bijdraagt aan nieuwe biotopen die op dit moment ontbreken in het gebied. Naast de landschappelijke inpassing wordt een grote meerwaarde geleverd als de aanplant van struweelvegetatie plaatsvindt met struiksoorten die tevens dienen als nectar-bron voor insecten. Struiken bieden tevens foerageer- en nestgelegenheid voor vogels. Voor een maximale bijdrage aan deze functie voor insecten en voor vogels wordt het sortiment samengesteld



Zicht op dubbele beukenlaan Sparrendaalsweg

uit soorten die samen gedurende het groeiseizoen zorgen voor een continue aanwezigheid van bloeiende struiken. Het gaat daarbij om vroeg bloeiende wilgensoorten in het vroege voorjaar, en sleedoorn, vogelkers, meidoorn, vlier en dergelijke in de lente- en zomerperiode, tot en met bloeiende klimop in de late herfst.

De aanleg van het viaduct vormt vanuit landschappelijk oogpunt een gebiedsvreemd element in het gebied. Dit wordt beschouwd als een aantasting van een landschappelijke samenhang met de inrichting en gebruik van het gebied, ook met een verwijzing naar de historische ligging van de Sparrendaalseweg. Het bovengenoemde landschappelijk effect is feitelijk met de voorgestelde inpassing niet te compenseren, zodat een ander voorstel wordt opgenomen ter verbetering van het landschappelijk en ecologisch functioneren van het gebied. Het voorstel betreft de ontwikkeling van een 10 meter brede strook als akkerrandflora ten zuiden van het nieuwe fietspad langs de N65. Deze strook wordt jaarlijks ingezaaid en gemaaid ten behoeve van een optimale functie voor insecten met voedsel- en waardplanten. Met het oog op een functie voor overwintering voor vlinders wordt bij het beheer rekening gehouden met gefaseerd maaien waarbij een deel van de vegetatie in de winterperiode niet worden gemaaid.



Viaduct Sparrendaalseweg (Bron: RoyalHaskoningDHV)

Tankstation

Bestaande situatie

Ter hoogte van hectometerpaal 8.2 wordt, zuidelijk van de N65, een tankstation gerealiseerd. Op deze gronden is in de huidige situatie groen aanwezig. Er is sprake van een mix van bomen, bossages en grassen. Tussen de N65 en de groenvoorziening is een fietspad gelegen. Ten oosten van de locatie ligt een kleinschalig bedrijventerrein en ten zuiden een horecavoorziening. De locatie is bereikbaar via de afslag vanaf de N65 richting De Dijk. Dit is een ongeregelde aansluiting, waarbij De Dijk haaks op de N65 gelegen is. Er is wel sprake van een uitvoegstrook. De omgeving van de locatie heeft een divers karakter van zowel voorzieningen als open, agrarische, landschappen.

Toekomstige situatie

Het tankstation BP aan de Rijksweg 24 te Helvoirt kan niet worden gehandhaafd op de huidige locatie. Hier zijn meerdere aanleidingen voor, namelijk:

- Het hoge snelheidsverschil tussen de N65, die stroomweg wordt, en de (beperkte) afrit richting het tankstation;
- Het hoogteverschil van de N65 ter plaatse van de ecoduct (+80 cm) en het tankstation binnen een korte afstand. De hellingshoek is niet gewenst en veilig;
- De breedte van het wegprofiel is te smal op de locatie van het tankstation om alle rijstroken (en toebehoren) te kunnen realiseren.



Bestaande locatie tankstation

De gronden waar het huidige tankstation op gelegen is, worden in de toekomstige situatie gebruikt voor de realisatie een ruime en soepele bocht. In de toekomstige situatie wordt er, ter plaatse van hectometerpaal 8.2, een nieuw tankstation gerealiseerd, ter opheffing van het tankstation aan de Rijksweg 24 te Helvoirt.

Ecologische beoordeling

De toekomstige locatie van het tankstation is gepland ter plaatse van een kleine bosschage langs de N65. De huidige ecologische waarden van deze bosschage betreffen de aanwezigheid van een dergelijk boselement in een verder overwegend agrarisch gebied waar weinig van dergelijke boselementen voorkomen. De ecologische waarde van de bosschage betreft het bieden van een foerageer- en rustplek voor vogels. Ook kunnen roofvogels de plek benutten voor het maken van een nest (niet aangetroffen) of het plukken van een prooi. Daarnaast biedt het bosje matig geschikt leefgebied voor kleine zoogdieren, waarbij de geïsoleerde ligging voor een beperking van de potenties zorgt.

Het verlies van de bosschage wordt gecompenseerd door de voormalige locatie van het te verplaatsen tankstation opnieuw te ontwikkelen tot een vergelijkbaar boselement. De potentiële waarden van een dergelijk compensatiebosje blijven echter beperkt, gezien de ligging langs de drukke weg N65.



Bestaande en toekomstige locatie tankstation (Bron: RoyalHaskoningDHV)

Paralelvoorzieningen

Bestaande situatie

Er is, in de huidige situatie, slechts langs een klein gedeelte van de N65 een parallelweg gelegen. Ten noorden van het N65 is, tussen het Cromvoirtsepad en het Snipperlaantje, een parallelweg gelegen. Daarnaast is er ter hoogte van de Martinilaan een erftoegangsweg parallel aan de N65 gelegen. Deze weg ontsluit een landgoed. Ten slotte is er tussen Park Eikenheuvel en de kruising met de Helvoirtseweg/ John F. Kennedylaan een parallelweg zuidelijk van de N65 gelegen. Deze parallelweg sluit aan op de Helvoirtseweg. Ten oosten van de kruising N65-Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan fungeren de Lekkerbeetjenlaan (noordelijk) en de Aert Heymlaan (zuidelijk) als parallelwegen.

Langs het resterende gedeelte van de N65 is geen sprake van parallelwegen. Hierdoor is het agrarisch verkeer genoodzaakt gebruik te maken van de N65. Gezien de geringe maximale snelheid van agrarische voertuigen hindert dit de overige weggebruikers. Er is in bijna het gehele plangebied sprake van aan de N65 parallel lopende fietspaden. Deze fietsvoorziening is een belangrijke verbinding tussen de verschillende dorpen en steden die aan de N65 gelegen zijn.

Toekomstige situatie

Diverse percelen worden direct vanaf de N65 ontsloten. Dit zorgt voor een verkeersonveilige situatie voor het invoegend en afslaand verkeer. Om de N65 te ontzien van dit bestemmingsverkeer, maar de bereikbaarheid van de percelen te waarborgen, wordt er een structuur aan parallelvoorzieningen gerealiseerd.

De structuur bestaat grotendeels uit fietsstraten en fietspaden. Er worden daarnaast één parallelvoorziening als gebiedsontsluitingsweg ingericht. Deze fietsstraten worden ingericht als erftoegangsweg, waarbij de auto te gast is. Hierdoor wordt het doorgaand verkeer ontmoedigd deze wegen als sluiproute te gebruiken. De wegen zijn hoofdzakelijk bestemd voor het fietsverkeer en bestemmingsverkeer naar de aangrenzende percelen. Het overige gedeelte van de parallelstructuur wordt ingericht als (snel)fietspaden. Deze paden zijn uitsluitend bestemd voor het langzaam verkeer. Er ontstaat een (snel)fietsstructuur langs de N65 tussen de kern Haaren en Vught.

