

Bijlage 2

Algemeen

Bijlage 2A

Gebiedsvisie N279 Oktober 2008

Provincie Noord-Brabant



In opdracht van
Provincie Noord-Brabant

Gebiedsvisie N279

Oktober 2008



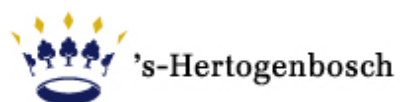
GEBIEDSVISIE N279

PROVINCIE NOORD-BRABANT

24 oktober 2008

110621/CE8/016/000260

In samenwerking met:



Inhoud

1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Wat is de gebiedsvisie	9
1.3 Doel gebiedsvisie	9
1.4 Totstandkoming van de visie	10
1.5 Leeswijzer	12
2 Een parel van een gebied	15
3 Opstap naar de visie	23
3.1 Beleidsanalyse en plannen	25
3.2 Sterkte zwakte analyse	27
4 Gebiedsperspectief	33
4.1 Perspectief	33
4.2 Uitgangspunten	34
5 Bijlagen	45
5.1 Beleid en Plannen	46
5.2 Literatuur	58
Colofon	61
Colofon	61

Afbeelding 1.1

Overzicht van Zuid-
Willemsvaart, N279 en de Aa
Bron: Joop van Houdt
Rijkswaterstaat



HOOFDSTUK

1 Inleiding

1.1**AANLEIDING**

De Provinciale weg N279 vormt een belangrijke verbinding tussen de steden 's-Hertogenbosch en Veghel. In de huidige situatie is er sprake van een (te) grote belasting. In 2001 heeft de provincie Noord-Brabant al een eerste studie laten doen naar de verkeersproblematiek op de N279. Op basis hiervan is de conclusie getrokken dat een capaciteitsvergroting van de N279 noodzakelijk is om het omringende wegennet te kunnen ontlasten. Voor het traject van de N279 zijn maatregelen benoemd die op de korte termijn de doorstroming kunnen verbeteren. Op de lange termijn is er echter een structurele capaciteitsuitbreiding noodzakelijk. De opwaardering van de N279 kan hierbij niet los worden gezien van de totale bereikbaarheidsproblematiek in de Zuidoostvleugel Brabantstad (onder andere ontlasting van de A2).

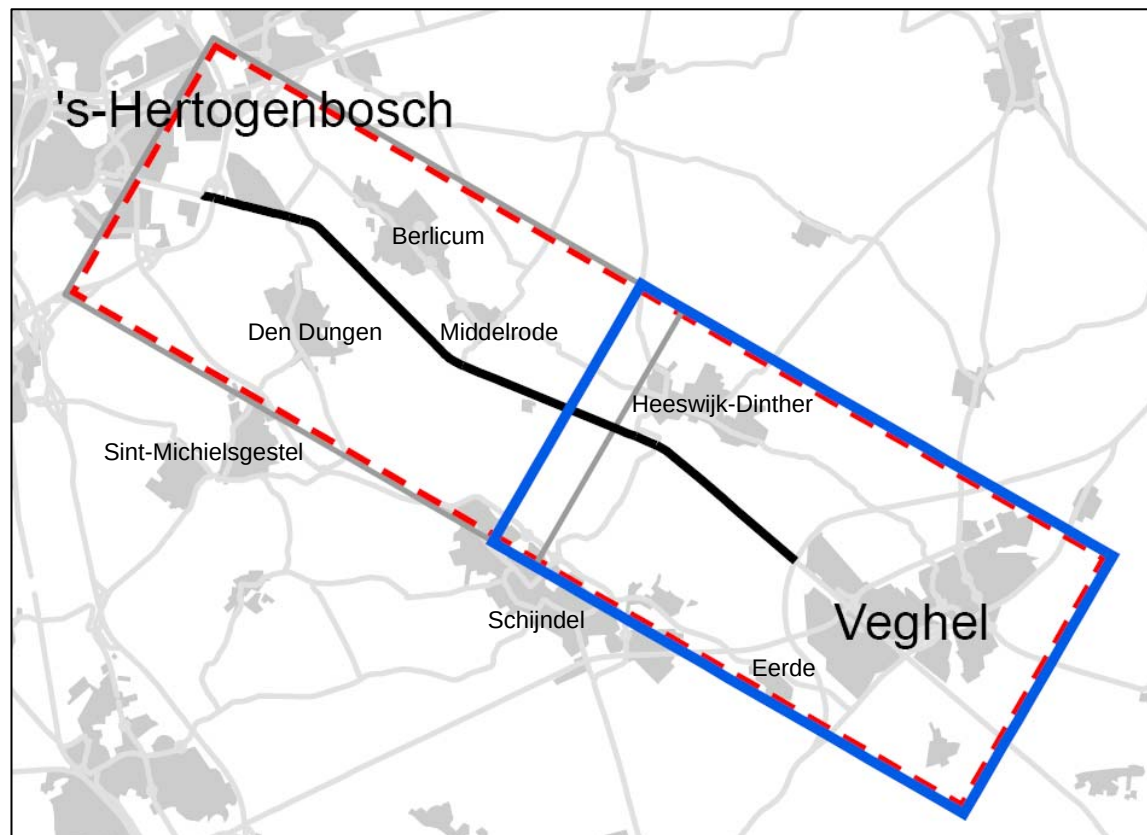
De provincie laat om deze redenen een planstudie en MER (Milieu Effect Rapportage) uitvoeren voor de opwaardering (en verbreding) van de N279. Het belang van een goede inpassing van de op te waarden provinciale weg is groot en wordt door diverse betrokken partijen onderkend. Een gebiedsvisie is daarbij gewenst als opstap naar een goede inpassing van de weg. De partijen die gezamenlijk het initiatief hebben genomen om een gebiedsvisie op te stellen betreffen Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Brabant, Waterschap Aa en Maas en de gemeenten Schijndel, Bernheze, Veghel, 's-Hertogenbosch en Sint Michielsgestel. Het gebied waar de gebiedsvisie zich op richt, is in afbeelding 1.2 weergegeven. Het is zodanig gekozen dat het de omgeving beslaat die een impact heeft op de N279. De begrenzing is globaal aan te duiden met achtereenvolgens de aansluiting A2 bij 's Hertogenbosch, een ruime zonering waarbinnen de gemeenten Sint-Michielsgestel, Schijndel en Bernheze vallen, en de kern Veghel.

Afbeelding 1.2

Situatie en globale begrenzing
studiegebied N279:

Het studiegebied loopt van de
aansluiting A2 bij
's Hertogenbosch tot voorbij de
kern Veghel.

Deze begrenzing geldt voor de
gehele gebiedsvisie, en later
volgende afbeeldingen in dit
document.



1.2

WAT IS DE GEBIEDSVISIE

De gebiedsvisie geeft een samenhangende ontwikkelingsrichting weer voor het studiegebied in relatie met de N279. De ontwikkelingsrichting wordt bepaald op basis van een analyse van de bestaande situatie en toekomstige planning in het gebied.

1.3

DOEL GEBIEDSVISIE

De gebiedsvisie heeft tot doel om voor de inpassing van de N279 in het landschap zo goed mogelijk keuzes te maken (die verkeerskundig en landschappelijk op elkaar afgestemd zijn). Om tot een goede gebiedsvisie te komen moet er geïnventariseerd worden wat de huidige kwaliteiten in het gebied zijn. Tevens dient te worden geïnventariseerd wat de ruimtelijke ontwikkelingen voor de komende periode zijn.

Met deze informatie wordt in het MER rekening gehouden. In het kader van het MER worden alternatieven voor de N279 ontwikkeld. Eerst worden daartoe basisontwerpen gemaakt. De informatie uit de gebiedsvisie laat zien dat de basisontwerpen knelpunten en kansen opleveren. Vervolgens worden inpassingsontwerpen gemaakt, waarvan in het MER de milieueffecten worden beschreven.

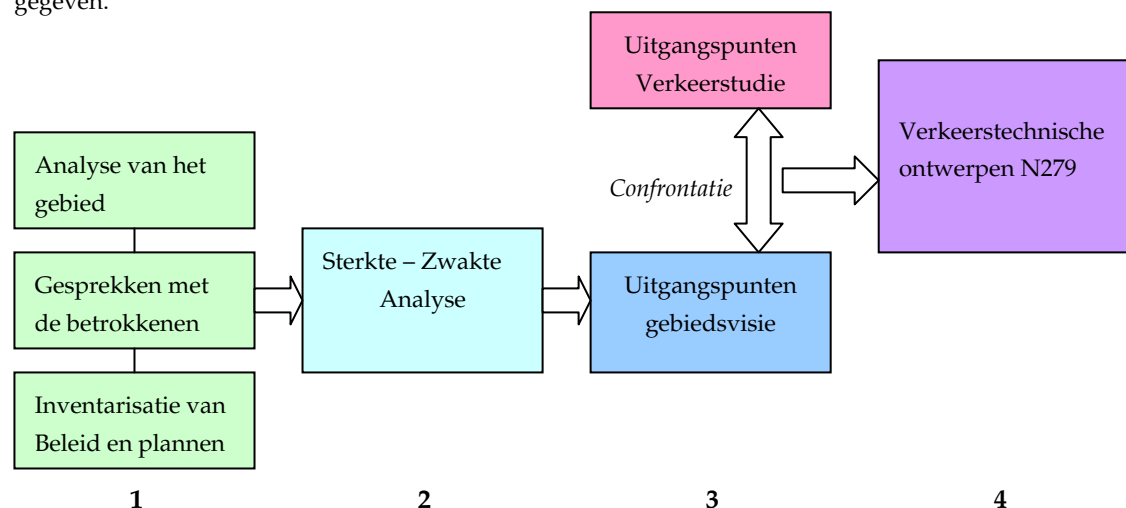
De gebiedsvisie vormt dus een meerwaarde voor het proces rond de MER studie. Allereerst is het goed dat het van belang wordt geacht dat er aandacht is voor ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast kan er een integrale ontwikkeling plaatsvinden van de te ontwerpen verkeerstechnische oplossingen voor de N279.

De gebiedsvisie wordt tevens gebruikt voor het Regionaal Inpassingsplan (in het kader van de nieuwe WRO). Dit plan wordt pas opgesteld, nadat het MER is afgerond, een voorkeursalternatief is gekozen en inspraak mogelijk is geweest. Mogelijk wordt voorafgaand aan het Regionaal Inpassingsplan bovendien een beeldkwaliteitsplan gemaakt, als verfijning van de gebiedsvisie.

1.4

TOTSTANDKOMING VAN DE VISIE

De gebiedsvisie komt in een aantal stappen tot stand. Deze hebben we in bijgevoegd stroomschema weergegeven.



Stap 1: analyse en inventarisatie

Aan de hand van beschikbaar materiaal, beleidsdocumenten en veldbezoek is een analyse van het studiegebied gemaakt. Hiermee wordt duidelijk wat de uitgangssituatie is.

Tijdens diverse gesprekken en een eerste werksessie is met betrokken partijen geïnventariseerd welke ruimtelijke ontwikkelingen worden verwacht. Daarbij is onderscheid gemaakt in harde en zachte plannen:

- Harde plannen zijn plannen waar een bestuurlijk besluit over genomen is.
- Zachte plannen zijn plannen waarover nog geen bestuurlijk besluit genomen is. Het kan hier gaan om visies op langere termijn die zich in een voorstadium bevinden.

De gebiedswaarden en de ruimtelijke ontwikkelingen zijn gevisualiseerd op een zogenaamde Maatgevende Kenmerken Kaart (MKK) behorend bij het MER.

Stap 2: sterkte / zwakte analyse

Op basis van de informatie uit de analyse worden sterke en zwakte punten voor de ontwikkeling van de N279 en haar omgeving benoemd. Als sterk punt benoemen we alle ontwikkelingen die bestaande (ruimtelijke) kwaliteiten kunnen ondersteunen of versterken. Bij zwakte punten gaat het om ontwikkelingen die juist afbreuk doen aan de kwaliteiten in het gebied.

Stap 3: Confrontatie

Uit de sterkte / zwakte analyse geeft deze gebiedsvisie een aantal uitgangspunten voor de toekomstige ontwikkeling van de N279 en omgeving. Deze uitgangspunten geven richting aan te maken keuzes in het gebied. De visie geeft een concreet beeld van wenselijke ontwikkelingen langs het traject N279.

Parallel aan dit traject loopt er een verkeersstudie. In stap 3 zijn in de zogenaamde “Confrontatie” de uitgangspunten van de gebiedsvisie en de verkeersstudie met elkaar geconfronteerd. Aan de hand van verkeersanalyses zijn er alternatieven ontwikkeld voor capaciteitsverruiming van de N279. Hiervoor zijn principe ontwerpen gemaakt. Het principe ontwerp met het minimale ruimtebeslag en het principe ontwerp met het maximale ruimtebeslag zijn vervolgens geprojecteerd op de MKK kaarten worden getoetst aan de hand van de gebiedsvisie.

Tijdens een tweede werksessie is de concept gebiedsvisie besproken met de betrokkenen. Daarnaast zijn de uitgangspunten van de gebiedsvisie en verkeersstudie globaal met elkaar geconfronteerd. De daadwerkelijke confrontatie zal plaatsvinden in het kader van het verkeersontwerp.

