

Bijlage 2 Groenstructuurplan_uitgangspuntennota



Uitgangspuntendocument

*Groenstructuurplannen provinciale wegen
Deel A*



kleurt het landelijk gebied

Opdrachtgever:

Provincie Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Opdrachtnemer:

Eelerwoude
Mossendamsdwarsweg 3
7472 DB Goor
Postbus 53
7470 AB Goor
Tel.: 0547 26 35 15
Fax: 0547 26 33 15
e-mail: info@eelerwoude.nl
www.eelerwoude.nl

Projectgegevens:

Projectnummer: 4474.1
Datum: 16 december 2011
Projectleider: Francien van Gils
Opgesteld: Francien van Gils
Gecontroleerd: Nelleke Manschot

Uitgangspuntendocument

*Groenstructuurplannen provinciale wegen
Deel A*



INHOUD

1. INLEIDING	1
1.1 Optimale groenstructuur langs provinciale wegen	1
1.2 Groenstructuurplan in verschillende delen	2
2. VERKEERSKUNDIG KADER	3
2.1 Duurzaam veilige inrichting	3
2.2 Sturen op belangen	3
3. OMGEVINGSKENMERKEN	5
4. UITGANGSPUNTEN	7
 BIJLAGEN	
I	Plan van aanpak groenstructuurplannen provinciale wegen
II	Provinciale belangenkaart
III	Begrippenlijst



1.1 Optimale groenstructuur langs provinciale wegen

Aanleiding

De provincie wil de inrichting van provinciale wegen beter afstemmen op de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische kwaliteiten van de gebieden waar de wegen doorheen gaan. Tevens wil zij meer inzicht krijgen in de maatregelen en kosten die nodig zijn om een gewenste groenstructuur te realiseren en te beheren. In dit kader zijn verschillende groenstructuurplannen opgesteld voor het groen langs provinciale wegen.

Doel

Een groenstructuurplan geeft de gewenste ruimtelijke visie en kwaliteit van de groenstructuren voor de komende 10 jaar. Tevens biedt het plan een basis voor het beheer van het groen. Het heeft het volgende tot doel:

- Zorgvuldige inpassing van de weg in het landschap.
- Duurzaam in stand houden, herstellen of versterken van de landschappelijke, historische en ecologische kwaliteiten van het landschap.
- Vergroten belevingskwaliteit voor de weggebruiker van de weg en aangrenzend landschap.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid (inclusief doorstroming) van de weg met landschappelijke inrichting.
- Afstemmen groenstructuur op onderhoud gebaseerd op “sturen op belangen”.

Kader

Het groenstructuurplan geeft op structuurniveau streefbeelden en adviezen voor de gewenste groenstructuur direct langs de weg (veelal op provinciaal eigendom). Omdat het groenstructuurplan ook uitspraken doet over het landschap in de directe omgeving van de weg, is waar nodig ook het groen buiten provinciaal eigendom betrokken (gemeentelijk, particulier eigendom, eigendom natuurorganisaties, etc.).

De exacte locatie van nieuw groen is op dit moment nog niet te bepalen omdat voor veel wegen onbekend is hoe de toekomstige weginrichting er uit zal zien na reconstructie (bijvoorbeeld wel of geen parallelweg). Om deze reden is het groenstructuurplan geen gedetailleerd inrichtingsplan, waarbij rekening is gehouden met onder andere de ligging van kabels en leidingen, de aanwezigheid van waardevolle flora en fauna (Flora- en faunawet) of de vitaliteit van het groen. Hiervoor zal bij wegreconstructie nader onderzoek moeten plaatsvinden.

Het groenstructuurplan leidt tot maatregelen en kostenindicaties voor herinrichting van de bestaande groenstructuur. Een groot deel van de maatregelen wordt niet direct gerealiseerd, maar wordt bij een wegreconstructie toegepast. Bijvoorbeeld omdat in de huidige situatie de ruimte hiervoor ontbreekt. Op deze manier kan tijdens de planvorming rond een wegreconstructie in een vroegtijdig stadium rekening worden gehouden met de voorgestelde maatregelen uit het groenstructuurplan, en eventueel waar nodig extra grond worden aangekocht. Een klein deel van de maatregelen wordt als apart groenproject gerealiseerd.