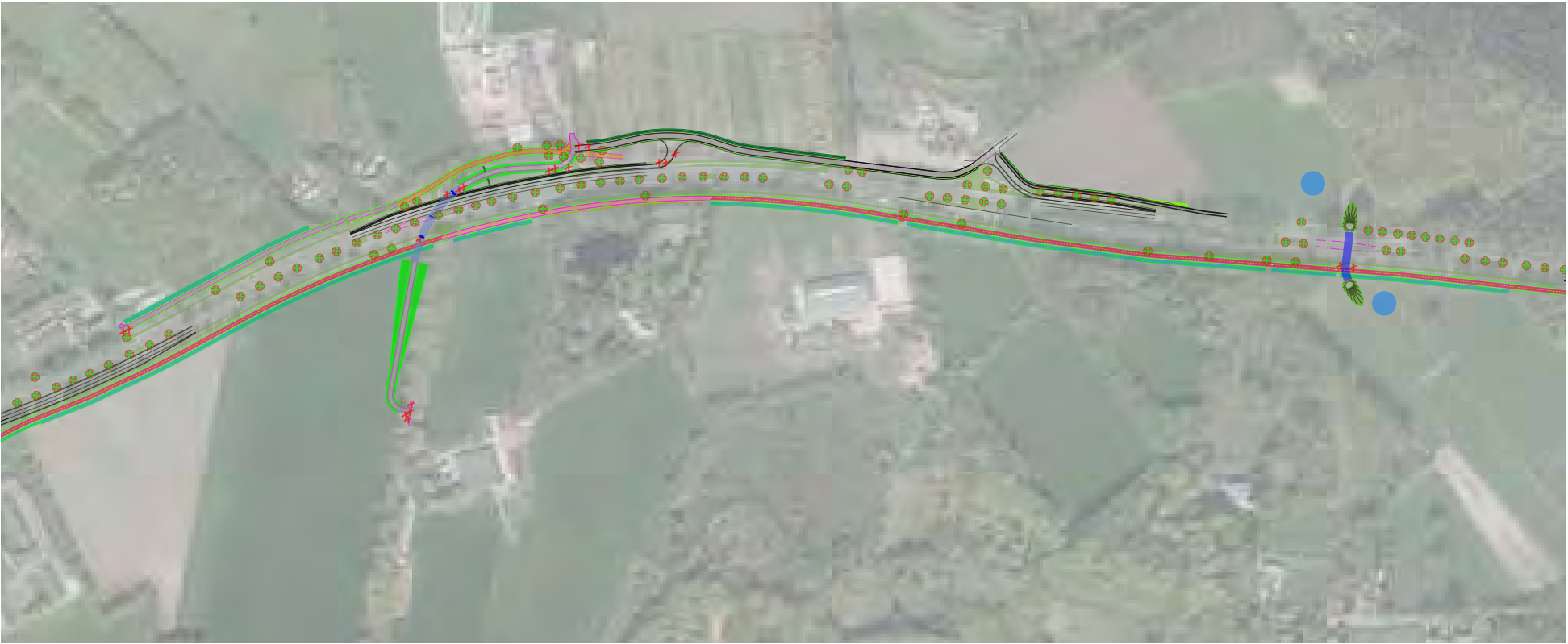
Ecologische beoordeling

De aanleg van de nieuwe fietspaden als parallelstructuur langs de N65 heeft een beperkt effect op de ecologische waarden langs deze weg. Het belangrijkste effect is het doorsnijden van enkele groenstructuren van bomen en struweelbeplanting langs de weg, die veelal samenhang vertoont met de aangrenzende tuinen en parkachtige beplanting van woonhuizen. Deze doorsnijding leidt dus tot enig verlies van deze groenstructuren. De ecologische waarden van de beplantingen zijn doorgaans beperkt in verband met de ligging op korte afstand van de drukke N65.

Als compensatie van de aantasting van het ruimtebeslag in de groenstructuren langs de N65 en het toevoegen van het fietspad aan de bestaande infrastructuur, wordt een 10 meter brede strook aangelegd als als akkerrandflora ten zuiden van het nieuwe fietspad langs de N65. Deze strook wordt jaarlijks ingezaaid en gemaaid ten behoeve van een optimale functie voor insecten met voedsel- en waardplanten. De in te zaaien plantensoorten zijn voor het merendeel gericht op een lichte zonbeschenen groeiplaats, maar moeten waar nodig worden afgestemd op enkele meer schaduwrijke omstandigheden. Met het oog op een functie voor overwintering voor vlinders wordt bij het beheer rekening gehouden met gefaseerd maaien waarbij een deel van de vegetatie in de winterperiode niet worden gemaaid.



Locatie snelfietspad ten westen van bomenrij, bestaand fietspad wordt op en (Bron: RoyalHaskoningDHV)



Parallelvoorzieningen N65 (Bron: RoyalHaskoningDHV)

Kruising Torenstraat

Bestaande situatie

De kruising Torenstraat met de N65 is de belangrijkste verkeerskruising met de N65 in de kern Helvoirt. Deze gelijkvloerse kruising heeft ter hoogte van de verkeersregelininstallatie (VRI) aan weerszijde van de N65 twee rijstroken in doorgaande richting en twee opstelstroken voor afslaand verkeer waarvan één in de richting van de Torenstraat en één in de richting van de Molenstraat. Na de kruising heeft de weg twee rijstroken. De Torenstraat en Molenstraat beschikken beide over 3 opstelstroken. Fietzers en wandelaars hebben de mogelijkheid om aan beide zijden van de kruising de N65 over te steken. Aan de noordwestzijde van deze kruising ligt het dorp Helvoirt. Er is een groene strook met bomen gelegen tussen de woningen en de N65, wat zorgt voor een scheiding van functies. Aan de zuidzijde ligt verspreid liggende bebouwing op enige afstand van de weg. Op 300 meter ten zuidwesten van het kruispunt ligt aan de Helvoirtse zijde van de weg een tankstation. Op 400 meter ten noordoosten van het kruispunt ligt aan de andere zijde van de weg ook een tankstation.

Toekomstige situatie

De gelijkvloerse kruising Torenstraat is, in de huidige situatie, een moeilijk oversteekbare en gevaarlijke kruising. Daarnaast is er, door de aanwezige verkeersregelininstallatie (VRI), sprake van veel afremmend en optrekkend verkeer. Daarnaast is sprake van veel roodlichtnegatie. In de nieuwe situatie wordt de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid verbeterd en het remmen en optrekken aanzienlijk verminderd.

In de nieuwe situatie is de Torenstraat gelegen op maaiveldniveau en kruist over de verdiepte N65. De N65 is gelegen in een tunnelbak, circa 4 meter onder maaiveldniveau. De Torenstraat wordt ter plaatse van de kruising ingericht als ovonde. Vanwege de verdiepte ligging van het kruispunt en de aanleg van de ecopassage is het tankstation aan de zuidzijde van de N65 niet meer inpasbaar. Er is te weinig ruimte voor het in- en uitvoegen van het verkeer. In de nieuwe situatie wordt het tankstation circa 300 meter verplaatst richting Vught.