De uitkomsten van deze discussies zijn in de conceptversie van de gebiedsvisie verwerkt, en voorgelegd aan de stuurgroepleden. Deze inbreng tenslotte, heeft geleid tot voorliggende eindversie van de visie.

Stap 4: oplossingen

Later dit jaar zijn de uitkomsten van de verkeerskundige berekeningen bekend. Op basis hiervan, en op basis van de confrontatie tussen de gebiedsvisie en de verkeersstudie, komen kansen en knelpunten voor het traject in beeld. De uitkomst hiervan geeft de uiteindelijke verkeerstechnische oplossingen weer.

In deze fase komt de gebiedsvisie wederom in beeld. Bij de afweging van de varianten spelen de uitgangspunten uit de gebiedsvisie een nadrukkelijke rol.

1.5

LEESWIJZER

In Hoofdstuk 2 wordt in een ruimtelijke analyse de huidige situatie in het studiegebied omschreven. De ruimtelijke kwaliteiten van het landschap komen in beeld.

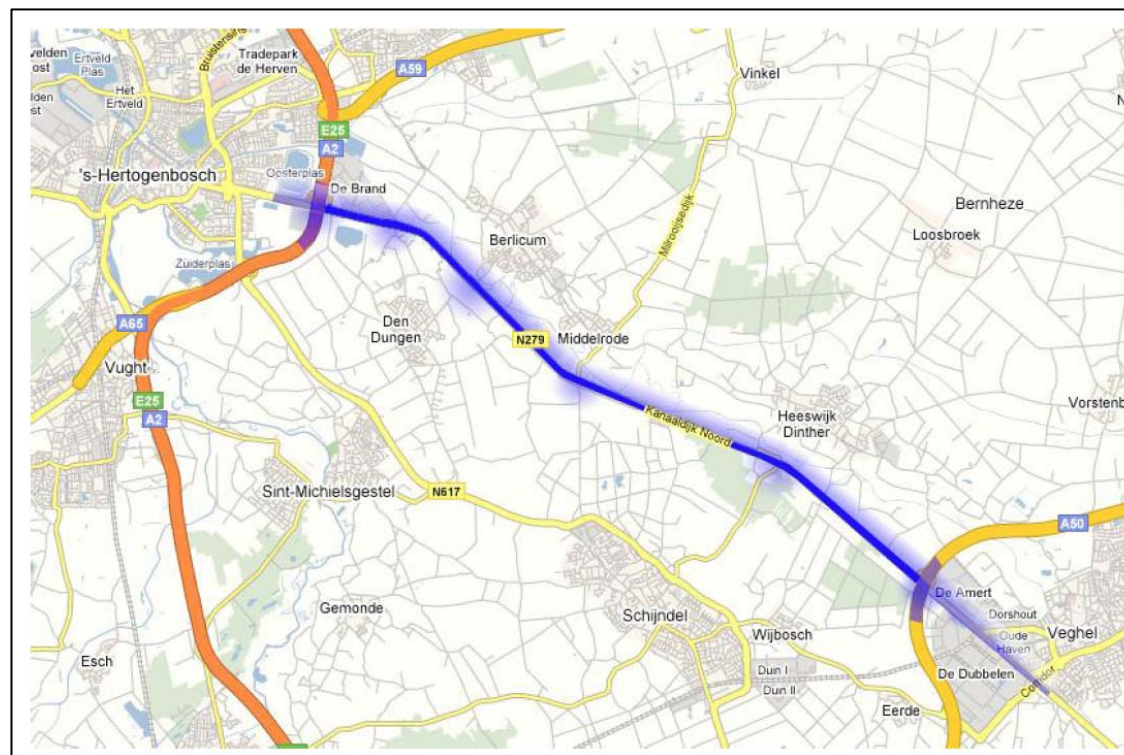
Hoofdstuk 3 maakt de opstap naar de gebiedsvisie. Hier komen ontwikkelingen voor de toekomst aan bod in een samenvatting van het beleid en plannen. Op basis van de analyse van de bestaande situatie, het beleid en de plannen is vervolgens een sterkte / zwakte analyse in beeld gebracht.

Ten slotte geeft hoofdstuk 4 het gebiedsperspectief weer. In uitgangspunten wordt de visie op de toekomstige gebiedsontwikkeling van de N279 en omgeving weergegeven.

In de Bijlage is het volledige overzicht van relevant beleid en plannen opgenomen.

Afbeelding 1.3

Traject N279 tussen
's Hertogenbosch en Veghel





Afbeelding 1.4

Van links naar rechts, en van boven naar beneden:

- 't Woud tussen Schijndel en Den Dungen
- Zicht op beekdal van de Aa
- Zichtlijnen naar dorpen
- Groen aanzicht van de N279 en Zuid-Willemsvaart



HOOFDSTUK

2 Een parel van een gebied

Aan de basis van deze gebiedsvisie staat een analyse van de aanwezige kwaliteiten van het gebied grenzend aan de N279 tussen 's Hertogenbosch en Veghel. Voorafgaand aan dit studietraject is door de betrokken partijen al onderkend dat de voorziene verbreding van de provinciale weg plaatsvindt in een gevoelig gebied. Het is gewenst dat de voorziene ingrepen met zorgvuldigheid worden vormgegeven. Voordat hier richting aan kan worden gegeven is het van belang dat de uitgangssituatie helder is.

In dit hoofdstuk wordt de uitgangssituatie weergegeven en ontstaat er een beeld van de ontstaansgeschiedenis, identiteit en kwaliteiten van het bestaande landschap. In het MER wordt voor alle milieuaspecten een gedetailleerdere beschrijving van het gebied opgenomen. Deze detailinformatie is nodig om de milieueffecten te kunnen bepalen. Voor de gebiedsvisie volstaat een globale beschrijving.

In tegenstelling tot de kernen 's Hertogenbosch en Veghel wordt het gebied tussen beide steden gekenmerkt door een lage graad van verstedelijking en een zeer groen karakter. Verschillende kleinere kernen liggen verspreid in het landschap. Het landschap is vanuit de steden altijd onder handbereik, en andersom. Dit is een belangrijke kwaliteit.

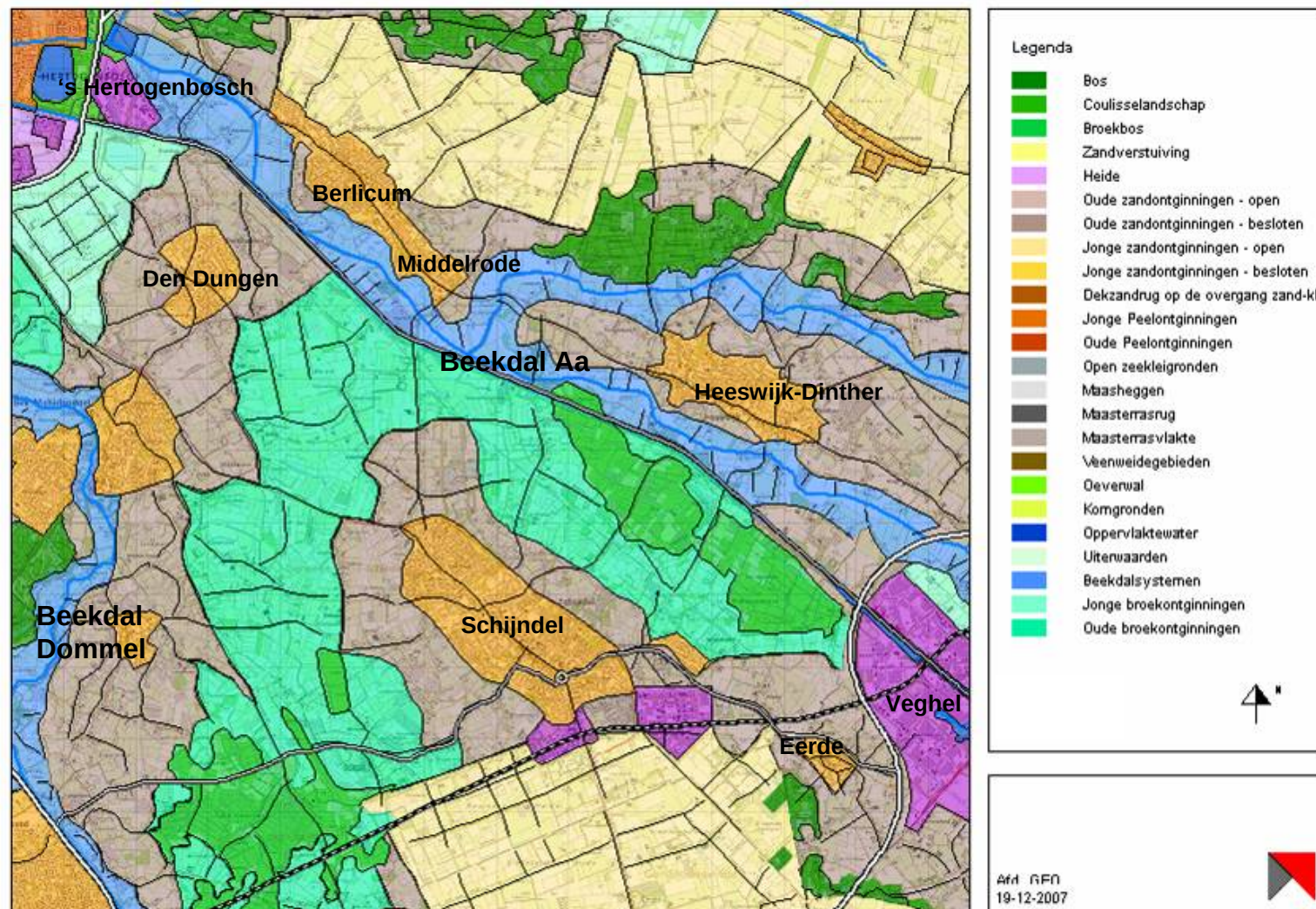
De beekdalen van de Aa, Leigraaf, De Dommel (verder zuidelijk) en een groot aantal kleinere waterlopen vormen het raamwerk voor de landschaps- en bebouwingsstructuren. Het beekdal van de Aa is een van de belangrijkste ecologische verbindingzones in het gebied, maar kan deze functie door de gekanaliseerde vorm van de beek niet optimaal invullen. Het beekdal voorziet in recreatieve mogelijkheden; onder andere kan er worden gewandeld, gefietst, gevist en gekanoëd.

Afbeelding 2.5

Mozaïeklandschap:

Gevarieerde opbouw van het
landschap.

Bron: Provincie Noord-Brabant



De eerste bewoning is ontstaan op de oude zandontginningen tussen de verschillende beekdalen. De eerste bewoning op de oevers van de Aa groeide later uit tot lintbebouwing en tot dorpen als Berlicum, Middeldel, Heeswijk-Dinther en Veghel. De dorpslinten op de oostoever van het beekdal zijn nog duidelijk herkenbaar in het landschap en vormen een karakteristiek voor de regio. Ook zijn nog duidelijk langgerekte occupatiezones zichtbaar.

Tussen de Dommel en de Aa is het broeklandschap grenzend aan 's Hertogenbosch, Den Dungen en Schijndel ontstaan. Op hoger gelegen delen zijn langs oude verbindingswegen de kernen ontstaan. Van oudsher kwam er geen bebouwing voor in de natte en laaggelegen gebieden.

's Hertogenbosch is gesticht op een donk, gelegen tussen het rivierengebied en de dekzandgronden. De vestingstad werd omringd door natuurlijke en deels afgegraven laagtes, die bij oorlogsdreiging onder water konden worden gezet om de vijand op afstand te houden. Het Bossche Broek vormt een restant van deze inundatiekommen. Typisch voor de stedelijke opbouw zijn de groene lobben die tot ver in de stad reiken. De stedelijke bebouwing is aldus bepaald door de landschappelijke omstandigheden.

Het landschap in deze regio is uniek, en heel divers van karakter. Uiteenlopende landschapstypen vormen als het ware een **mozaïek**; een veelkleurig landschap van onder andere akkerland, graslanden, broekbossen, broekland, jonge ontginningen van voormalige heidevelden en stedelijke kernen. Het mozaïeklandschap bestaat uit begrensde deelgebieden met hun eigen kenmerken, samen vormen ze één geheel.

Het mozaïeklandschap wordt doorsneden door de lange lijnen van de beekdalen van Aa en Dommel, de Zuid-Willemsvaart en provinciale weg N279.

Op kaart zijn de verschillende landschapseenheden herkenbaar. Ieder heeft haar eigen karakteristiek. Het landschap van oude ontginningen is een afwisselend, kleinschalig, halfopen, soms besloten landschap. Er is een aantal open landschappen waarin zich lange zichtlijnen voordoen, zoals de jonge zandontginning bij Berlicum, de jonge broekontginning ten oosten van 's Hertogenbosch en een deel van een oude broekontginning ten oosten van Den Dungen ('t Woud). Hier komen grondgebonden landbouwbedrijven voor. 't Woud is een waardevol open agrarisch gebied en oud cultuurlandschap. De (soms nog oorspronkelijke) landschappen bepalen vaak, in combinatie met landschappelijke en cultuurhistorische waarden, de begrenzing van de kernen. Zo is er bijvoorbeeld bij Schijndel en Heeswijk-Dinther sprake van een waardevol ontginningslandschap rondom de kern. De kern Den Dungen wordt deels omringd door de Keerdijk.