1.2 Groenstructuurplan in verschillende delen

De groenstructuurplannen zijn opgebouwd uit één algemeen deel (deel A, Uitgangspuntendocument) en uit uitwerkingen (Deel B, Groenstructuurplan per weg). Deel A geldt voor alle wegen en deel B is per weg opgesteld. Bijlage I geeft het plan van aanpak schematisch weer.

In het Uitgangspuntendocument (deel A) zijn de randvoorwaarden en de uitgangspunten voor de gewenste groenstructuur langs provinciale wegen op hoofdlijnen vastgelegd. Het doel hiervan is dat de groenstructuurplannen voor alle provinciale wegen volgens dezelfde systematiek en met gelijksoortige basisgegevens tot stand komen. Het uitgangspuntendocument geeft verkeerskundige randvoorwaarden en randvoorwaarden en uitgangspunten ten aanzien van de omgevingskenmerken van de weg (landschap, historie, ecologie).

In een groenstructuurplan per weg (deel B) zijn de weg en directe omgeving geanalyseerd. Als basis hebben provinciale Gis-data gediend, aangevuld met gemeentelijke gegevens uit landschapsontwikkelingsplannen en bevindingen uit het veld. Vervolgens zijn de huidige en de gewenste groenstructuur voor de weg uitgewerkt in verschillende bermprofielen.

De wegen die zijn uitgewerkt zijn wegen die in het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (B-MIT) zijn geselecteerd, als zijnde wegen die de wegbeheerders provincie, gemeenten en rijk de komende vijf jaar samen willen aanpakken. De wegprojecten verkeren in verschillende fases (probleemanalyse, verkennings-, planstudie- of realisatiefase).

De systematiek en inhoud van de groenstructuurplannen is bepaald aan de hand van de pilot voor de wegen N264 (Uden-Limburgse grens) en de N638 (Rucphen-Zundert). Tevens is met de pilot een groenbeheerplan (dynamisch werkboek) opgesteld dat het werkboek vormt voor het beheer van de groenstructuur langs alle provinciale wegen. De groenstructuurplannen en het groenbeheerplan zijn

zo opgebouwd dat ze goed op elkaar aansluiten.

1.3 Relatie met groenbeheerplan (dynamisch werkboek)

In het groenstructuurplan voor een weg(traject) is de huidige en de gewenste groenstructuur langs een weg(traject) uitgewerkt in de vorm van bermprofielen. De bermprofielen zijn opgebouwd uit bermelementen, die overeenkomen met het groenbeheerplan voor de provinciale wegen (Dynamisch werkboek). In het groenbeheerplan is het benodigde beheer per bermelement uitgewerkt. Op deze manier is eenvoudig het beheer van de huidige en gewenste groenstructuur te bepalen.



Het “Duurzaam veilig” inrichten van het provinciaal netwerk en het “Belangengestuurd onderhoud” van provinciale wegen leiden tot richtlijnen voor de inrichting van de weg. Zij vormen hierdoor het verkeerskundig kader voor de groenstructuur langs de weg.

2.1 Duurzaam veilige inrichting

Een belangrijke doelstelling uit het Provinciale Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) is het “Duurzaam veilig” inrichten van het provinciaal wegennet. De ideale inrichting van de weg wordt weergegeven in het Handboek wegontwerp (CROW, februari 2002). In dit handboek wordt onderscheid gemaakt in de volgende drie typen wegen:

1. Stroomwegen
2. Gebiedsontsluitingswegen
3. Erftoegangswegen

Voor de provinciale wegen die de functie gebiedsontsluitingsweg (o.a. N322) hebben kan het duurzaamveilig profiel worden toegepast, zoals dat is weergegeven in afbeelding 1. De feitelijke inrichting is echter maatwerk.

Het komt regelmatig voor dat een groenstructuur niet voldoet aan de richtlijnen van Duurzaam veilig, omdat deze te dicht op de weg staat (binnen de obstakelvrije zone staat). Toch kan het om landschappelijke redenen (bijvoorbeeld historisch groen, ecologische waarden) gewenst zijn om de groenstructuur te handhaven. Er zal dan een maatgerichte oplossing gezocht moeten worden, waarbij zowel

de verkeersveiligheid niet wordt belemmerd en waarbij tevens de groenstructuur kan worden gehandhaafd of opnieuw worden aangeplant.