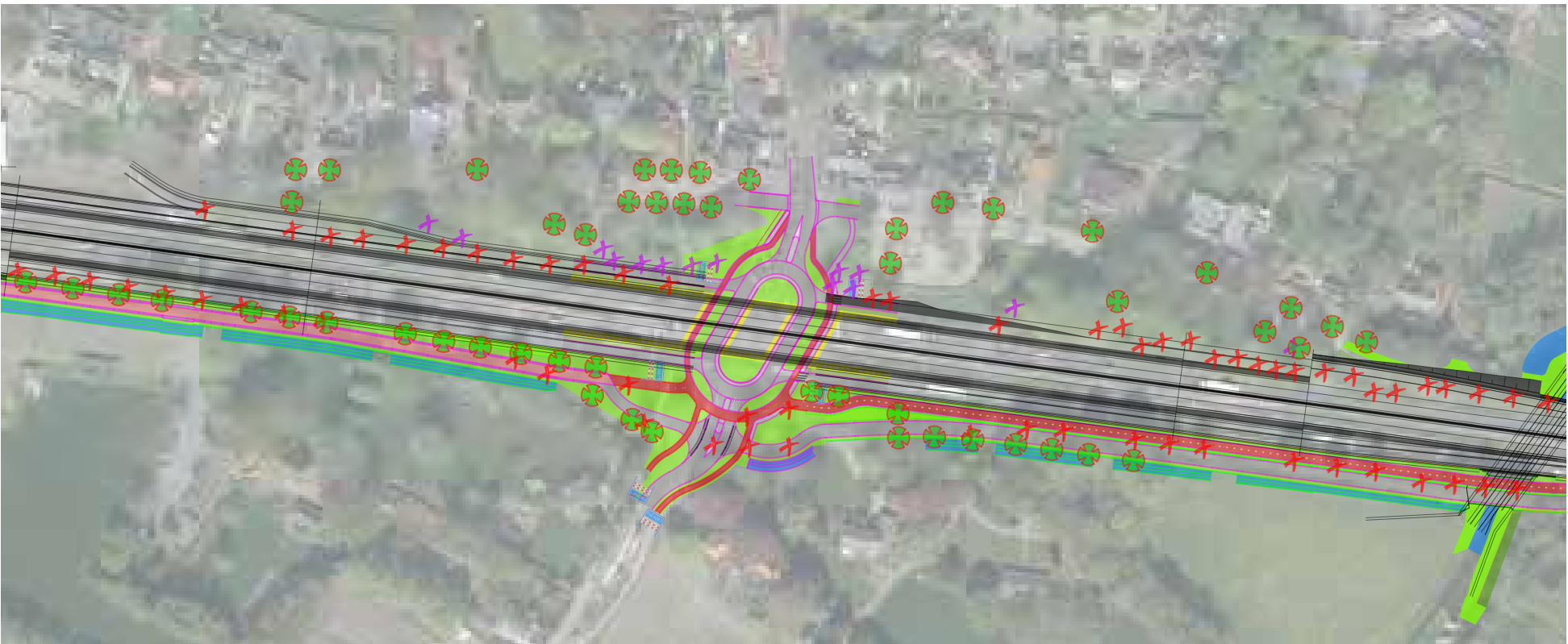
Ecologische beoordeling

De reconstructie leidt tot beperkte aantasting van een deel van de bestaande beplanting in de groenstrook langs de weg, en deels in aangrenzende erven en tuinen. De ecologische waarden van deze beplantingen zijn beperkt in verband met het verstoorde karakter als gevolg van de nabij ligging van de N65. De beplanting biedt evenwel enige beschutting voor vogels en kleine zoogdieren en zorgt voor verbinding met het aangrenzende gebied dat bestaat uit een afwisseling van bewoning, tuinen – landgoederen, en agrarisch gebied.

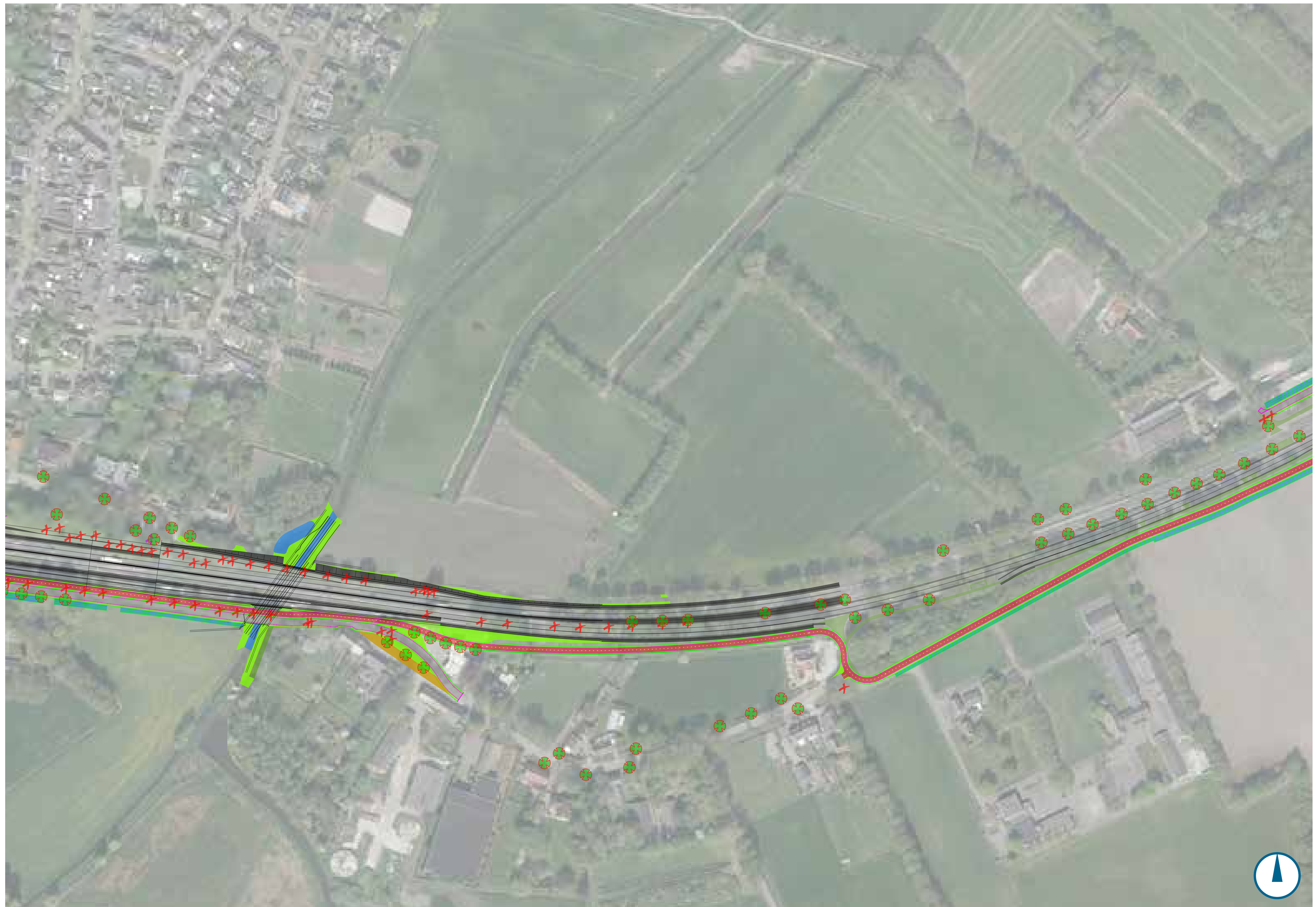
Het verlies van een deel van de beplantingen wordt gecompenseerd door de aanleg van een vergelijkbare nieuwe beplanting in het aangrenzende gebied in de vorm van bomenrijen, houtsingels of kleine bosjes. De omvang van de compenserende beplantingen is afgeleid van de omvang (oppervlakte of aantallen stuks beplanting) van de aantasting door aanleg van de nieuwe infrastructuur.



Locatie snelfietspad in berm bij kruising Torenstraat (Bron: RoyalHaskoningDHV)



Kruising Torenstraat (Bron: RoyalHaskoningDHV)



Bestaande en toekomstige locatie tankstation (Bron: RoyalHaskoningDHV)

4

VERPLAATSING TANKSTATION

Binnen de reconstructie van de N65 is er geconstateerd dat de huidige locatie van de BP ter hoogte van Helvoirt niet gehandhaafd kan worden. Er is na onderzoek een alternatieve locatie aangewezen waar het huidige tankstation gevestigd kan worden. De nieuwe locatie zal zich op een afstand van 300 meter ten noorden van de huidige locatie bevinden en heeft dezelfde afmetingen als het huidige tankstation.