Afbeelding 2.6

Van links naar rechts, en van
boven naar beneden:

- De Biezenloop
- Zicht op Bossche Broek
- Kasteel Heeswijk
- De Aa



Het gevarieerde landschap is uitermate geschikt als recreatief uitloopgebied voor wandelaars en fietsers, er is een uitgestrekt fietsnetwerk aanwezig. De omgeving heeft met de aanwezigheid van (o.a.) Kasteel Heeswijk en ruïne Seldensate hoge cultuurhistorische kwaliteiten.

Een aanzienlijk deel van het studiegebied rondom de N279 wordt gevormd door als Ecologische Hoofdstructuur (EHS) aangeduide gebieden. Het merendeel van deze gebieden heeft een hoge landschappelijke waarde en een hoge archeologische verwachtingswaarde. Belangrijke gebieden in dit verband zijn natuurschap Wijboschbroek en Nationaal Landschap Het Groene Woud dat zich uitstrekt tussen 's Hertogenbosch, Eindhoven en Tilburg.

Kenmerkend voor de leefomgeving is dat de kernen van elkaar worden gescheiden door niet-verstedelijkte, groene ruimten. De geleidelijke overgang van landschap naar gebouwde omgeving is karakterbepalend. Op basis van deze kenmerken kunnen de kleinere kernen rond de N279 worden aangemerkt als landelijk woonmilieu. De kleine kernen hebben functionele verbanden met de grotere kernen Veghel en 's Hertogenbosch, die zich regionaal profileren, maar hebben verder sterk hun eigen identiteit als afgebakende kern in een groene omgeving. In meer recente perioden is niet de natuur maar de ontwikkelde infrastructuur bepalend geweest voor de ontwikkeling van de regio. Met de aanleg van de Zuid-Willemsvaart, N279 en recent de A50 en verbreding van de A2 zijn voorwaarden voor verdere economische ontwikkelingen geschapen.

De aanwezigheid van de Zuid-Willemsvaart heeft een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van bedrijven in de regio. Bedrijvigheid heeft zich direct grenzend aan de N279 en/of de Zuid-Willemsvaart gevestigd. De oude jaagpaden aan weerszijden van het kanaal zijn in de loop der tijd verstedelijkt (N279 aan de noordoostzijde). Een aantal grotere bedrijventerreinen zijn ontwikkeld aan havenarmen van het kanaal in 's Hertogenbosch en Veghel. Langs het traject ertussen is echter slechts sporadisch sprake van bebouwing, waardoor het landelijke karakter is blijven overheersen.

Afbeelding 2.7

Karakters verschillen langs het traject N279



De N279 vormt in het studiegebied de belangrijkste hoofdroute voor autoverkeer. Op een lager schaalniveau is het verkeerssysteem toegesneden op het weinig verstedelijkte karakter van het gebied. Er is een grofmazig netwerk afleesbaar van regionale en lokale verbindingswegen die de kernen met elkaar verbinden. Er zijn maar een beperkt aantal verkeersovergangen over de N279.

Samen met de Zuid-Willemsvaart en de goederenspoorlijn bij Veghel (niet meer als zodanig in gebruik, maar wel plannen tot opwaardering) is het gebied goed en multi-modaal ontsloten.

Hoewel het gebied als geheel als landelijk kan worden gekenmerkt, zijn er karakterverschillen zichtbaar. Hieronder zijn de karakterverschillen over het traject van de N279 van west naar oost beschreven.

De westzijde van het studiegebied bij 's Hertogenbosch en Berlicum is stedelijk van karakter. Bij bedrijventerrein de Brand neemt de bebouwingdichtheid toe, en is er sprake van een knooppunt van kanaal, provinciale weg in de nabijheid van de A2. Aan de overzijde bepaalt de Meerseplas het beeld. Langs het traject langs het kanaal en de N279 de stad in neemt de stedelijkheid verder toe.

Bij Berlicum nadert de bebouwing de weg dicht. Ook hier is het karakter dus wat stedelijker. Contrasten met de zuidzijde van de N279 zijn sterk, omdat daar sprake is van een open en groen gebied.

Richting Middelrode en Heeswijk-Dinther wordt het landschap steeds meer open. Het beekdal van de Aa krijgt hier meer ruimte en er is weinig sprake van bebouwing. De N279 doorsnijdt bij Heeswijk-Dinther een bosgebied. Hier is het beeld meer gesloten; bos en groene coulissen bepalen het beeld. Ook de bebouwing nadert de weg aan de noordzijde wat dichter. Bij Veghel ten slotte neemt de stedelijkheid snel toe, en bepalen bedrijventerreinen direct grenzend aan de weg en kanaal het beeld.

HOOFDSTUK

3 Opstap naar de visie

Met de voorgaande gebiedsanalyse is een belangrijk deel van de uitgangssituatie voor de gebiedsvisie in beeld. Bij de visievorming spelen naast de analyse een aantal andere zaken een belangrijke rol, namelijk:

- een inventarisatie van beleid, plannen en ideeën van de diverse betrokken partijen.
- uit de analyse en inventarisatie van plannen blijkt welke sterke en zwakke punten te benoemen zijn.

Met deze onderdelen hebben we alle ingrediënten in handen om te komen tot een samenhangende gebiedsvisie die richting kan geven aan een zorgvuldige ruimtelijke ontwikkeling rond de N279.

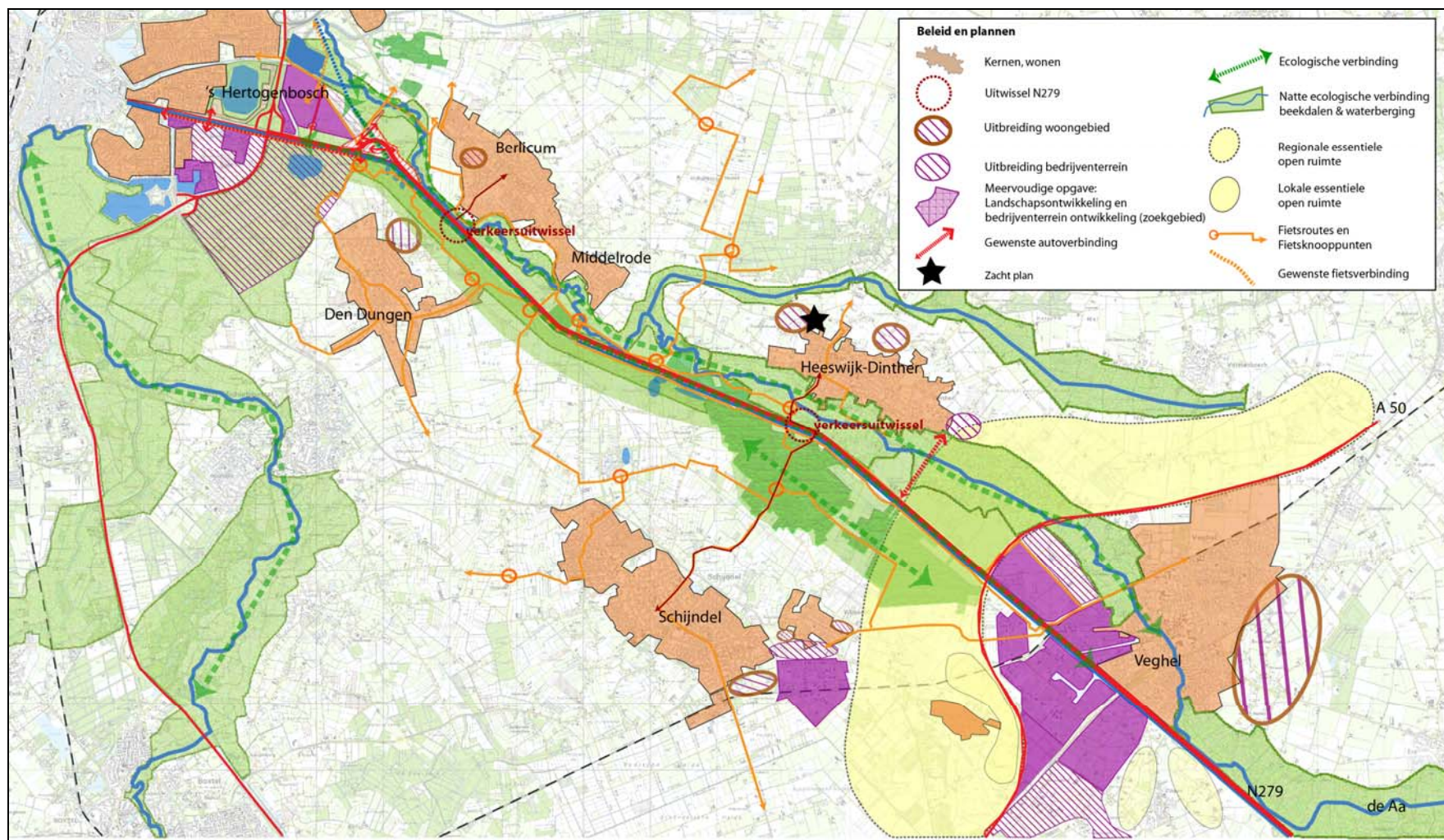
Al snel in het proces hebben we het bestaande beleid en de plannen (bijvoorbeeld bouwvoornemens) van de diverse overheden geïnventariseerd. We maken hierbij onderscheid tussen zogenaamde 'harde' en 'zachte' beleidsvoornemens en plannen. Over hard beleid en plannen zijn bestuurlijke besluiten genomen door de diverse overheden; deze dienen als onderlegger voor de gebiedsvisie. Daarnaast leven er ideeën en plannen waarover nog geen bestuurlijk besluit is genomen. Hier spreken we van zogenaamde 'zachte' plannen. Hiermee wordt zoveel mogelijk rekening gehouden waar het relevant is voor de N279.

In de eerste paragraaf geven we een samenvatting weer van deze beleidsanalyse in woord en op kaart.. Hiermee wordt inzichtelijk welke ontwikkelingen er in het gebied spelen in de periode globaal tot 2020. De gebiedsvisie baseert zich voor een belangrijk deel op het beleid op hoofdlijnen.

In de tweede paragraaf leggen we de analyse van de bestaande situatie naast de inventarisatie van plannen. Hier trekken we conclusies ten aanzien van de sterke en zwakke punten die zich in het studiegebied ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling voordoen.

Afbeelding 3.8

Beleid en plannen



3.1

BELEIDSANALYSE EN PLANNEN

De gehele beleidsanalyse is opgenomen in de bijlagen van dit rapport. Daar is per thema samengevat wat het vigerende beleid is, en welke plannen er bij de diverse gemeenten en instanties leven. De meeste beleidvoornemens en plannen zijn hard. Overkoepelende plannen als het Streekplan en Waalboss vormen het algemeen kader.

Er is sprake van uitbreidingsplannen. Voor wat betreft wonen heeft Heeswijk-Dinther gemeente overstijgende woningbouwambities (die hier meest relevant zijn). Deze zijn echter van kleinschalige aard, en nog te benoemen als een zacht plan. Veelal gaat het om uitbreidingsplannen van bedrijventerrein. Deze plannen zijn vooral van invloed op de verkeerscijfers, en op de capaciteit van de te verbreden weg. Aan de A2-corridor bij 's Hertogenbosch is grote behoefte aan hoogwaardig bedrijventerrein. Hiervoor worden mogelijkheden geboden in het gebied Kloosterstraat. Daarnaast worden ook bij Veghel grote bedrijventerreinen gerealiseerd. Tussen beide grote kernen is geen sprake van nieuwe werklocaties. De plannen zijn wel van ruimtelijke consequentie waar het gaat om de dimensionering van de te verbreden weg.

De N279 heeft wel direct te maken met voorziene infrastructurele ingrepen. De Zuid-Willemsvaart wordt ter hoogte van 's Hertogenbosch omgelegd. Er zullen nieuwe aansluitingen en overgangen moeten worden gerealiseerd. De verbreding van het kanaal verder in het traject is van invloed aan de zuidzijde, daar vindt de verbreding plaats.