De Duurzaam veilige afstand wordt bij herplant binnen de huidige wegberm nog niet altijd gehaald, maar de situatie wordt veiliger. Bij reconstructie van de weg kan alsnog worden overwogen om meer ruimte langs de weg te creëren zodat de nieuwe groenstructuur buiten de obstakelvrije zone kan worden aangeplant.

2.2 Sturen op belangen

De notitie “Het bepalen van belangen van een weg” en het advies “Belangbepaling provinciale wegen” geven een eerste invulling aan het “sturen op belangen”, zoals dat is opgenomen in het onderhoudsbeleid “Provinciale wegzorg in uitvoering” deel 1 (Uitgangspunten module A10). Dit beleid is vanaf 21 september 2010 opgegaan in het operationeel beleidskader “Wegen voor bereikbaarheid”.

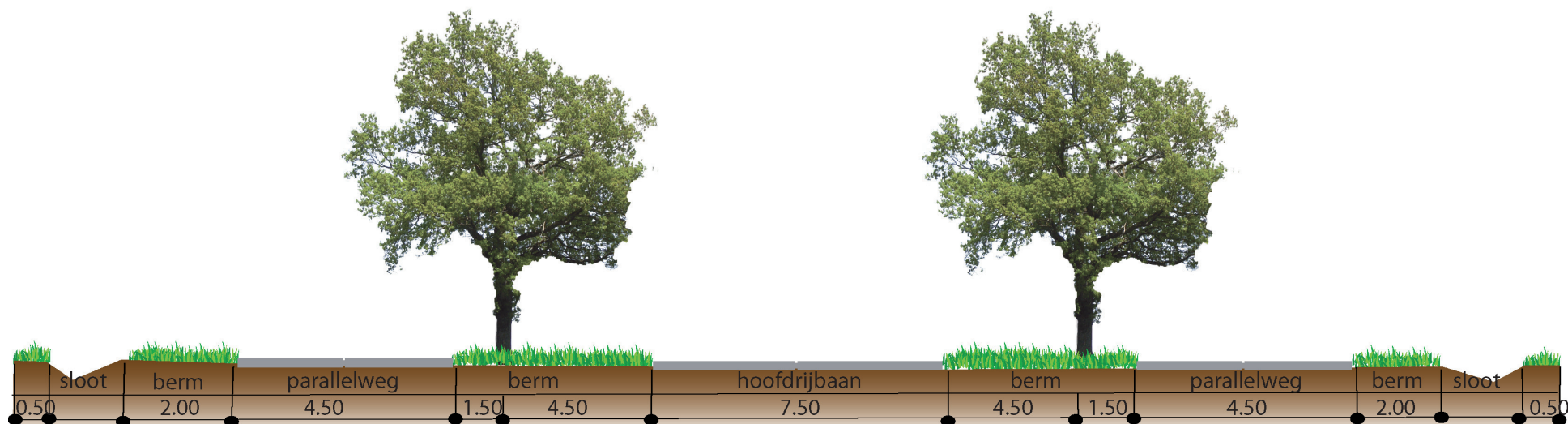
In plaats van de aard van de schade aan wegen als leidend principe toe te passen voor de prioritering van onderhoudswerken, wil de provincie naar een integrale afweging die afhangt van de gevolgen voor de belanghebbenden. Belanghebbenden zijn te verdelen in:

- Weggebruikers (automobilisten, motorrijders, vrachtverkeer, landbouwvoertuigen, bromfietzers, fietsers); en
- Niet-weggebruikers (bedrijven, omwonenden, omringend milieu, belastingbetaler).

In de provinciale belangenkaart, bijlage 2 zijn wegen aangeduid met een hoog,

gemiddeld en laag belang. Bij wegen met een laag en gemiddeld belang kunnen makkelijker concessies worden gedaan dan bij wegen met een hoog belang. Dit geldt ten aanzien van de hinder op de weg die veroorzaakt wordt door onderhoud of door de beplanting zelf (o.a bladval, vallende takken, vruchten, noten).