In de Interim omgevingsverordening is opgenomen dat een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied gebruik maakt van een bestaand bouwperceel. Bij de verplaatsing van het tankstation kan niet worden voldaan aan deze regel, omdat de nieuwe locatie niet op een bestaand bouwperceel is gelegen binnen de groenblauwe mantel. Hieronder wordt onderbouwd waarom in dit geval kan worden afgeweken van de regeling.

a. dit noodzakelijk is vanwege een groot openbaar belang;

Door de reconstructie van de N65 is de huidige locatie van het tankstation niet meer inpasbaar. Ter plaatse van de huidige locatie, wordt de parallelweg deels verplaatst over het terrein van het tankstation (zie nevenstaande afbeelding). Ook was het technisch niet mogelijk op deze locatie een nieuwe op- en afrit te realiseren aan de N65 te realiseren voor het tankstation, vanwege de realisatie van geluidsschermen langs de rijbaan op deze locatie. De geluidsschermen zijn noodzakelijk in verband met de nabijgelegen woningen aan De Dijk. Er moest daardoor gezocht worden naar een nieuwe locatie in de nabijheid van de oude locatie.

b. is verzekerd dat er elders daadwerkelijk een gelijkwaardige ruimtelijke ontwikkeling planologisch, juridisch en feitelijk wordt opgeheven;

In het bestemmingsplan ‘N65 Helvoirt’ wordt de bestaande bedrijfsbestemming van het tankstation opgeheven. Een tankstation op deze locatie is daarmee niet meer mogelijk. Het nieuwe tankstation krijgt de bestemming ‘verkeer’. Met een voorwaardelijke verplichting wordt geborgd dat de bestaande locatie wordt opgeheven en op die nieuwe locatie een tankstation mogelijk is.

c. de ruimtelijke ontwikkeling zich verhoudt tot de doelstelling van het gebied waarbinnen de ontwikkeling plaatsvindt, mede gelet op de bepalingen die zijn gesteld in hoofdstuk 3 ‘Structuren’ en hoofdstuk 4 ‘Aanduidingen’;

De bestaande en toekomstige locatie van het tankstation zijn gelegen binnen de structuur ‘Groenblauwe mantel en de aanduiding ‘attentiegebied Natuur Netwerk Brabant’. De bestaande locatie wordt gesaneerd en op de nieuwe locatie wordt een tankstation met een gelijkwaardige oppervlakte en inrichting gerealiseerd. Er is op deze gronden geen sprake van bijzondere ecologische of landschappelijke waarden. Doordat de oude locatie wordt gesaneerd, is er sprake van een ontwikkeling die passend is binnen de doelstellingen van de Verordening ruimte.

d. er vanwege de nieuwvestiging geen onevenredige aantasting van waarden plaatsvindt;

Het vervallen van het huidige BP-station is landschappelijk en stedenbouwkundig een verbetering. Het tankstation is, met name ook door zijn verschijningsvorm nadrukkelijk aanwezig op een cultuurhistorisch en landschappelijk gevoelige plek: het direct naastliggende monument ‘Het Oude Nest’ en de Helvoirtse Broek gekruist door de ‘Napoleonweg’. Het vervallen van het tankstation bied de ruimte om deze beter tot hun recht te doen komen. Ook maakt het vervallen van het tankstation dat het gewaardeerde zicht op Helvoirt beter tot zijn recht komt.

Daarnaast wordt bij de realisatie van het nieuwe tankstation rekening gehouden met bestaande landschappelijke structuren. Ten noorden en ten zuiden van het tankstation worden nieuwe bomenrijen aangeplant en niet waardevolle beplantingen en onderbegroeiing verwijderd, waardoor de landschappelijke structuren in het gebied beter zichtbaar worden. Het tankstation past daarmee in zijn omgeving en er is hiermee geen sprake van onevenredige aantasting van waarden.

e. aannemelijk is dat ruimtelijk-economische belangen voor de langere termijn aanwezig zijn;

Het gaat om een verplaatsing van een tankstation. Gelet op de daarbij behorende investeringen is het zeer aannemelijk dat de ruimtelijk-economische belangen voor de langere termijn aanwezig zijn. De situering van de nieuwvestiging is daarbij wel van belang. De nieuwvestiging dient hetzelfde verzorgingsgebied te bedienen als de huidige locatie. Daarom is in dit geval gekozen voor een locatie waarmee het verzorgingsgebied gelijk blijft. Aanvullend wordt er gekeken naar een aanbod met toekomstbestendige brandstoffen, zoals waterstof en elektriciteit.

f. de juridische of feitelijke mogelijkheden voor vestiging op een bestaand bouwperceel in de gemeente en in de omliggende gemeenten ontbreken.

Juridische mogelijkheden in de omgeving ontbreken voor de verplaatsing van een tankstation. Feitelijke mogelijkheden op een bestaand bouwperceel, waar kan worden voldaan aan milieutechnische eisen, situeringseisen (zie ook sub e: vestigingsmogelijkheden vanuit ruimtelijk-economische belang) en fysieke ruimte ontbreken ook.



Zicht op de N65

KWALITEITSVERBETERING VAN HET LANDSCHAP

Het principe voor kwaliteitsverbetering van het landschap is van toepassing op alle ruimtelijke ontwikkelingen die plaatshebben buiten het bestaand stedelijk gebied, zoals begrensd in de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant.

De verordening stelt dat elke ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied gepaard moet gaan met een kwaliteitsverbetering van het landschap. Onder kwaliteitsverbetering wordt verstaan: landschappelijke inpassing (van bebouwing), toevoegen, versterken of herstellen van landschapselementen die een bijdrage leveren aan de versterking van de landschapsstructuur of de relatie stad-land, activiteiten gericht op behoud of herstel van cultuurhistorische waardevolle bebouwing of terreinen, wegnemen van verharding, slopen van bebouwing, een fysieke bijdrage aan de realisering van de ecologische hoofdstructuur en ecologische verbindingzones. Ook voorzieningen ten behoeve van extensieve recreatie, extra investeringen in beeldkwaliteit en watergerelateerde elementen, zoals poelen, worden als kwaliteitsverbetering van het landschap gezien. Groen- of landschappelijke structuren die onderdeel uitmaken van een stedelijke uitbreiding/ontwikkeling of de inrichting van (recreatieve) bedrijfsperven worden hier niet toe gerekend. Landschappelijke inpassing van deze gebieden en terreinen in het buitengebied wel.

Ter uitwerking van het gestelde in de Interim omgevingsverordening van de provincie inzake de zorgplicht ter bevordering van de ruimtelijke kwaliteit hebben de gemeente Vught en Haaren een beleidsnotitie vastgesteld waarin de investering in de kwaliteit van het landschap bij nieuwe ontwikkelingen is geregeld. Deze beleidsnotitie is gebaseerd op de Handreiking Kwaliteitsverbetering van het landschap, Provincie Noord-Brabant. De regeling van de gemeente Vught en Haaren hanteren een drietal categorieën.

- Categorie 1: Ruimtelijke ontwikkelingen met nauwelijks tot geen landschappelijke invloed en waarbij geen (extra) kwaliteitsverbetering van het landschap wordt geëist.
- Categorie 2: Ruimtelijke ontwikkelingen met weinig landschappelijke invloed, dan wel ruimtelijke ontwikkelingen die van nature aan het buitengebied zijn gebonden, of plaatsvinden in hiervoor aangewezen gebieden. De kwaliteitsverbetering vindt plaats in de vorm van landschappelijke inpassingsmaatregelen. Deze categorie is niet limitatief.
- Categorie 3: Ruimtelijke ontwikkelingen welke niet tot categorie 1 of 2 behoren. De kwaliteitsverbetering wordt berekend op basis van de bestemmingswinst.

Maatwerk ten behoeve van reconstructie N65

De ontwikkeling van een nieuwe weg valt onder een categorie 3 ontwikkeling. De gemeente Vught en Haaren volgen de rekenmethodiek uit de 'Handreiking Kwaliteitsverbetering van het landschap' van de provincie Noord-Brabant. Dit gaat uit van de investering van een percentage van de bestemmingswinst. Aangezien het voor een weg niet mogelijk is om de bestemmingswinst te berekenen wordt er in dit geval een maatwerkoplossing gezocht die in verhouding staat met de ontwikkeling.