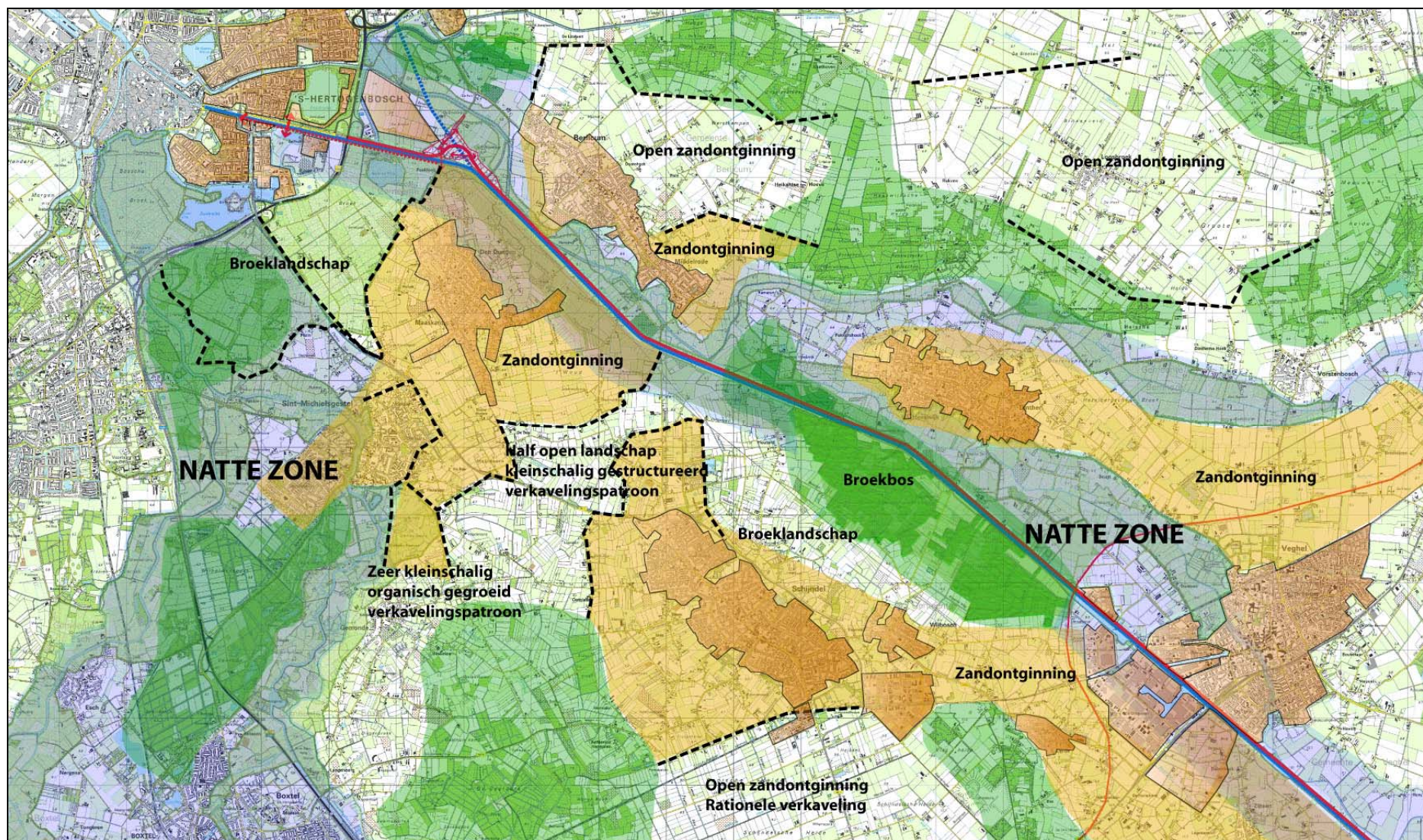
Meest van invloed zijn de ambities op het vlak van natuur, ecologie en recreatie. De ambities om te komen tot een opwaardering van het beekdal, waterberging en hermeandering van de Aa komen direct in aanraking met de te verbreden weg. Meerdere ecologische verbindingen grenzen aan, of kruisen de N279. Dit vraagt het een en ander van de ruimtelijke inpassing. De te ontwerpen inrichting rond de N279 dient realisatie van de gewenste ecologische verbinding parallel aan de N279 mogelijk te maken.

Op recreatief gebied wordt gestreefd naar het toegankelijk houden en maken van de kwaliteiten. Zichtbaarheid van het kanaal is hierbij relevant. Daarnaast wordt het recreatieve fietsnetwerk uitgebreid, en ligt er ook het streven om parallel aan de N279 een continue recreatieve langzaam verkeerroute te realiseren.

Op bijgevoegde kaart zijn de zaken die van invloed (kunnen) zijn op de verbreding van de N279 weergegeven. Waar het gaat om een zacht plan is dat aangegeven. Voor verdere toelichting op het beleid en plannen verwijzen we naar de Bijlagen.

Afbeelding 3.9

Sterk punt is de gevarieerde opbouw van het landschap



3.2

STERKTE ZWAKTE ANALYSE

In deze paragraaf vindt de sterkte / zwakte analyse plaats. Op basis van de analyse van gebiedskwaliteiten en de inventarisatie de beleidsplannen en ideeën blijkt waar zich sterke en zwakte punten voordoen in betrekking tot ontwikkeling van de N279.

Als sterk punt benoemen we alle ontwikkelingen die bestaande kwaliteiten kunnen ondersteunen of versterken. Bij zwakte punten gaat het om ontwikkelingen die juist afbreuk doen aan de kwaliteiten in het gebied. In beide gevallen gaat het soms om de gevolgen van concrete plannen, en soms om bedreigingen op de langere termijn.

Deze punten brengen de belangrijkste elementen in beeld waarmee wenselijke uitgangspunten voor de gebiedsvisie kunnen worden samengesteld. Hoofdpunten van de sterkte /zwakte analyse zijn:

Sterke punten:

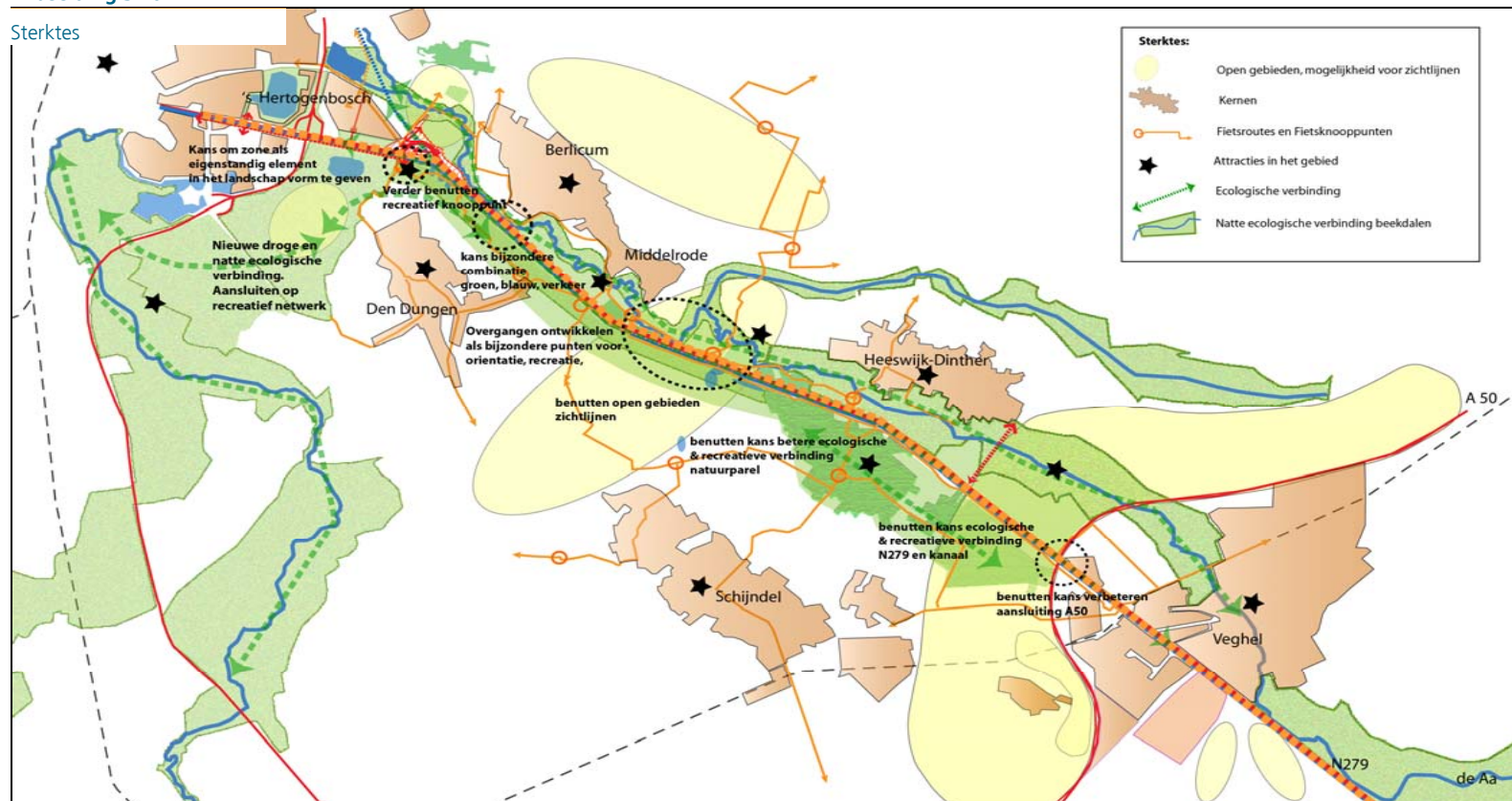
- mogelijkheid tot versterken en benutten van het aanwezige Mozaïeklandschap.
- mogelijkheid tot het behouden en versterken van de verschillende identiteiten rond de N279.
- mogelijkheid tot behouden en versterken van het landelijke karakter.
- benaderen van de N279 en Zuid-Willemsvaart als een eigenstandig element in het landschap.
- het optimaal benutten van de recreatieve` (en beperkte verstedelijkingsmogelijkheden in dat kader) langs de N279 en Zuid-Willemsvaart.

Zwakke punten:

- tegengaan verflensing mozaïek van karakteristieken en afwisseling landschapstypen.
- de verbreding van de N279 aan de noordzijde van de weg levert op plekken een conflict op met de Aa.
- de barrièrewerking van weg en kanaal neemt verder toe en bemoeilijkt relaties.
- de voorziene ingrepen kunnen leiden tot een grotere impact voor de omgeving.
- de voorgenomen verbreding van de N279 zorgt voor directe conflicten met bestaande bebouwing.
- verdere ontwikkeling van het kanaal en N279 in het landelijk gebied, kan in de toekomst leiden tot problemen met leefbaarheid; en een niet passende stedelijke ontwikkeling langs het traject.