Het “sturen op belangen” wordt in de groenstructuurplannen ingebed door de groenstructuur zoveel mogelijk af te stemmen op de aard en de mate van belang van een weg. Dit houdt in dat gestreefd wordt naar weinig onderhoud vergend groen op plekken waar dat vanwege het belang nodig is. Op deze manier wordt de hinder op de weg door onderhoud zoveel mogelijk beperkt. Verder wordt gestreefd naar groenvoorzieningen langs de weg die door hun aard zo min mogelijk hinder veroorzaken voor weggebruikers (bijvoorbeeld door bladval, vallende takken, vruchten, noten). Ook ziekte- en plagengevoelige beplanting dienen te worden gemeden. Deze beperking van hinder is vooral belangrijk bij wegen met een hoog belang.



Afbeelding 1, Voorbeeldinrichting gebiedsontsluitingsweg volgens principes van “Duurzaam Veilig”



Naast het verkeerskundig kader dat de randvoorwaarden voor de (nieuwe) inrichting van een weg bepaald, bieden de omgevingskenmerken uitgangspunten en kansen voor inrichting. Per weg zijn deze omgevingskenmerken geanalyseerd. Dit hoofdstuk geeft een toelichting op de manier waarop de wegen zijn onderzocht en op de basisinformatie die daarvoor is gebruikt. In deel B Groenstructuurplannen per weg zijn de omgevingskenmerken per weg beschreven en verbeeld.

Landschappelijke kenmerken en ambities

Allereerst zijn de landschappelijke kenmerken en ambities van de omgeving van de weg inzichtelijk gemaakt. Per weg worden de natuurlijke basis (geologie, geomorfologie) en het ontginningslandschap beschreven en zijn landschappelijke ambities verwoord. Tevens zijn per wegtraject de landschappelijke kenmerken en ambities in kaart gebracht.

Als basis hiervoor dienen de gegevens uit de gebiedspaspoorten van de Provinciale Structuurvisie. Tevens zijn gemeentelijke landschapsontwikkelingsplannen en structuurvisies geraadpleegd. Het doel hiervan is dat de groenstructuren langs de provinciale wegen aansluiten bij de gewenste ruimtelijke structuur op bovenlokaal en lokaal niveau.

Historische structuren

Tevens worden de historische structuren rond de weg geanalyseerd. Per wegtraject zijn kaarten samengesteld waarop zijn onderscheiden: cultuurhistorisch landschap, cultuurhistorisch vlak, historisch groen, historische

geografie (lijn) en historische bouwkunst.

De provinciale Cultuurhistorische waardenkaart uit 2006 dient als basis. Deze kaart geeft de cultuurhistorische (landschaps-)waarden van bovenlokaal en lokaal belang. De informatie op de kaart dient onder andere om plannen en ontwikkelingen te toetsen.

De herziene kaart uit 2010 bevat alleen de elementen van bovenlokaal belang, omdat de provincie hier duidelijk prioriteit geeft aan structuren die deel uitmaken van cultuurhistorische landschappen. De gemeenten werken momenteel aan gemeentelijke erfgoedkaarten, waarop de cultuurhistorische waarden van lokaal belang een plek kunnen krijgen.

Ecologische structuren en ambities

Ook zijn de ecologische structuren en ambities in de omgeving van de weg inzichtelijk gemaakt. Deze komen voort uit de groenblauwe structuur in Noord-Brabant, zoals deze is aangeduid in de "Structuurvisie Ruimtelijke Ordening". De groenblauwe structuur omvat de samenhangende gebieden in Noord-Brabant, waar het beleid gericht is op behoud en ontwikkeling van natuurwaarden in en buiten natuurgebieden. Naast de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening zijn ook het Natuurbeheerplan van de provincie Noord-Brabant en gemeentelijke Landschapsontwikkelingsplannen geraadpleegd voor extra informatie.