Naast de landschappelijke inpassing van de N65 ('zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit') worden er ook kwaliteitsverbeterende maatregelen getroffen. De kwaliteitsverbetering van het landschap wordt gezocht in het opheffen van de barrièrewerking van de N65 voor flora & fauna, het versterken van de historische structuren en het aanplanten van bomenrijen en bosschages.

Landschappelijke inpassing

Door RoyalHaskoningDHV is een esthetisch programma van eisen (PvE) opgesteld voor de reconstructie van de N65. Het PvE bestaat uit een analyse en visie op de ontwerpopgave en een nadere uitwerking van alle kunstwerken. Er is vervolgens in een visie beschreven hoe landschap, cultuurhistorie en de nieuwe N65 met elkaar in evenwicht zijn. In de visie is nadrukkelijk aandacht voor landschappelijke inpassing en terugbrengen van cultuurhistorische elementen.

Vervolgens worden alle onderdelen van de nieuwe N65 beschreven, zoals die ongelijkvloerse kruisingen, ecopassages, en fietspaden. Per kunstwerk of nieuw element is nagedacht over de inpassing in het landschap. De impact op het landschap en de materialisering van de nieuwe elementen zijn daarbij nauwkeurig uitgedacht. In het PvE is ook het volledige inrichtingsplan opgenomen, waarin de landschappelijke inpassing is opgenomen.

5.1 HERSTELLEN HISTORISCH KARAKTER N65

Zoals genoemd in hoofdstuk 1 is de N65 is aangelegd in de periode tussen 1810 en 1813 en heeft het karakter van een oude Napoleonsweg. De weg is aangelegd om snelle verplaatsing van Franse troepen en materieel mogelijk te maken. Om die reden loopt de N65 als één vloeiende lijn tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch.

De weg wordt van oudsher aan weerszijden begeleidt door zomereiken. Rond 1956 is de N65 ter plaatse van de 'De Dijk' rechtgetrokken en zijn er vermoedelijk nieuwe eiken aangeplant rondom het nieuwe deel. Rond 1965 is de weg verbreed naar 2x2 rijbanen en werd de N65 direct aangesloten op de A2. De nieuwe rijbanen werden aan de zuidzijde aangeplant met dezelfde zomereiken (zaailingen) als de originele N65.

Met deze verdubbelingsactie zijn meteen ook de -Oude Rijksweg- in Helvoirt en de buitenbocht nabij de Kruishoeveweg afgesneden. De huidige bomen zijn daardoor niet allen van dezelfde leeftijd en grootte en daar waar er gaten in de laan vallen worden deze de laatste decennia niet meer automatisch aangevuld. Naast de onderlinge afstand tussen de bomen in lengterichting wisselt ook de onderlinge afstand in dwarsrichting. Ook bij de bredere plaatsing (duidelijk zichtbaar in het weggedeelte tussen Helvoirt en Tilburg) blijft het laankarakter, waarbij de boomkronen elkaar raken, nog karakteristiek.

De oorsprong en historisch karakter geven de kans om de oude –versleten- structuren, zoals rechtgetrokken bochten, weer te herstellen (zie nevenstaande afbeeldingen). Daar waar mogelijk en doelmatig worden deze oude structuren versterkt met eiken.



Topografische kaart 1850 (Bron: Topotijdreis))

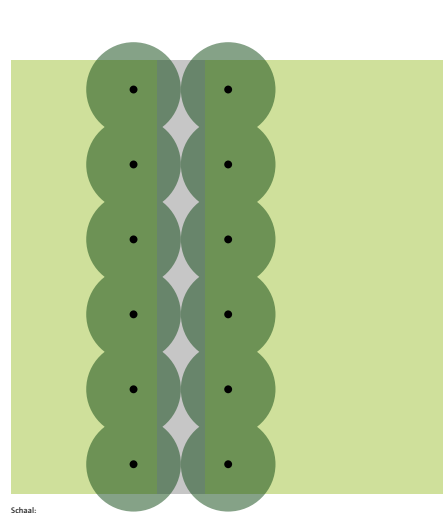


Topografische kaart 2019 (Bron: Topotijdreis))

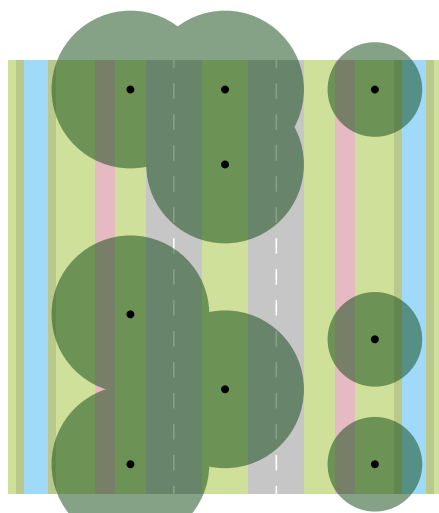


Herstellen van historische structuren met aanplant van bomen (witte lijnen)

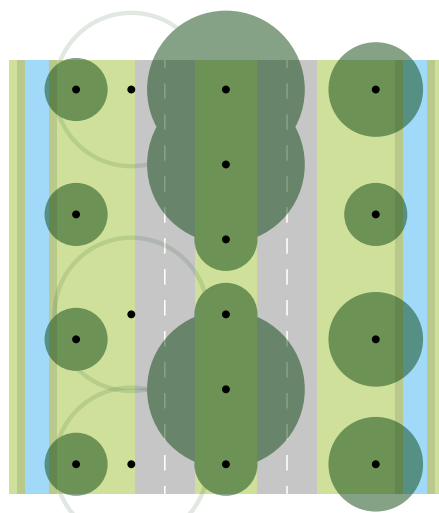
Origineel profiel 1840



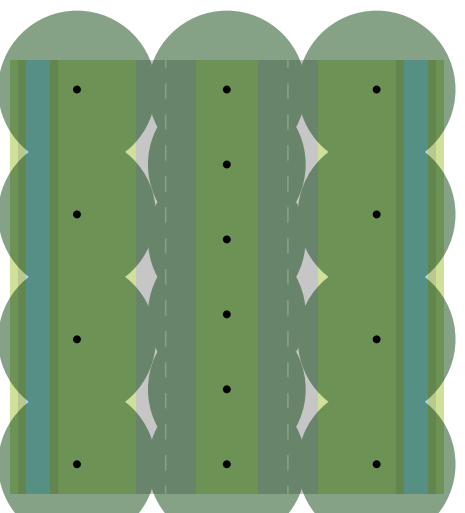
Huidig profiel



Profiel in ontwerp



Toekomstig profiel



Bestaand en toekomstig wegprofiel (EPvE, RoyalHaskoningDHV)

5.2 VERBETEREN ECOLOGISCHE VERBINDINGEN

Realiseren van een ecoduct

In de huidige situatie vormt de N65 een barrière tussen de natuurgebieden aan de noordelijke en zuidelijke zijde van de weg. Er is geen oversteekplaats voor aanwezige diersoorten. In de nieuwe situatie wordt met de komst van een ecoduct (zie nevenstaande afbeelding) een oversteekplaats voor fauna gerealiseerd. Het ecoduct verbindt het noordelijke en zuidelijke natuurgebied met elkaar en fungeert daarmee als ecologische verbindingszone.

Deze locatie kan mogelijk een belangrijk leefgebied voor verschillende soorten worden. De poelen aan weerszijden van de weg en de watergangen vormen mogelijk voortplantingsbiotoop voor beschermde amfibiesoorten. De bosschages en vegetatie biedt mogelijk geschikte verblijfplaatsen voor kleine marterachtigen (mogelijk bunzing). De realisatie van een ecoduct kan de ecologische waarden van deze zone nog meer versterken.

Realiseren van een ondergrondse faunapassage

Ten zuiden van Helvoirt wordt een ondergrondse faunapassage gerealiseerd. In de huidige situatie wordt het zuidelijke en noordelijke deel van de watergang Broekleij middels een duiker onder de N65 met elkaar verbonden. De duiker is echter niet toereikend om als oversteekplaats voor verschillende diersoorten te fungeren.