Afbeelding 3.10

Sterktes



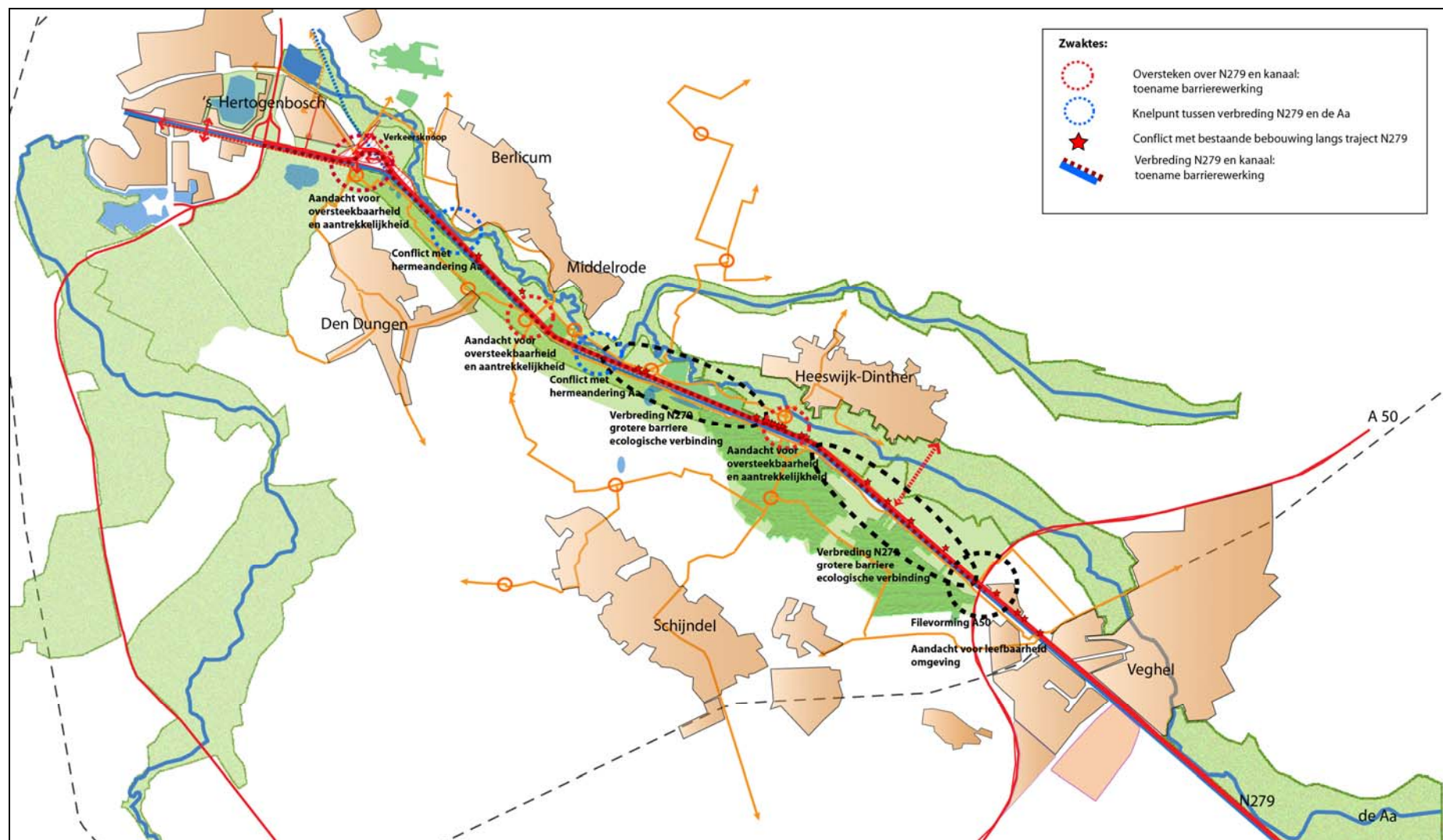
3.2.1

STERKE PUNTEN

1. Belangrijke waarde van het studiegebied is de aanwezige variatie in landschapstypen. De landschappelijke opbouw in het gebied kan als karakterbepalend worden gezien. De mozaïek van landschapstypen, met de lange lijnen die hier doorheen snijden zijn een bijzondere en waardevolle karakteristiek. Tevens heeft deze landschapsofbouw belangrijke ecologische en recreatieve waarden (denk aan dynamisch beekdal).
2. Wanneer we dit verder afpellen komen we uit bij de grote variatie in landschapsgezichten die kunnen worden waargenomen vanaf het traject van de N279 en haar omgeving. Er vinden overgangen plaats van stedelijke, naar meer gesloten landschappen, naar open gebieden met lange zichtlijnen, tot bos- en coulisselandschappen. Deze contrasten tussen open en gesloten landschappen hebben een meerwaarde voor de beleving van het gebied, en zijn tevens belangrijk voor de identiteit van plekken langs het traject van de N279.
3. Het gebied rond de N279 is landelijk van karakter en weinig verstedelijkt. Het gebied profileert zich op basis van haar identiteit als landelijk woonmilieu en recreatief uitloophet. Dit is kenmerkend voor de regio en vormt een randvoorwaarde voor ontwikkelingsmogelijkheden van natuur en bijvoorbeeld ecologische verbindingzones. Stedelijke ontwikkelingen dienen te passen bij het karakter van het gebied. Er liggen kansen om te komen tot kleinschalige ontwikkelingen grenzend aan het kanaal.
4. De N279 en de naastgelegen Zuid-Willemsvaart werken als een sterk lijnelement dat het landschap doorsnijdt. We zien het als een kans om deze zone als een eigenstandig element in het landschap te benaderen. Niet alleen als een functioneel “noodzakelijk” infrastructureel object, maar ook als een verbindende zone die haar eigen waarden kent. Hierbij liggen er kansen om het traject beter te benutten als ecologische verbindingzone, en beter te koppelen aan het recreatieve netwerk. Het is hierbij van belang dat de toegankelijkheid en oversteekbaarheid voor mens en natuur (waar gewenst en mogelijk) wordt verbeterd, en er aandacht is voor de beeldkwaliteit rond de weg en het kanaal. De voorgenomen verbreding van de N279 brengt het moment en de kans met zich mee om knelpunten integraal in de opgave mee te nemen.
5. De recreatieve mogelijkheden zijn groot. Er liggen kansen om de cultuurhistorische waarden en recreatieve mogelijkheden verder te benutten en het gebied zo goed mogelijk toegankelijk te maken als uitloophet voor bewoners van de aangrenzende kernen en de regio. Aanwezige recreatieve voorzieningen, cultuurhistorische waarden en attracties dienen in stand gehouden te worden en waar mogelijk versterkt. Overgangen bij het kanaal, en de sluizen, bieden nieuwe recreatieve mogelijkheden.

Afbeelding 3.11

Zwaktes



3.2.2

ZWAKKE PUNTEN

1. Allereerst noemen we de dreigende verfleetsing van de kleurenmozaïek van karakteristieken en afwisseling landschapstypen. Verder uitbreiding van de kernen, vervaging van de grenzen tussen landschapstypen en ongestructureerde ruimtelijke ontwikkeling zorgen voor het vervagen van het typologisch bijzondere landschap.
2. De voorgenomen verbreding van de N279 draagt zelf een knelpunt met zich mee. Er is in de huidige situatie al sprake van een doorsnijding van het landschap door de Zuid-Willemsvaart en N279. Ze vormen gezamenlijk een element dat het beekdal van de Aa en ander waardevol landschap doorkruist. De verdere verbreding van de N279 aan de noordzijde van de weg maakt dat de barrièrewerking wordt vergroot en de weg nog dichter in de buurt van de Aa komt te liggen. Op een aantal plekken levert dit een concreet conflict op met de voorgenomen ambities tot hermeandering van de Aa. Er ligt op deze plekken een integrale ontwerpopgave om deze functies op een optimale wijze in te passen in het landschap.
3. In het verlengde hiervan benoemen we de toenemende barrièrewerking van kanaal en N279. De verbreding van de weg leidt ertoe dat de barrièrewerking verder zal toenemen. Waar er sprake is van ambities tot het in stand houden en ontwikkelen van ecologische verbindingzones in noord-zuid richting wordt dit bemoeilijkt door de breder wordende zone van kanaal en weg. Hiervoor zullen specifieke oplossingen moeten worden gezocht.
De verbreding maakt de zone van kanaal en weg tevens moeilijker oversteekbaar. Er dient aandacht te worden besteed aan toegankelijkheid, aantrekkelijkheid en oversteekbaarheid voor vooral ook het langzaam verkeer.
4. In de huidige situatie is het traject van kanaal en N279 op een zodanige manier ingepast dat het traject niet overal per definitie als storend beeldelement in het landschap hoeft te worden ervaren. Op delen van het traject is er visueel contact mogelijk tussen het noord- en zuidelijk gelegen landschap, en kijkt men “over” de weg en het kanaal heen. De voorziene ingrepen zouden ertoe kunnen leiden dat gekozen wordt voor een andere inpassing, met een grotere impact voor de omgeving. Er dient bij het ontwerp rekening gehouden te worden met de gevolgen voor het landschap.
5. De voorgenomen verbreding van de N279 zorgt voor directe knelpunten met bestaande bebouwing langs het traject van de provinciale weg. Het gebied is niet dichtbebouwd, maar voornamelijk aan de

noordzijde van de weg bevindt zich bebouwing. Op een aantal plekken zal deze bebouwing moeten wijken om de wegverbreding mogelijk te maken. Hiervoor zal een passende oplossing moeten worden gezocht. Daarnaast maakt dit het extra van belang dat de vormgeving van de weg uiterst zorgvuldig plaatsvindt. Kansen om met de aanpak van de N279 meerwaarde voor het gebied te betekenen moeten worden benut.

6. Een verdere ontwikkeling van het kanaal en N279 zou in de toekomst kunnen leiden tot niet-passende stedelijke ontwikkeling langs het traject. Gezien de huidige karakteristiek en identiteit van het vooral landelijke gebied dient men hierop voor te sorteren en een ruimtelijke ontwikkeling voor te staan die past bij het kleinschalige en landelijke karakter van het traject tussen 's Hertogenbosch en Veghel. Bij de grotere kernen is uiteraard meer ruimte voor verstedelijking.

HOOFDSTUK

4 Gebiedsperspectief

Met het gebiedsperspectief geven we visie op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de N279 en haar omgeving. De analyse, de sterkte /zwakte analyse en gesprekken met de diverse betrokkenen leveren de basis voor deze gebiedsvisie.

De verbreding van de N279 wordt door de betrokken partijen gezien als een mogelijkheid om kansen binnen het gebied op te pakken en te verwezenlijken. Met de aanpak van de N279 en deze gebiedsvisie doet zich de mogelijkheid voor om vanuit een breder perspectief te kijken naar de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. De gebiedsvisie biedt de kans om de ontwikkelingsopgave voor de regio integraal te benaderen.

4.1**PERSPECTIEF**

Het landschappelijke karakter van het gebied grenzend aan het traject de N279 is zeer belangrijk voor de regio. Ze ontleent er haar identiteit aan, het heeft grote ecologische waarden en recreatieve mogelijkheden, en heeft ten slotte ook economisch gezien haar specifieke potenties. Vooral de landschappelijke variatie en natuurlijke dynamiek maken het gebied dus aantrekkelijk en waardevol.

De regio heeft zich ontwikkeld op de oude zandontginningen en dekzandruggen tussen de verschillende beekdalen. De oorspronkelijke structuren van lintbebouwing en langgerekte kernen zijn nog sterk herkenbaar. De natuurlijke omstandigheden zijn in het verleden bepalend geweest voor de ontwikkeling. Met de inpassing van de Zuid-Willemsvaart en de N279 werden juist infrastructuur en de hierdoor gecreëerde economische perspectieven bepalend voor de ontwikkelings(-mogelijkheden). De karakteristiek van deze regio is dat deze laatste ontwikkelingen tot op heden slechts beperkt van invloed zijn geweest op het gebied tus-

sen 's Hertogenbosch en Veghel. De kleinere kernen en het landschap hebben in belangrijke mate hun identiteit kunnen behouden. De grotere kernen 's Hertogenbosch en Veghel hebben geprofiteerd van de economische mogelijkheden en zich ontwikkeld als gemeenten met een regionale verzorgingsfunctie.

Juist deze contrasten zien alle betrokkenen als waardevol. Provincie, Waterschap, Rijkswaterstaat en de betrokken gemeenten staan voor de gezamenlijke opgave om deze kwaliteiten te behouden en te versterken. De verbreding van de N279 vormt de aanleiding tot dit perspectief, en een kans tot het benutten van een momentum.

In het voorgaande hebben we alle zaken die aan de basis staan van deze visie in beeld gebracht. Op basis van de sterktes en zwaktes onderscheiden we een zestal uitgangspunten. De uitwerking van deze uitgangspunten vormt de essentie van deze gebiedsvisie:

1. Behouden en versterken van de landschapsstructuur en de variatie in landschapstypen.
2. Benutten van het landelijk wonen.
3. Een integrale benadering van verbreding van de N279 en kanaal.
4. De Aa krijgt de ruimte die ze verdient.
5. De regio versterken als recreatief uitloopegebied.
6. Aandacht voor en verbetering van de beeldkwaliteit.

4.2

UITGANGSPUNTEN

Hieronder gaan we specifiek in op de uitgangspunten en bijhorende ontwikkelingsrichting.

1 Behouden en versterken van de landschapsstructuur en de variatie in landschapstypen

Als kans zien we het versterken en benutten van de bijzondere landschapsopbouw rond de N279. De ruimtelijke beleving van het landschap kan worden versterkt door het benadrukken van het typologische mozaïeklandschap, en de lange lijnen die dit landschap doorsnijden.

Voorop staat behoud van het mozaïek. Behoud en versterking van de te onderscheiden landschapstypen door het zichtbaar houden en maken van de overgangen, en het zorgvuldig omgaan met uitbreiding van de bestaande stedelijke kernen.

In samenhang hiermee wordt landschaps- en natuurontwikkeling ingezet. De landschapsstructuur wordt in belangrijke mate bepaald door de aanwezige oost-west gerichte beekdalen van de Aa, Leigraaf en de Dommel. Deze beekdalen dienen in stand te worden gehouden en zoveel mogelijk gevrijwaard te blijven van bebouwing. Natuur, ecologie, en ambities tot hermeandering van de Aa ("Dynamisch Beekdal") krijgen de ruimte. De beken zijn beeldbepalende lijnelementen.

Ander lijnelement vormt het kanaal, ook al vanuit de historie. De komst van de N279 hebben ervoor gezorgd dat dit element verder is opgeschaald. Met de verbreding en omlegging van de Zuid-Willemsvaart wordt opnieuw een schaalsprong gemaakt. De ruimtelijke vormgeving hiervan dient zorgvuldig plaats te vinden. Hier komen we verderop op terug.

Ander belangrijk element van de landschapsstructuur vormen de onderdelen van de EHS en de ecologische verbindingzones in het gebied rond de N279. We onderscheiden tenminste drie belangrijke elementen: bosgebied Wijboschbroek, het gebied rond de Kloosterstraat en de zone langs de N279 en Zuid-Willemsvaart. Natuurontwikkeling en ontwikkeling van ecologische verbindingzones dienen samen te gaan met de verbreding van de N279.