Overige kenmerken

Overige kenmerken die invloed hebben op de groenstructuur en het wel of niet plaatsen van hoog opgaande beplantingen langs een weg, zijn onder andere molenbiotopen, zichtlocaties van bedrijven, vliegroutes en

hoogspanningsleidingen. Deze aspecten zijn, indien aan de orde, verwerkt in de bermprofielen (deel B). De molenbiotopen zijn bovendien ook op de kaarten met historische structuren te vinden. Kenmerken zoals gedenktekens langs de weg (voor nabestaanden na een dodelijk verkeersongeval) en stiltegebieden hebben geen direct invloed op de groenstructuur en zijn daarom niet in de groenstructuurplannen opgenomen.



Op basis van onder andere het verkeerskundig kader (hoofdstuk 2) en de omgevingskenmerken (hoofdstuk 3) zijn de volgende algemene uitgangspunten voor de gewenste groenstructuur geformuleerd:

1. Rekening houden met de richtlijnen vanuit een “Duurzaam veilige weginrichting”.
2. Beperking van de verkeershinder door onderhoud van de groenstructuur of door de beplanting zelf (o.a bladval, vallende takken, vruchten, noten) en daarbij aansluiten op de beleidsnotitie “Sturen op belangen”.
3. Bijdragen aan verbetering van de verkeersveiligheid, de doorstroming van verkeer of waar nodig ook de remming van verkeer door middel van de groenstructuur.
4. Aansluiten bij de kwaliteiten van het landschap en de landschappelijke ambities zoals die in deel B Groenstructuurplannen per weg zijn verwoord. De groenstructuur moet laten zien waar je bent en bijdragen aan de oriëntatie.
5. Behoud en waar mogelijk versterking van de cultuurhistorische waarden langs de weg.
6. Bij doorkruising van de Groenblauwe structuur de weginrichting afstemmen op de aanwezige natuurwaarden en zoveel mogelijk ecologisch bermbeheer toepassen. Barrièrewerking van de weg voor de fauna verminderen.
7. Bij de keuze van het plantmateriaal rekening houden met aspecten als, de inheems/streekeigenheid, de ecologische meerwaarde, de positieve invloed op de luchtkwaliteit, de ziekte- en plagengevoeligheid en de mate van roekenoverlast die het kan veroorzaken.
8. Bermbeheer afstemmen op de doelstellingen uit de rapportage “ Ecologisch bermbeheer in Noord-Brabant”, 2009.