Om te voorzien in een passage voor verschillende diersoorten, wordt een gecombineerde ecopassage (zowel nat als droog) gerealiseerd. In de Reconstructie N65 is besloten om een ecopassage te realiseren, die geschikt moet zijn voor de diersoorten otters, bevers en het edelhert. De ecopassage biedt de diersoorten een veilige mogelijkheid om de N65 te kruisen. Hiermee worden twee gebieden met natuurwaarden (beter) met elkaar verbonden. De diersoorten zijn hoofdgebruiker van de passage. Het is voor voetgangers eveneens mogelijk om de ecopassage te gebruiken als recreatief wandelpad. De toegankelijkheid voor voetgangers is afhankelijk van de hoogte van de waterstand in de Broekleij. Dit kan bij een hogere waterstand leiden tot een ontoegankelijke situatie voor voetgangers.

Hiermee wordt een belangrijke verbinding gelegd tussen de natuurgebieden ten noorden en ten zuiden van de N65. Daarnaast wordt aan de zuidzijde ook een helofytenfilter aangelegd, waarmee het oppervlaktewater gezuiverd wordt en zo bijdrage levert aan de ecologische waarden van het gebied.



Ondergrondse faunapassage Helvoirts Broek



Ecoduct Groene Woud

Inzaaien van de bermen met een bloemrijk grasland mengsel en ecologisch beheer

De maatregelen die in de Groenblauwe mantel plaatsvinden kunnen tevens ook een positieve impuls geven aan het landschap door de bermen en bermgreppels een natuurvriendelijke inrichting en beheer te geven. Inrichting en beheer zijn gericht op het creëren van gevarieerde bloemrijke vegetaties die leefgebied vormen van potentieel een groot aantal insectensoorten.

De ecologische waarden van bloemrijke bermen is dat ze een functie krijgen in de soortenrijkdom van insectenfauna, zoals bijen, wespen, sluipwespen en vlinders (bont dikkopje). Tevens kunnen grondgeboden zoogdieren- zoals wezel en hermelijn- leefgebied vinden in deze randzones.

De Provincie Noord-Brabant heeft de vlinder aangewezen als ambassadeur voor de Brabantse biodiversiteit. De vlinder is namelijk een goede indicator voor de kwaliteit van milieu, water, natuur en het groen in de bebouwde omgeving. Deze inrichtingsmaatregel draagt daarmee direct bij aan de Brabantse biodiversiteitsdoelen. En dat is belangrijk omdat veel bijen- en vlindersoorten zijn verdwenen of dreigen uit te sterven door de aantasting van hun leefgebied. Daarmee is het ecosysteem gevoelig geworden voor ontwikkeling van plaagsoorten, zoals in recente jaren het geval lijkt te zijn met onder meer de toename van de eikenprocessierups. Daarnaast kan de afname van het aantal wilde bijen weer grote gevolgen hebben voor planten, fruitteelt en andere landbouwgewassen die voor hun bestuiving van bijen afhankelijk zijn.

Naast de feitelijke biodiversiteitswaarden in de vorm van soortenrijkdom, zijn deze randen tevens goed zichtbaar voor gebruikers en recreanten in het gebied. De goede zichtbaarheid van de randen draagt bij aan draagvlak voor maatregelen op het gebied van biodiversiteit.



Bloemrijk rand van 10 meter ten zuiden van snelfietspad (gele lijn)

Gefaseerd maaien

Een rijke gevarieerde insectenwereld is afhankelijk van de aanwezigheid van een gevarieerde plantenrijkdom die bestaat waardplanten (i.v.m. voortplanting: ei-afzet en rupsen) en uit bloeiende soorten (met voldoende spreiding in bloeiperiode). Voor een gevarieerde insectenfauna is het gunstig dat een deel van de vegetatie niet jaarlijks maar tweejaarlijks wordt gemaaid. De variatie in één- en tweejarige vegetatie kan worden bereikt door het maaibeheer gefaseerd uit te voeren, en bij de gebruikelijke maaibeurt in het najaar een deel van de vegetatie te laten staan.

Voor smalle bermen (smaller dan plm. 3 meter) wordt de variatie in één- en tweejarige vegetatie bereikt door bij iedere maaibeurt een deel (bijvoorbeeld 25% in eenheden van tenminste 5 à 10 meter) van de vegetatie te laten staan. Voor grotere eenheden zoals vlakten en overhoeken of bermen breder dan 3 meter, kan voor het beheer gebruik worden gemaakt van de maaimethodiek ‘sinusmaaïen’, om de biodiversiteit in de bermen te verbeteren. Sinusmaaïen is een methode om ‘gedifferentieerd te maaïen’. Er wordt afwisselend in de breedte en hoogte gemaaid en ook de maaiperiodes verschillen. Daardoor ontstaat diversiteit in de ontwikkeling van begroeiing, krijgen planten en bloemen meer kans om te bloeien en vormt niet-gemaaide vegetatie een overwinteringsplek voor insecten en andere kleine dieren.

Voor amfibieën en kleine zoogdieren ontstaat bovendien een afwisselend biotoop of netwerk van biotopen, met volop schuilgelegenheden en verbindingzones tussen leefgebieden. Een berm die onderhouden wordt met de sinusmethodiek biedt langer voeding (bijvoorbeeld nectar voor vlinders) en door de grillige vorm meerdere microklimaten. Deze manier van maaïen is tijdens de uitvoering bovendien veiliger voor de dieren gezien de extra mogelijkheid voor het zoeken van dekking.



Hop-over eekhoorns (Bron: EPvE, RoyalHaskoningDHV)

Realiseren van hop-overs voor eekhoorns

Op een aantal locaties worden hop-overs voor eekhoorns gerealiseerd. Op onderstaande afbeelding is een hop-over weergegeven. Deze objecten leggen de verbinding van de zuid- naar de noordzijde van de N65 en zijn verbonden met de bomen. Op die manier kunnen eekhoorns de oversteek maken.



Locatie eekhoorn hop-overs ten westen van Vught (bruine lijn)

5.3 HERSTELLEN KLEINSCHALIG LANDSCHAP MET LANDSCHAPSELEMENTEN

Het landschap rondom de N65 kenmerkt zich door kleinschalige agrarische percelen, afgewisseld met houtwallen, bomenrijen en bosjes. Als je over de N65 rijdt kom je een zeer gevarieerd landschap tegen, waarbij je elke keer weer een andere landschapskamer binnenkomt. Van oudsher was het landschap rondom Vught en Helvoirt nog veel kleinschaliger, door schaalvergroting in de landbouw zijn veel van deze structuren niet meer herkenbaar.

Door het aanplanten van bomenrijen en bosjes, wordt deze kleinschaligheid en variatie in landschapselementen weer deels teruggebracht. Belangrijk daarbij is dat de nieuw aan te leggen bosjes niet in zichtlijnen geplaatst worden, maar op een logische plaats langs de N65 zijn gelegen. Vaak aansluitend aan bestaande houtwallen of bosjes.

Op nevenstaande afbeeldingen zijn de locaties opgenomen waar bomenrijen en bosschages gerealiseerd worden.



Te realiseren bomenrijen en bosschages ten westen van Helvoirt



Te realiseren bomenrijen en bosschages tussen Helvoirt en Vught

5.4 TOTALE KWALITEITSINVESTERING

In de nevenstaande tabel worden de verschillende inrichtingsmaatregelen benoemd. Daarbij is aangesloten bij de normbedragen uit het Groenblauw stimuleringskader (STIKA). Investeren in het onderhoud van de verschillende landschapselementen (voor 10 jaar berekend) maakt onderdeel uit van de raming. Op de volgende pagina's wordt een nadere toelichting gegeven op de verschillende inrichtingsmaatregelen. Voor de bosschages en bloemrijke randen geldt dat bij de uitvoering wordt gekeken naar de beste inpassing in het landschap, qua vorm en beplanting. De oppervlaktematen in de tabel hiernaast zijn wel leidend in de mate van landschapselementen, die worden gerealiseerd.