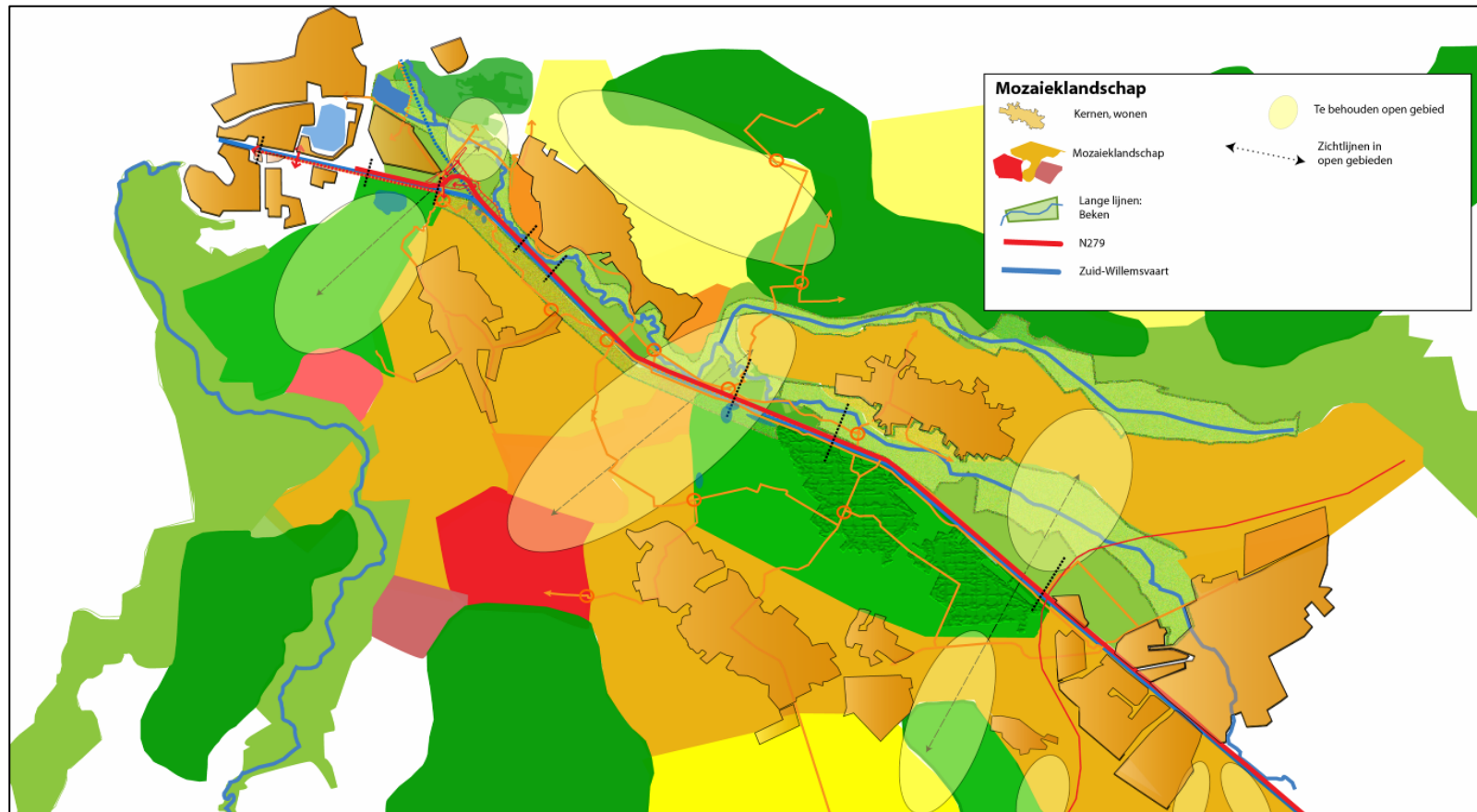
In aanvulling op deze landschappelijke elementen vormt de afwisseling van open en gesloten ruimtes een interessant beeldbepalend gegeven. Er is sprake van lange zichtlijnen.

Er is dus sprake van een **veelkleurig landschap**; een afwisseling van open en gesloten gebieden en groene en stedelijke gebieden. We laten dit **raamwerk** in deze gebiedsvisie leidend zijn voor de ontwikkelingsmogelijkheden van stedelijke functies.

Afbeelding 4.12

Mozaïeklandschap

We maken de keuze om stedelijke ontwikkelingen te concentreren bij de kernen, en zo het landschap maximaal in stand te houden. De kleinere kernen blijven behouden als afgebakende eenheden, begrensd en van elkaar gescheiden door groene buffers. In deze groene buffers prevaleert het belang van natuur en wordt verstedelijking tegengegaan. De inpassing van infrastructurele kunstwerken dient dan ook zoveel mogelijk plaats te vinden in de nabijheid van de bestaande kernen.



We behouden en versterken de **lange lijnen** die het mozaïek doorsnijden. In oost-west richting is dit het beekdal van de Aa en het samenhangend geheel van Zuid-Willemsvaart en N279. In noord-zuid richting behouden we de zichtlijnen door inzet op behoud van de open ruimtes in het landschap.

2 Benutten van het landelijk wonen

De regio heeft een sterke identiteit als landelijk gebied met een kwaliteit als rustig woonmilieu. Uitgangspunt voor de toekomst is dat deze identiteit behouden blijft en de karakteristiek verder wordt benut. Het eerder benoemde landschappelijke raamwerk bepaalt voor een belangrijk deel de mogelijkheden voor verstedelijking in het gebied. Gezien het landelijke karakter is het passend dat de kernen zich voor de (plaatselijke) ruimtebehoefte zoveel mogelijk richten op mogelijkheden binnen de bestaande bebouwde kom. Daar waar deze mogelijkheden niet kunnen worden gevonden is er direct aangrenzend aan de bestaande kernen ruimte voor beperkte uitbreiding (aansluitend op de benoemde mogelijkheden in de Uitwerkingsplannen van het Streekplan). Hiermee blijven de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van de afzonderlijke kernen gewaarborgd, zonder dat er grote inbreuk wordt gepleegd op het waardevolle buitengebied, en is er sprake van een gezond contrast tussen rood en groen. Stedelijke ontwikkelingen dienen te passen bij het karakter van het gebied. Er liggen met name kansen om te komen tot kleinschalige ontwikkelingen grenzend aan het kanaal.

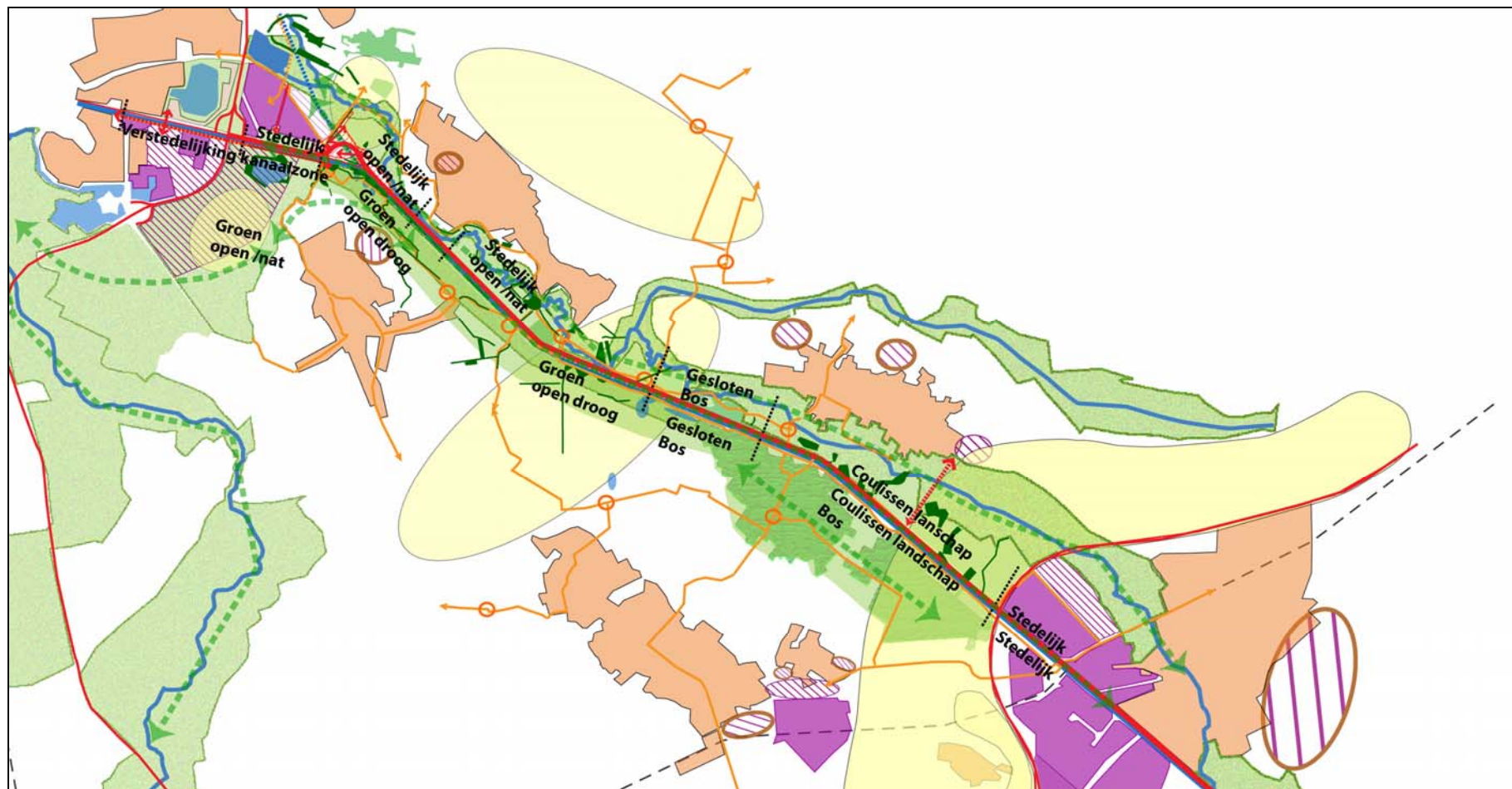
De kernen blijven hiermee afzonderlijk herkenbaar en van elkaar gescheiden. Daar waar de kernen wel met elkaar zijn verbonden worden door bijvoorbeeld lintbebouwing is het van belang de nog aanwezige open ruimten in die lintbebouwing te behouden.

Het buitengebied is sterk in ontwikkeling. De reconstructieplannen, ruimte voor ruimte, de ambitieuze plannen op het gebied van natuurlijk beekherstel en waterberging, de ontwikkeling van landgoederen en verdere uitbouw van recreatieve attracties en fietsroutes in het landelijk gebied zijn hiervan voorbeelden. Dit levert een bijdrage aan een aantrekkelijk woonmilieu in het studiegebied.

Buiten de bestaande kernen wordt terughoudend omgegaan met nieuwe stedelijke ontwikkelingen. We zien het als kenmerkend dat het gaat om een landelijk gebied, dat nog zeer open is. Het is dan ook een kwaliteit dat zich langs de N279 weinig bebouwing bevindt. Nieuwe ontwikkelingsvoorstellen dienen in het kader van deze visie te worden getoetst aan de gevolgen voor het landschappelijke raamwerk. Daarnaast zullen nieuwe voorstellen een meerwaarde moeten hebben voor bijvoorbeeld het recreatieve voorzieningennetwerk, of bijvoorbeeld de ontwikkeling van groene functies mede mogelijk maken. Kortom: deze visie streeft naar integrale kwalitatieve afwegingen.

Afbeelding 4.13

Gebiedsperspectief: verschillende karakters



Het zoekgebied Kloosterstraat is op deze kaart indicatief weergegeven. Ontwikkeling van een nieuwe bedrijvenlocatie dient te worden gecombineerd met ontwikkeling van een ecologische verbinding. Deze grenst aan de oostzijde aan Kloosterstraat; daar dient het gebied open te blijven. Het mogelijk toekomstperspectief voor het gebied Kloosterstraat / Meerse plas is verder uitgewerkt in de Bijlage 5.1.6, pag 55.

3 Een integrale benadering van verbreding van de N279 en kanaal

De verbreding van de N279 en het kanaal heeft tot gevolg dat de barrièrewerking van de weg en Zuid-Willemsvaart wordt vergroot. Ook nadert de provinciale weg het beekdal van de Aa nog dicht. Toch zien we deze ingreep als een kans. Een kans om te komen tot een verbeterde ruimtelijke samenhang in het gebied, voor zowel weg, water als natuur.

Zoals gezegd werken het kanaal en de N279 als scheidend element in het landschap. Dit kunnen we zien als bedreiging, maar er liggen ook kansen. We benaderen de scheiding in het landschap als aanleiding om de verschillende karakteristieken van de gebieden ten noorden en ten zuiden verder te versterken. Ten noorden van de N279 heeft het gebied een nat karakter met het beekdal van de Aa, en is de verstedelijking de weg op meerdere plekken dicht genaderd. Ten zuiden van het kanaal is meer sprake van landelijk gebied, bevindt zich natuurparel Wijboschbroek, en bevindt zich de verstedelijking veelal meer op afstand. Deze karakterverschillen dienen behouden te blijven, ze vormen onderdeel van het gevarieerde landschap.