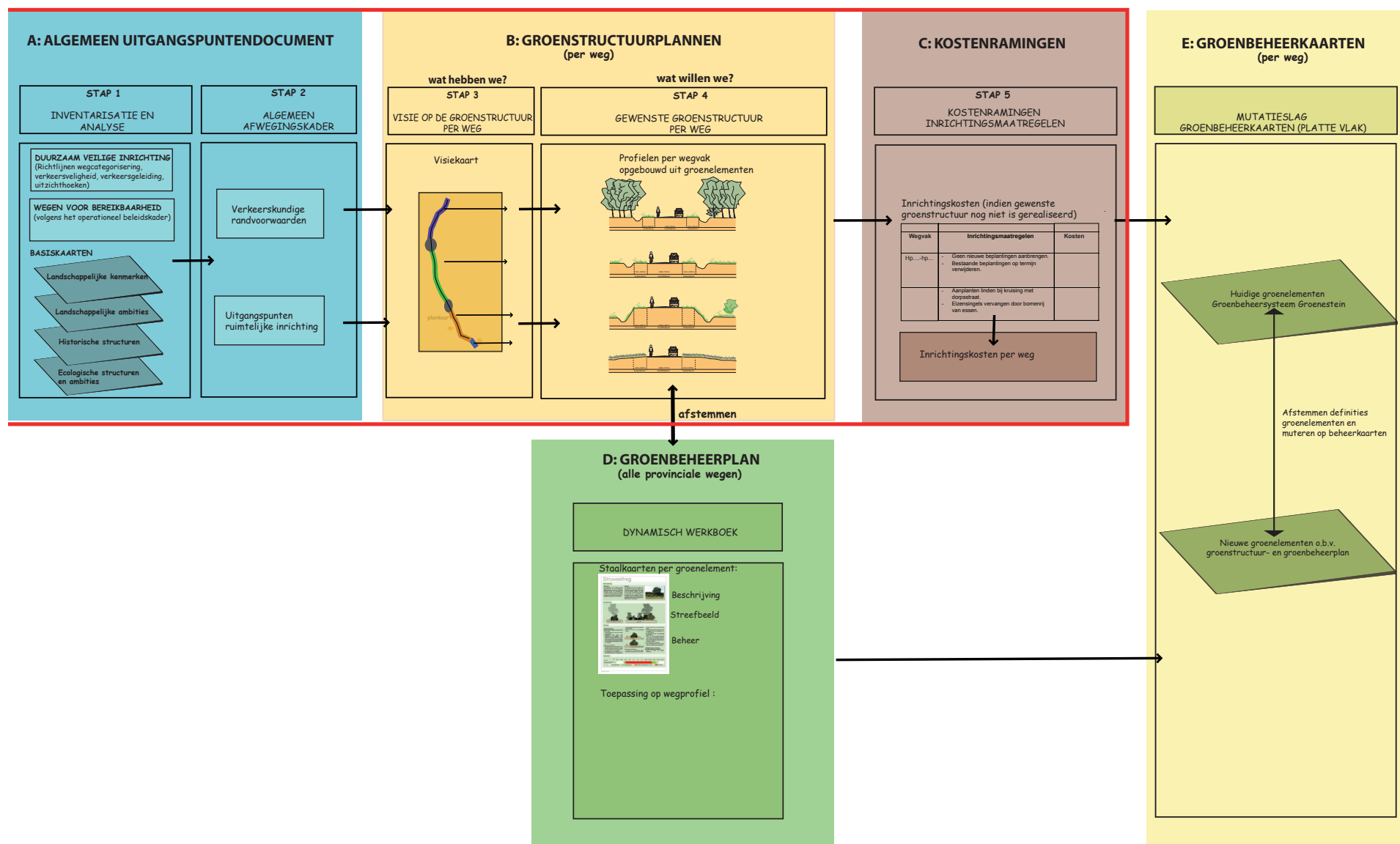
BIJLAGEN

Bijlage I : Plan van aanpak groenstructuurplannen provinciale wegen

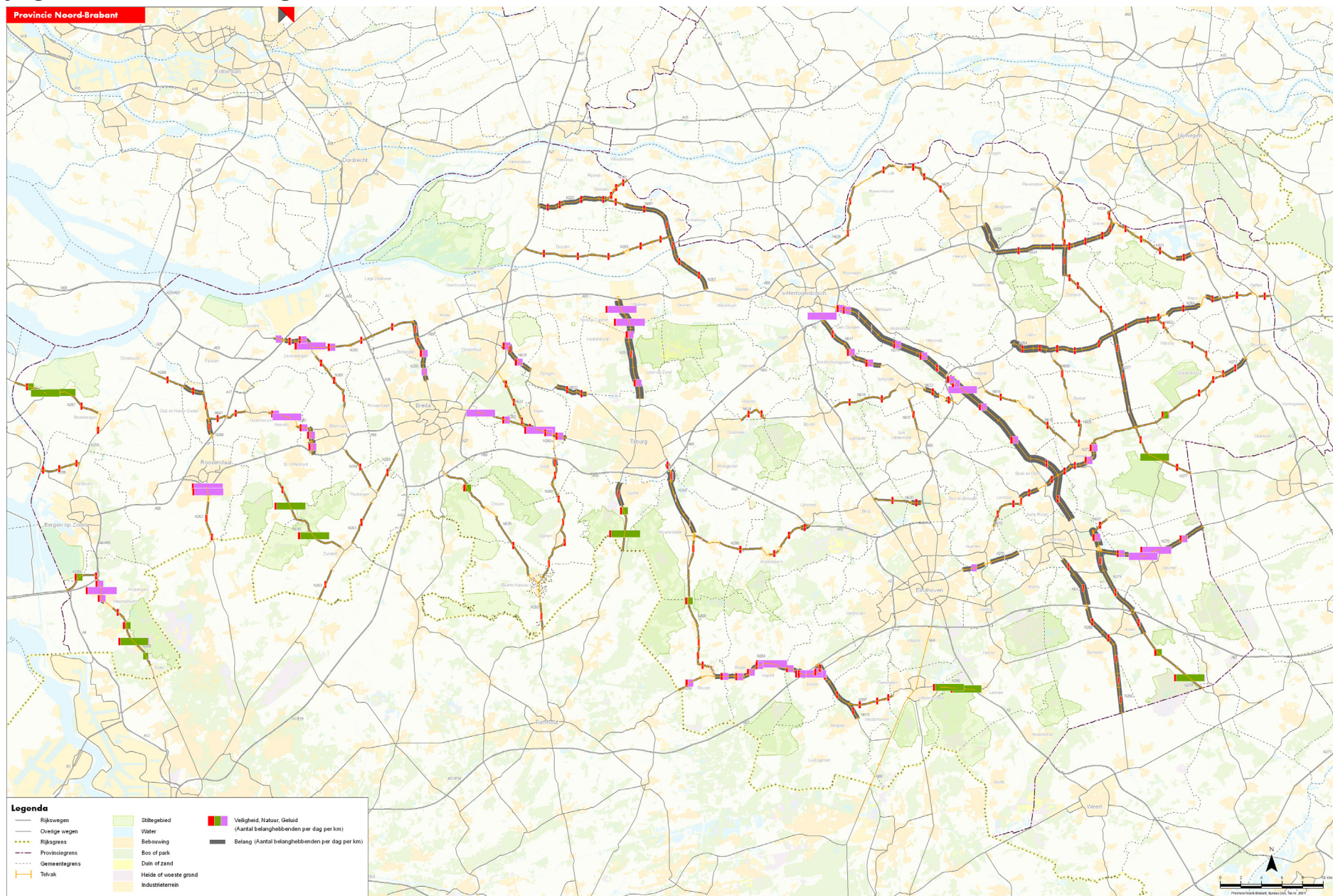
Bijlage II: Provinciale belangenkaart

Bijlage III: Begrippenlijst

Bijlage I: Plan van aanpak groenstructuurplannen provinciale wegen



Bijlage II: Provinciale belangenkaart



Bijlage III: Begrippenlijst

Cultuurhistorisch landschap

Dit zijn 21 door de provincie Noord-Brabant onderscheiden topgebieden met een concentratie van samenhangende cultuurhistorische waarden. De vroegere ontginnings- en bewoningsgeschiedenis zijn nog goed afleesbaar. De 21 Cultuurhistorische landschappen zijn representatief voor de diverse agrarische cultuurlandschappen van zand, klei en verdwenen veen en voor de cultuurlandschappen gevormd door waterbeheersing en defensie. De 21 Cultuurhistorische landschappen worden genoemd in de Structuurvisie ruimtelijke ordening.

Cultuurhistorisch vlak

Dit zijn de belangrijkste, meest kenmerkende deelgebieden van de 21 Cultuurhistorische landschappen, zoals akkercomplexen, beekdalén, heidevelden, bossen, jonge ontginningen, landgoederen en polders. De Cultuurhistorische vlakken worden genoemd in de Structuurvisie ruimtelijke ordening en zijn begrensd in de Verordening ruimte fase 2.

Dekzandrug

Een dekzandrug is een opgestoven hoogte van dekzand. Het merendeel van deze hoogtes zijn ontstaan in de laatste ijstijd, het Weichselien (oud dekzand) en vaak nog wat verstoven aan het einde van de laatste ijstijd (jong dekzand). Wanneer dekzand in de historische periode (veelal in de Middeleeuwen) is verstoven, spreken we van stuifzand.

Essenlandschap

Kenmerkend voor het essenlandschap zijn de grote aaneengesloten bouwlanden en de clusters van bouwlanden, de essen of enken. Deze komen voornamelijk voor op de flanken van stuwwallen en op hoger gelegen, aaneengesloten zandruggen.

Geologie

Geologie of aardkunde is de wetenschap die de aarde, haar geschiedenis en de processen die haar vormen en gevormd hebben, bestudeert.

Geomorfologie

Geomorfologie (vaak ook kortweg als morfologie aangeduid) is de wetenschap die de vormen van het landschap en de processen die daarbij een rol spelen of hebben gespeeld, bestudeert.