De kosten voor de eekhoorn hop-overs, natuurbrug en faunapassage zijn nog niet meegenomen in de berekening. De elementen worden berekend op basis van werkelijke kosten. In de kosten zijn vooralsnog alleen de verschillende landschapselementen meegenomen, zoals de bloemrijke randen, bomenrijen en bosschages. In totaal wordt er hiermee € 81.361,58 geïnvesteerd in het landschap.

(INRICHTINGS) MAATREGELEN			REALISATIEKOSTEN		ONDERHOUDSKOSTEN (10 JAAR)			
Landschapselement		Opp. [m²]	Aantal	Normkosten	Kosten totaal	Normkosten beheer		Kosten beheer
1	Bloemrijke randen Breedte randen: 10 m	13.290	-	€ 0,16 per m² 1.329 str. mtr.	€ 2.159,63	€ 0,08	per m² per jaar	€ 11.190,18
2	Versterken historisch karakter N65 (Napoleons-route)	-	64	€ 60,62 per boom	€ 3.879,68	€ 3,34	per boom per jaar	€ 2.137,60
3	Bomenrijen Plantafstand: 8 m	-	277	€ 60,62 per boom 2.217 str. mtr.	€ 16.799,32	€ 3,34	per boom per jaar	€ 9.255,98
4	Bosschages plantafstand: 1,5 X 1,5	27.746	12332	€ 1,58 per stuk	€ 19.483,86	€ 0,03	per m² per jaar	€ 7.990,85
5	Eekhoorn hop-overs			Werkelijke kosten		Werkelijke kosten		
6	Faunapassage			Werkelijke kosten		Werkelijke kosten		
7	Natuurbrug			Werkelijke kosten		Werkelijke kosten		
TOTAAL					€ 42.322,48	€ 30.574,60		
OVERIGE KOSTEN								
Algemeen					Kosten totaal			
Plankosten		20% van de realisatiekosten			€ 8.464,50			
Totaal (realisatiekosten + onderhoudskosten + plankosten)					€ 81.361,58			

Boschages

Voor het aanplanten van de boschages wordt gekozen voor bosplantsoen met een plantafstand van 1,5 X 1,5 m. In totaal worden er circa 13.000 stuks bosplantsoen aangeplant. Hierbij worden inheemse gebiedseigen soorten toegepast om zo de biodiversiteit te verhogen. Voor de heesters wordt gekozen voor bes- en vruchtdragende soorten om zo een aantrekkelijk beeld te creëren voor de recreanten. Daarnaast zijn met name vogels gek op bes- en vruchtdragende heesters. Hierbij kan gedacht worden aan de volgende soorten:

Bomen

Linde – Tilia x europaea, cordata, platyphyllos

Beuk – Fagus sylvatica

Esdoorn – Acer pseudoplatanus en Platanoides

Zomereik – Quercus robur

Heesters

Krentenboompje – Amelanchier lamarckii

Veldesdoorn – Acer campestre

Gele kornoelje – Cornus mas

Gewone lijsterbes – Sorbus aucuparia

Rode kornoelje – Cornus sanguinea

Vuilboom – Frangula alnus

Inheemse vogelkers – Prunus padus

Wilde liguster – Ligustrum vulgare

De landschapselementen worden ecologisch beheerd. Dit houdt in dat de verschillende landschapselementen niet tegelijk worden afgezet, maar ieder jaar een gedeelte. Op die manier ontbreekt het dieren niet aan voedsel, nestgelegenheid en schuilplekken. De afgezaagde takken kunnen op rillen worden gelegd. Een takkenril is namelijk een zeer waardevol element voor fauna om in te schuilen en de wintermaanden in door te brengen.

Algemene eisen ten aanzien van inrichting en beheer

- Bij verbranden van het takhout (indien dit mogelijk is in kader van APV) geen vuur maken in of binnen 5 meter vanaf het element;
- Het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen in het element is niet toegestaan m.u.v. pleksgewijze bestrijding van akkerdistel, ridderzuring, Jacobskruiskruid en Japanse duizendknoop en van ongewenste houtsoorten (Amerikaanse vogelkers, Amerikaanse eik en Robinia) middels een stobbenbehandeling;
- Bij beweiding van de aanliggende gronden is een raster aanwezig waardoor schade door vraat stammen en hakhoutstobben en betreding van het element wordt voorkomen. Het raster mag niet bevestigd zijn aan stammen van het element zelf;
- Grondbewerking van de aanliggende gronden wordt zodanig uitgevoerd dat schade aan het element wordt voorkomen;
- Snoeiwerkzaamheden worden in beginsel alleen verricht in de periode tussen 1 november en 15 maart.; bestrijding van ongewenste houtsoorten kan in de periode tussen 15 juli en 15 maart plaats vinden.

Versterken historische karakter N65 (Napoleons-route)

De N65 werd van oudsher aan weerszijden begeleidt door zomereiken. Rond 1956 is de N65 deels rechtgetrokken en rond 1965 is de weg verbreed naar 2x2 rijbanen. Met deze verdubbelingsactie zijn meteen ook de -Oude Rijksweg- in Helvoirt en de buitenbocht nabij de Kruishoeveweg afgesneden. De huidige bomen zijn niet allen van dezelfde leeftijd en grootte en daar waar er gaten in de laan vallen worden deze de laatste decennia niet meer automatisch aangevuld. De oorsprong en historisch karakter geven de kans om de oude –versleten- structuren, zoals rechtgetrokken bochten, weer te herstellen. Daar waar mogelijk en doelmatig worden deze oude structuren versterkt met eiken. Het gaat in totaal om circa 64 eiken, waarmee de historische structuur versterkt wordt. Nieuwe eiken binnen het huidige profiel van de N65 zijn daarbij niet meegerekend, omdat die gezien worden als reguliere landschappelijke inpassing.

Bomenrijen

Voor de bomenrijen kan gekozen worden voor onderstaande inheemse soorten, in totaal worden er circa 277 bomen aangeplant. Er wordt geadviseerd om gebruik te maken van verschillende soorten. Dit geeft een diverser, maar geeft ook een consistenter beeld. Het kan namelijk voorkomen dat bepaalde soorten uitvallen door ziekten. Bij een diversere aanplant is dit effect beter beheersbaar.

Linde – Tilia x europaea, cordata, platyphyllos

Beuk – Fagus sylvatica

Esdoorn – Acer pseudoplatanus en Platanoides

Zomereik – Quercus robur

Algemene eisen ten aanzien van inrichting en beheer

- De bomen kunnen periodiek worden gesnoeid, waarbij de kroon (onderste dikke tak tot de top) na het snoeien altijd meer dan 50% van de lengte van het takvrij stamstuk bedraagt;
- Bij versnipperen van het takhout mogen de snippers niet in de strook zonder agrarisch gebruik worden verwerkt;
- Bij verbranden van het takhout (indien dit mogelijk is in kader van APV) geen vuur maken onder de kronen van de bomen;
- Het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen in het element is niet toegestaan m.u.v. pleksgewijze bestrijding van akkerdistel, ridderzuring, Jacobskruiskruid en Japanse duizendknoop en van ongewenste houtsoorten (Amerikaanse vogelkers, Amerikaanse eik en Robinia) middels een stobbenbehandeling;
- Bij beweiding van de aanliggende gronden is een raster aanwezig waardoor schade door vraat stammen en betreding van het element wordt voorkomen. Het raster mag niet bevestigd zijn aan stammen van het element zelf;
- Grondbewerking van de aanliggende gronden wordt zodanig uitgevoerd dat schade aan het element wordt voorkomen;
- Snoeiwerkzaamheden worden alleen verricht in de periode tussen 1 augustus en 15 maart.