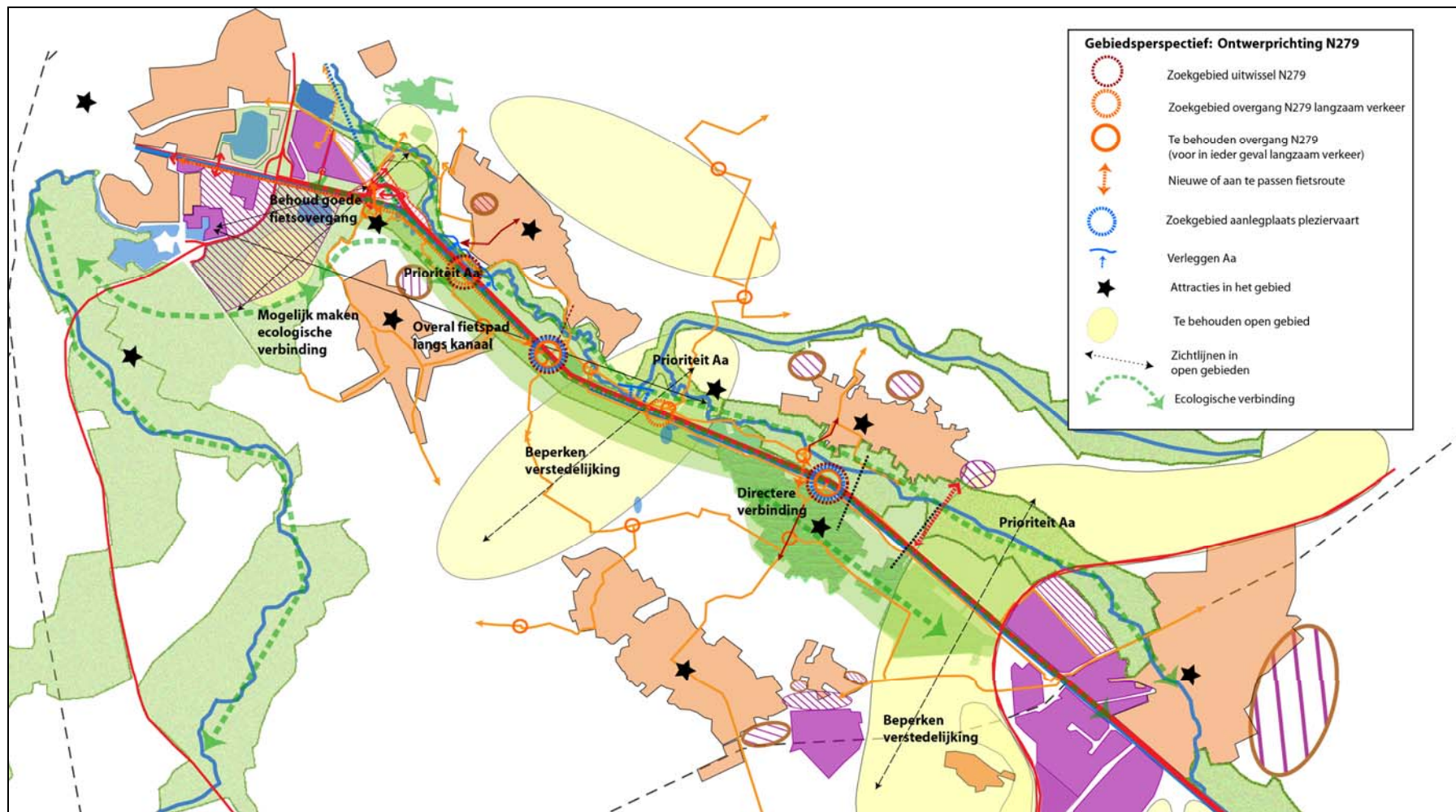
Het is van belang om de zone van kanaal en weg goed toegankelijk te maken voor bewoners in de omgeving en recreanten. In de verbreding van de weg schuilt het gevaar dat contact wordt verminderd en de oversteekbaarheid wordt bemoeilijkt.

Allereerst dient er bij de verkeerskundige inpassing volop aandacht te zijn voor de inpassing van voldoende oversteekmogelijkheden over weg en kanaal. Het heeft de voorkeur om het bestaande aantal oversteekmogelijkheden bij Poeldonk, Middelrode en Heeswijk-Dinther (Dungense Brug, Middelrooise brug) te behouden, en verder uit te breiden. Er zijn voor de te verbreden N279 in ieder geval twee verkeersuitwissels voorzien bij Berlicum en Heeswijk-Dinther. Het is in het licht van deze visie denkbaar dat er tussen deze twee nog een derde uitwissel wordt ingepast. Voor fietsverkeer is een extra fietsbrug centraal in het traject gewenst, om zorg te dragen voor een direct en functioneel fietsnetwerk. Het heeft bij het ontwerp van de overgangen de voorkeur om oversteken voor langzaam verkeer te scheiden van het autoverkeer.

Op afbeelding 4.14 is een indicatie opgenomen van de gewenste overgangen voor fiets en autoverkeer. Op een aantal plekken is tevens de ontwikkeling van een waterrecreatie plek denkbaar. Door inpassing van “pleisterplaatsen” en recreatieve verblijfsfuncties op logische plekken als overgangen en verbindingen naar de kernen, kan ook op recreatief gebied meerwaarde worden behaald. Hierop komen we verderop terug.

Afbeelding 4.14

Gebiedsperspectief: Ontwerprichtingen N279



Het zoekgebied Kloosterstraat is op deze kaart indicatief weergegeven. Ontwikkeling van een nieuwe bedrijvenlocatie dient te worden gecombineerd met ontwikkeling van een ecologische verbinding. Deze grenst aan de oostzijde aan Kloosterstraat; daar dient het gebied open te blijven. Het mogelijk toekomstperspectief voor het gebied Kloosterstraat / Meerse plas is verder uitgewerkt in de Bijlage 5.1.6, pag 55.

Afbeelding 4.15

Voorbeelden van groene
inrichting kanaaloever. Fietspad
naast het kanaal.



Daarnaast is het streven om de voorziene ecologische verbingszone grenzend aan kanaal en weg toegankelijk te maken voor recreanten. Aan de zijde van de N279 zal de geluidsoverlast van de weg toenemen, en is het denkbaar dat recreatiemogelijkheden zich wat verder van de weg verwijderd bevinden. De zijde van het kanaal biedt echter een rustiger omgeving met kansen voor wandelaars (ommetjes vanuit de kernen) en fietsers.

De N279 en Zuid-Willemsvaart worden in deze visie benaderd als een eigenstandig element in het landschap. Een zone met haar eigen waarde voor passanten over de weg en het kanaal, en een waarde als ecologische verbingszone. We kiezen voor een benadering waarbij we ons in een brede zone rond de N279 en kanaal de ruimte gunnen om te zoeken naar een integrale ontwerp oplossing voor genoemde functies. Dit is een handige benadering vanwege de ruimte die we hiermee creëren om recht te doen aan het gebied waarbinnen we ons bevinden.

Het is in deze fase te vroeg om concrete inrichtingsvoorstellen te doen. Er is nog onvoldoende concreet bekend over de verkeersgegevens. Wel geven we een aantal denkrichtingen mee.

- Er dient aandacht te zijn voor een voldoende tijdsbestendig en flexibel wegprofiel. Een ruimtereservering in het kader van een mogelijk toekomstige wegverbreding lijkt verstandig, omdat daarmee met één ingreep een duurzame oplossing kan worden vormgegeven. Dit kan bijvoorbeeld met een brede middenberm.
- Aan de zuidzijde van de Zuid-Willemsvaart ligt de meeste ruimte om de ecologische verbingszone te verbeteren en de zone aantrekkelijk te maken voor recreanten. Hier kan een breed talud worden benut als ontwikkelingsruimte. Wanneer fietsroutes op het niveau van het kanaal worden aangelegd komt het water weer beter in zicht, wat een meerwaarde voor de beleving van het gebied op levert.
- De wegverbreding dient zodanig uitgevoerd te worden dat het kanaal meer zichtbaar wordt voor voetgangers, fietsers en automobilisten.
- Gezien de karakterverschillen in het gebied kan het ontwerp van de weg “reageren” op de omgeving.
- De Zuid-Willemsvaart werd vroeger aan weerszijden begeleid door jaagpaden met bomen. Bij het landschappelijk ontwerp kan dit als inspiratie dienen.
- Bestaande zichtlijnen “over” de weg heen dienen te blijven gehandhaafd.
- Fauna moet het kanaal kunnen oversteken. Er dienen voldoende “opstapplaatsen” te zijn

Afbeelding 4.16

Voorbeelden van recreatieve mogelijkheden

**4 De Aa krijgt de ruimte die ze verdient**

De verbreding van de N279 zorgt ervoor dat de Aa op een aantal plekken nog maar zeer beperkt de ruimte krijgt; op deze plekken is er slechts een smal profiel beschikbaar. Hier kunnen ook de ambities tot het laten meanderen van de beek maar beperkt worden gerealiseerd.

Op deze plekken wordt in een breed gebied gezocht naar een integrale oplossing voor weg en beek. Het is een mogelijkheid om de weg op deze plek op te tillen, en de beek eronder te laten stromen. Dit vraagt om een ruime zone waarbinnen dit kan worden toegepast. Deze ruimte is niet overal beschikbaar. Daarnaast dient er aandacht te zijn voor licht- en luchttoetreding. Dit maakt een dergelijke oplossing mogelijk minder haalbaar.

Een reëler optie is om te kiezen voor het verleggen van de Aa. Bij Berlicum doet zich de mogelijkheid voor om de beek naar het noorden te verplaatsen, waardoor meer ruimte komt voor meandering. Op plekken waar onvoldoende ruimte is om de beek te verplaatsen, wordt gedacht aan compensatie van waterbergingsmogelijkheden op andere plekken in het gebied.

Het beekdal wordt zoveel mogelijk gevrijwaard van verdere stedelijke ontwikkelingen.

Waarschijnlijk moet er worden gezocht naar compensatiemogelijkheden in het kader van waterberging.

Optie hierbij is te compenseren door aanleg van moerassen stroomopwaarts. Hierdoor wordt water van de Aa langer vastgehouden, hetgeen tot minder bergingscapaciteit kan leiden. Tevens zijn deze in te zetten als duurzame natuurcompensatie.

Er wordt gestreefd naar een koppeling van Aa, Rosmalense Aa en de gewenste plas-drasverbinding in het gebied Kloosterstraat. In het verlengde van de plannen "Groene Delta" dienen deze natte zones met elkaar te worden verbonden; tussen Den Dungen en Berlicum bevindt zich de meest logische plek om het kanaal te kruisen

5 De regio versterken als recreatief uitloopgebied

De recreatieve mogelijkheden in het gebied rond de N279 zijn groot. De aanwezige natuur en het gevarieerde landschap bieden een veelheid aan mogelijkheden voor fietsers en wandelaars uit de dorpen en de ruimere omgeving. Daarnaast zijn de cultuurhistorische attracties Kasteel Heeswijk, Landgoed de Wamberg, ruïne Seldensate en de restanten van de voormalige verdedigingslijnen rond 's Hertogenbosch trekkers in de regio. De aanwezige recreatieve voorzieningen, cultuurhistorische waarden en attracties dienen in stand te worden gehouden en waar mogelijk te worden versterkt.



Het behoud van de grote variatie aan landschapstypen is een voorwaarde voor het ontwikkelen kansen op recreatief gebied. Het buitengebied dient zo goed mogelijk te worden benut als uitloopgebied. We onderscheiden twee doelgroepen: omwonenden en recreatieve bezoekers.

Voor omwonenden is het van belang dat er voldoende ommetjes en functionele fietsverbindingen in het gebied aanwezig zijn. Dit maakt het van belang dat het landschap goed toegankelijk is, dat er een goed netwerk van functionele infrastructuur is, en dat de oversteekbaarheid van kanaal en N279 gewaarborgd is. In het beekdal van de Aa worden de kansen met de bestaande plannen al voor een belangrijk deel opgepakt. Er worden wandelmogelijkheden gecreëerd. Het is van belang dat deze netwerken van paden goed worden aangehaakt op de dorpen. Aan de zuidzijde van de Zuid-Willemsvaart kan met de verbreding van het kanaal en de aanleg van een nieuw talud de mogelijkheden voor wandelaars en fietsers worden uitgebreid. Handhaving en uitbreiding van het aantal overgangen over het kanaal moeten worden gewaarborgd, een nieuwe overgang ter hoogte van de Runweg wordt gewenst geacht.

Recreanten uit de omgeving en dagbezoekers hebben al een scala van voorzieningen tot de beschikking. Ook zijn er nog plannen in ontwikkeling, zoals Masterplan Vlagheide. We denken dat er nog een aantal elementen kunnen worden verbeterd of worden toegevoegd om dit aanbod te versterken.

Kracht van de regio is dat het de beschikking heeft over een goed netwerk van recreatieve fietsverbindingen. Op een aantal plekken kan dit netwerk functioneel worden verbeterd. Bij Poeldonk ontstaat bij de Dungense Brug met de verbreding van de N279 een complex knooppunt van wegen. Het ontwerp dient te voorzien in een aantrekkelijke fietsverbinding naar Poeldonk, bij voorkeur afgescheiden van het autoverkeer. Bij Heeswijk is de fietsverbinding over de N279 heen niet functioneel, een directer gerichte route is wenselijk. Over het gehele traject van de Zuid-Willemsvaart kan een fietsroute worden ontwikkeld. Ten slotte noemen we het belang van goede en herkenbare fietsroutes naar de centra van de omringende kernen. Voor de fietser zijn er niet veel “pleisterplaatsen” waar men even pauzeren. Bij Poeldonk is wel een klein cluster van bebouwing ontstaan met een café met terras. Bij knooppunten van het fietsroutenetwerk en andere recreatieve voorzieningen doet zich de kans voor om dergelijke voorzieningen te ontwikkelen. We noemen hierbij Middelrode, Seldensate en Wijboschbroek als zoekgebied voor een dergelijke voorziening. Nader onderzoek is nodig.

Tot slot benoemen we het uitbouwen van de mogelijkheden van watergebonden recreatie als een gewenste ontwikkeling. Het medegebruik van de Aa ten behoeve van kanoërs is al benoemd in de bestaande plannen. Er is één aanlegplaats bij Seldensate; gedachten kunnen uitgaan naar een tweede.

Daarnaast biedt de verbreding van de Zuid-Willemsvaart, en de daarmee gepaard gaande capaciteitsuitbreiding, de mogelijkheid om ook de recreatievaart op dit traject te stimuleren. Zeker dit gebied biedt een aantrekkelijke omgeving voor waterrecreanten. Als randvoorwaarde geldt hierbij de aanwezigheid van voldoende aanlegmogelijkheden, en (verblijfs-)voorzieningen in de regio. De gemeenten 's Hertogenbosch en Veghel hebben de beschikking over havens. Deze dienen in voldoende mate geschikt te zijn voor de recreatieve vaart. Daarnaast is het gewenst dat er op het traject nog zeker één nieuwe aanlegvoorziening wordt gerealiseerd. Deze bevindt zich logischer wijze in de nabijheid van een van de kernen Berlicum, Middelrode en Heeswijk-Dinther.