Griend

Een griend is een bos, meestal met een moerasachtige ondergrond.

Historische bouwkunst

Dit zijn historische gebouwen en bouwwerken, zoals boerderijen, woonhuizen, fabrieken, molens, kerken, kastelen, bruggen, grenspalen en standbeelden. Ze zijn representatief voor de diverse soorten historische bebouwing in Noord-Brabant.

Historische geografie (lijn)

Dit zijn nog goed herkenbare en relatief gave lijnvormige elementen van het historische landschap, zoals wegen (waaronder specifiek zandwegen, klinkerwegen en kasseiwegeén), paden, dijken, dammen, kanalen en sloten. Ze zijn representatief voor de diverse soorten lijnvormige landschapselementen in Noord-Brabant.

Historisch groen

Dit zijn historische groenelementen en –structuren, zoals houtwallen, bomenrijen, lanen, grienden, bossen en parken. Ze zijn representatief voor de diverse soorten historisch groen in Noord-Brabant.

Houtwal

Opgaande inheemse beplanting op een aarden wal; oorspronkelijk bedoeld als veekering

Inheems

Plantensoorten die zich sinds de laatste ijstijd ter plekke alleen langs natuurlijke weg hebben verjongd of die kunstmatig verjongd zijn met uitsluitend lokaal materiaal.

Inundatiegebied

Een inundatiegebied is een gebied dat ten behoeve van de verdediging onder enkele decimeters water kon worden gezet. Het dient van oorsprong ter verdediging van een stad, dorp of ander object en soms ook om een vijand te verdrijven. Doorgaans ligt een inundatiegebied laag, zodat het snel kan vollopen met grondwater, rivierwater of anderszins.

Kampenlandschap

Waar geen ruimte was voor grote aaneengesloten bouwlanden, ontstonden kampen (éénmans essen). De kampen waren evenals de essen en enken omgeven door singels en houtwallen, waardoor het landschap fijnmazig is. De erven liggen verspreid tussen de kampen.

Komgebied

Bij overstroming tussen de stroomruggen gevormd gebied met zware rivierklei dat later door inklinking lager is komen te liggen dan de stroomruggen.

Kwelgebied

Een kwelgebied is een gebied waar grondwater zich beweegt richting oppervlak(tewater).

Natura-2000

Natura-2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie. Dit netwerk vormt de hoeksteen van het beleid van de EU voor behoud en herstel van biodiversiteit. Natura 2000 is niet enkel ter bescherming van gebieden (habitats), maar draagt ook bij aan soortenbescherming.

Ontginningslandschap

Kenmerkend voor het ontginningslandschap zijn de rationele verkaveling en de wegenstructuur. Vanaf de tweede helft van de 19e eeuw werden de gemeenschappelijke woeste heidegronden ontgonnen.

Overstromingsvlakte

Een riviervlakte, spoelvlakte of overstromingsvlakte is een vlakte waardoor één of meerdere rivieren stromen. Kenmerkend is dat de vlakte in natuurlijke staat bij hoogwater geheel of gedeeltelijk overspoeld raakt. Een riviervlakte bestaat uit een afwisseling van stroomruggen en komgronden.

Stroomrug

Relatief hooggelegen strook in een riviervlakte, bestaande uit een opge vulde verlaten rivierloop en de daarbij behorende oeverwallen.

Colofon

Het Uitgangspuntendocument groenstructuurplannen provinciale wegen is een uitgave van Eelerwoude.

Projectgegevens:

Project:	4474.1
Redactie:	Eelerwoude
Vormgeving	Eelerwoude
Drukwerk:	Eelerwoude, Goor
Bestandsnaam:	111216_4474.1Uitgangspuntendoc_fg_A4_liggend.indd

Projectteam Eelerwoude:

Projectleider:	F. van Gils
Ontwerper:	F. van Gils
Projectsecretaresse:	J. Gijsbers

Eelerwoude heeft vestigingen in Goor, Diever en Bilthoven.

© Eelerwoude 2011, niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van Eelerwoude, Mossendamsdwarsweg 3, 7470 AB Goor.

www.eelerwoude.nl