Bloemrijke randen

Om de biodiversiteit rondom de N65 te bevorderen worden er aan de zuidzijde stroken met een breedte van 10 meter ingezaaid met een bloemrijk graslandmengsel. Door goed beheer kan er zich een duurzame natuurlijke middelhoge vegetatie ontwikkelen. Een bloemrijk resultaat kan vanaf het tweede of derde jaar verwacht worden.

Algemene eisen ten aanzien van inrichting en beheer

- De rand wordt maximaal 2 en minimaal 1 maal per jaar gemaaid en het maaisel wordt binnen 15 dagen na het maaien afgevoerd; tussen 1 april en 1 juli is maaien niet toegestaan. De periode tussen twee maaibeurten is minimaal 3 maanden;
- De rand wordt niet bemest en er wordt geen slootveegsel en/of – bagger opgebracht;
- De rand wordt niet beweid en bij beweiding van de aanliggende gronden is een raster aanwezig dat zich op de grens van het element met het aanliggende landbouwperceel bevindt;
- Het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen in het element is niet toegestaan m.u.v. pleksgewijze bestrijding van akkerdistel, ridderzuring, Jacobskruiskruid en Japanse duizendknoop;
- De rand wordt niet gebruikt als pad behoudens het incidentele gebruik als onderhoudspad voor het schouwen van de aanliggende sloot of het uitvoeren van onderhoud aan het element zelf.

BIJLAGE 1: ONTWERP KWALITEITSVERBETERING VAN HET LANDSCHAP - N65

OVERZICHTSKAART



LEGENDA

-  Bomenrij
-  Bosschage
-  Bloemrijke rand (10 m breed)
-  Hop-over eekhoorns
-  Natuurbrug (droog)
-  Faunapassage (nat)
-  Historische ligging N65 versterken (bomenlaan)

TOELICHTING

In voorliggend ontwerp worden de maatregelen opgesomd voor kwaliteitsverbetering van het landschap rondom de N65. In de legenda worden de verschillende maatregelen benoemd.

Het landschap rondom de N65 kenmerkt zich door kleinschalige agrarische percelen, afgewisseld met houtwallen, bomenrijen en bosjes. Als je over de N65 rijdt kom je een zeer gevarieerd landschap tegen, waarbij je elke keer weer een andere landschapskamer binnen komt. Van oudsher was het landschap rondom Vught en Helvoirt nog veel kleinschaliger, door schaalvergroting in de landbouw zijn veel van deze structuren niet meer herkenbaar.

Door het aanplanten van bomenrijen en bosjes, wordt deze kleinschaligheid en variatie in landschapselementen weer deels teruggebracht. Belangrijk daarbij is dat de nieuw aan te leggen bosjes niet in zichtlijnen geplaatst worden, maar op een logische plaats langs de N65 zijn gelegen. Vaak aansluitend aan bestaande houtwallen of bosjes.

Het nieuw te realiseren snelfietspad is ten zuiden van het huidige tracé van de N65 gelegen in het kleinschalige productielandschap. De fietser kan in deze zone genieten van het Vughtse en Helvoirtse buitengebied. Om dit gevoel te versterken worden er, waar mogelijk, bloemrijke randen met een breedte van 10 meter aangelegd ten zuiden van het snelfietspad. Hiermee wordt het snelfietspad ingepast in het landschap, maar behouden fietsers wel het zicht op het landschap. De bloemrijke randen leveren daarnaast een belangrijke bijdrage aan de biodiversiteit. De overige maatregelen bestaan uit een natuurbrug, een faunapassage en hop-overs voor eekhoorns.



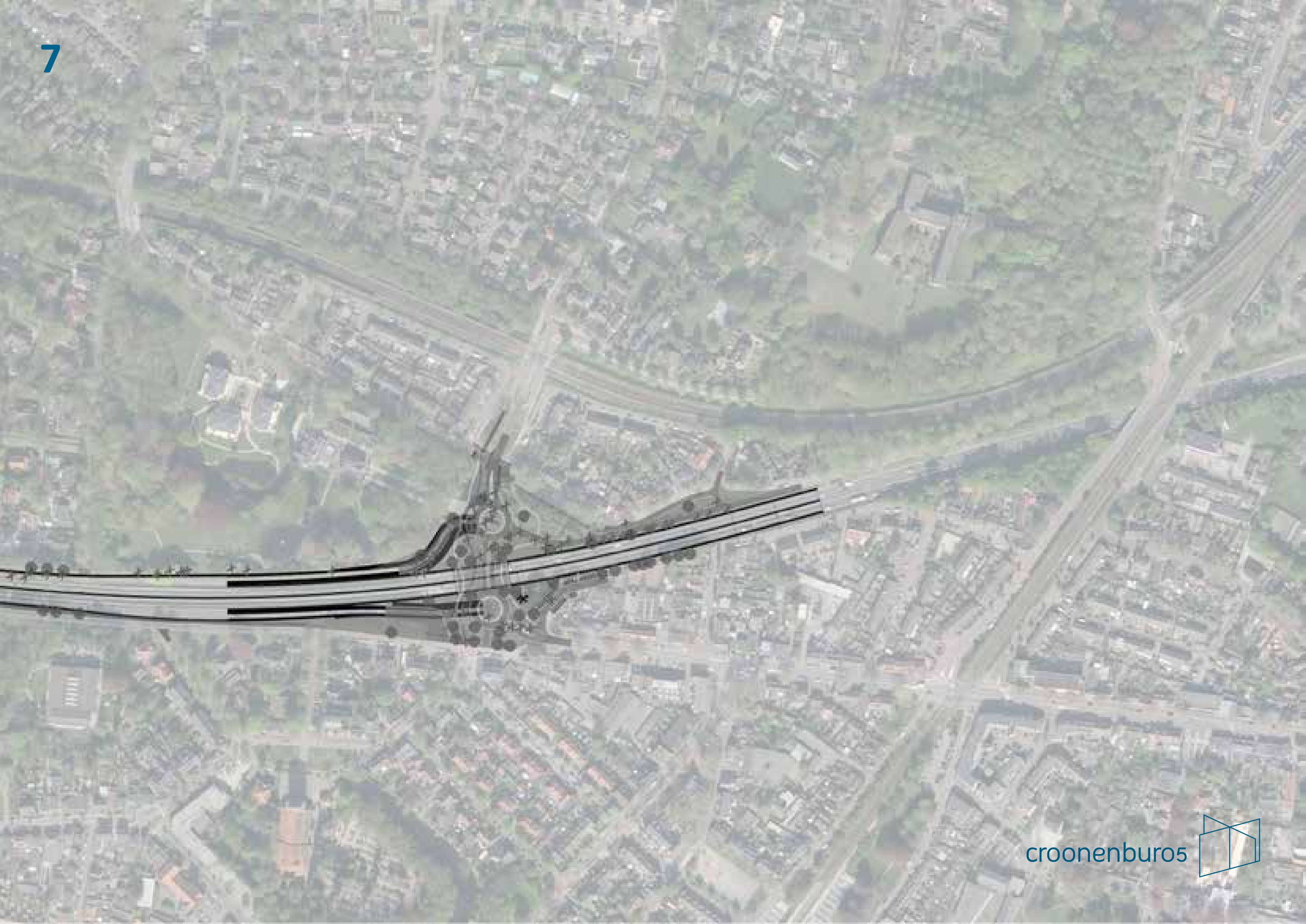














Vestiging Oosterhout

Beneluxweg 125
Postbus 40
4900 AA Oosterhout
+31 (0) 162 487 500

info@croonenburo5.com

Vestiging Maastricht

Wim Duisenbergplantsoen 21
Postbus 959
6200 AZ Maastricht
+31 (0) 43 325 32 23

www.croonenburo5.com

Vestiging Oosterhout

Beneluxweg 125
Postbus 40
4900 AA Oosterhout
+31 (0) 162 487 000

info.nl@anteagroup.com