Ook de sluizen in te verbreden Zuid-Willemsvaart kunnen worden benut als attractie in het kader van een betere beleving van het kanaal.

6 Aandacht voor en verbetering van de beeldkwaliteit

De N279 en Zuid-Willemsvaart zien we als een belangrijk element in de landschapsstructuur, en is als zodanig mede bepalend voor het aanzien van het gebied. Vanaf het kanaal en weg, en vanuit de omgeving gezien, dient de hoge landschappelijke kwaliteit van de regio tot uiting te komen. Het kanaal en de Aa moeten beter tot uiting komen in de beleving. Dit maakt dat aandacht voor de beeldkwaliteit van groot belang is bij alle toekomstige ingrepen in het gebied. In het bijzonder vraagt de verbreding van de weg en het kanaal om extra aandacht vanwege de voorziene impact.

De ingrepen bieden vooral ook een kans tot opwaardering van het lijnelement van kanaal en weg, en een betere benutting van de potenties van het kanaal.

Betrokken partijen onderkennen het belang van dit thema. We doen dan ook de aanbeveling om in het verlengde van deze gebiedsvisie, een beeldkwaliteitsplan voor de N279 en haar omgeving te ontwikkelen.

HOOFDSTUK 5 Bijlagen

5.1

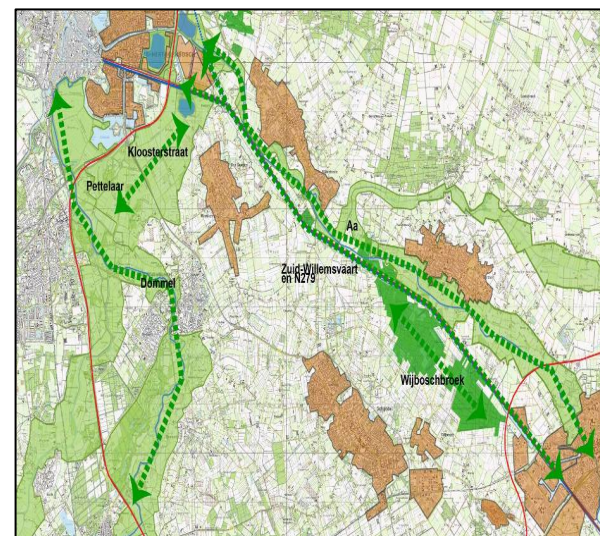
BELEID EN PLANNEN

Afbeelding 5.17

Landschap en natuur
Groene Woud, Ecologische
verbindingen, Groene Delta en
Masterplan Vlagheide

Het vastgestelde beleid en de harde en zachte plannen zijn samengevat in de volgende paragraaf. De meeste plannen zijn hard. Waar het gaat om een zacht plan is dit specifiek genoemd.

Per thema ontstaat hiermee een samenhangend beeld van gewenste ontwikkelingsrichtingen binnen het studiegebied. De betrokken partijen hebben een belangrijke rol gespeeld bij het leveren van informatie. De kaart onder Hoofdstuk 3 biedt een beeld van alle ontwikkelingen.



Afbeelding 5.18

5.1.1

LANDSCHAP EN NATUUR

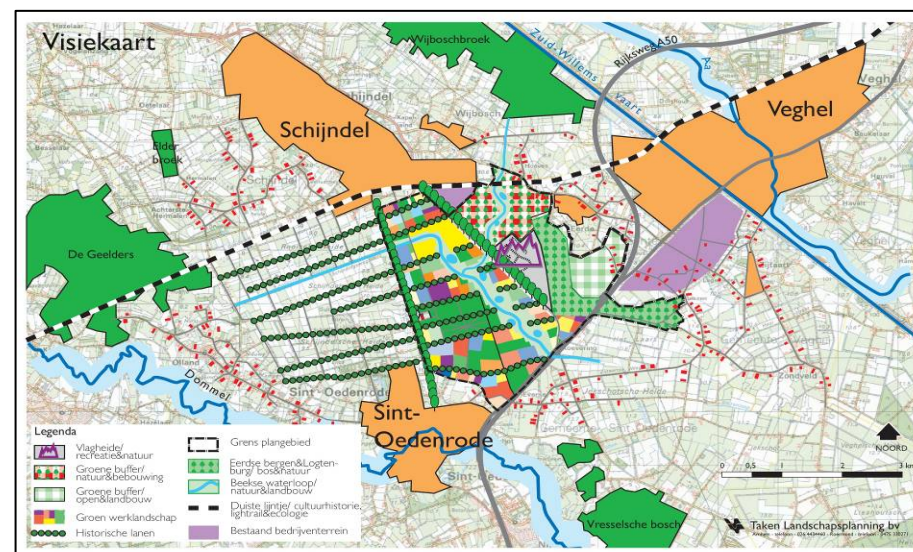
Natuurparel Wijboschbroek:
Informatie bord en



In de uitwerkingsplannen van het Streekplan wordt het belang benoemd van landschappelijke elementen als onderdeel van het landschappelijke raamwerk. Het gaat om gebieden die onder andere van betekenis zijn vanwege hun openheid, groene geleding of hoge landschappelijke kwaliteit. Er wordt ingezet op het handhaven van groene, niet-verstedelijkte buffers tussen de verschillende kernen.

Er bevinden zich in het studiegebied rondom de N279 een aantal ecologische verbindingen die dienen te worden gehandhaafd en waar mogelijk versterkt. Naast de beekdalen van de Aa en Dommel gaat het allereerst om de Natuurparel Wijboschbroek. De tweede van belang zijnde verbinding ligt tussen de beekdalen van Dommel en Aa. Het gaat hier om een deels droge en deels natte ecologische verbinding (Pettelaar en Kloosterstraat vormen hierin een onderdeel). Ten derde vormt de zone langs de N279 en Zuid-Willemsvaart een ecologische verbinding van waarde. In het reconstructieplan Maas en Meierij is voor de zone ten oosten van 's Hertogenbosch het voornemen opgenomen een ecologische verbinding langs de om te leggen Zuid-Willemsvaart te realiseren. In de planvorming rond de N279 zal rekening gehouden dienen te worden met de ecologische waarden en ambities.

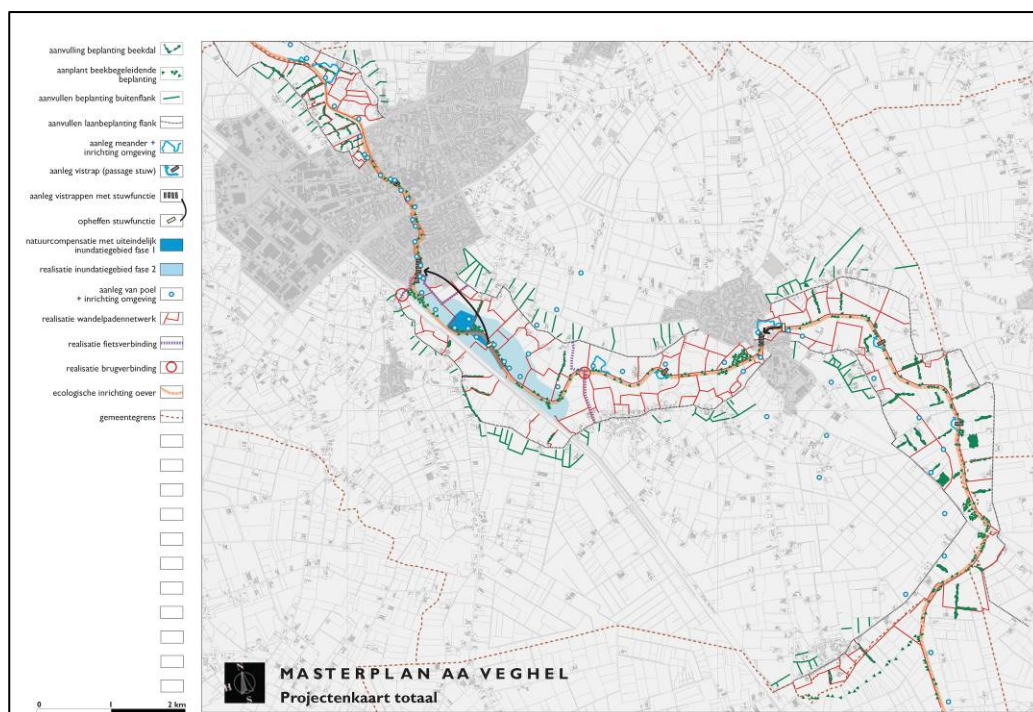
In regionaal verband spelen de ambities voor Nationaal Landschap het Groene Woud een rol. Op relatief beperkte afstand bevindt zich het uitgestrekte natuurgebied tussen 's Hertogenbosch, Eindhoven en Tilburg. Er ligt een relatie met het studiegebied. Bij Schijndel zijn met Masterplan Vlagheide ambities op gebied van natuur, groen en recreatie vastgelegd. In Uit-



Afbeelding 5.19

Water

Dynamisch Beekdal Aa,
Waterschap
Masterplan Aa Veghel,
Gemeente Veghel



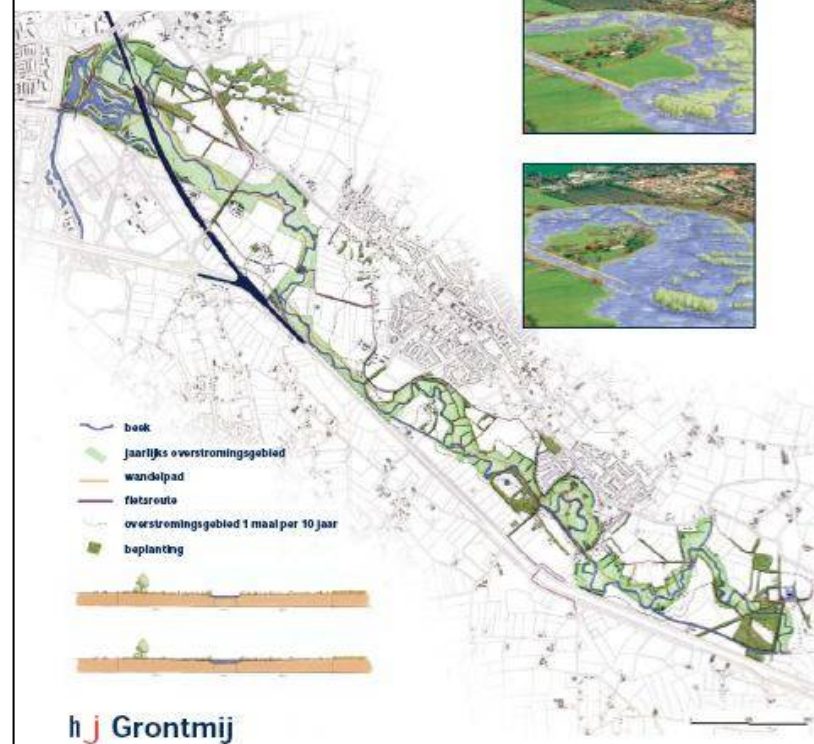
voeringsprogramma De Groene Delta is prioriteit toegekend aan een groen/blauwe verbinding tussen Aa en Maas, via de Kloosterstraat (plas-dras verbinding).

De grote variatie aan natuurgebieden maakt de woonomgeving voor de inwoners van deze regio aantrekkelijk en biedt vele recreatieve mogelijkheden. Inzet is behoud van de gevarieerde opbouw.

Ontwerpschets Dynamisch Beekdal

Het Dynamisch Beekdal

Het dynamisch beekdal geeft invulling aan ecologische doelstellingen en ruimte voor water binnen het landschappelijke kader van het beekdal. Landbouw, bebouwing en recreatie vormen essentiële pilaars in dit landschap. In het ontwerp en de toelichtingen wordt inzichtelijk gemaakt op welke wijze invulling wordt gegeven aan de ontwikkeling van een dynamisch beekdal van de Aa.



5.1.2

(CULTUUR)HISTORIE

Afbeelding 5.20

Seldensate



Het Streekplan stelt ten aanzien van de cultuurhistorische waardenkaart dat in het bijzonder rekening moet worden gehouden met historisch-landschappelijke vlakken met hoge en zeer hoge waarden. Zoals uit de analyse blijkt grenst het traject N279 en Zuid-Willemsvaart aan een veelvoud van als waardevol aangeduide gebieden. Ingrepen hierin zijn niet vanzelfsprekend, en zullen met aandacht moeten worden ingepast. Ook de archeologische en bouwkundige monumenten moeten worden beschermd, evenals de aardkundig waardevolle gebieden.

Een aantal belangrijke karakteristieken zijn behoudenswaardig en dienen waar mogelijk te worden versterkt. Het gaat onder andere om:

- de afzonderlijk herkenbare kernen in het landschap.
- gevarieerde opbouw van het landschap.
- de karakteristieke historische lintbebouwing.
- monumenten. Direct aan de N279 en kanaal grenzen een klein aantal monumenten, bij Poeldonk, ter hoogte van Den Dungen en ter hoogte van Seldensate.
- openheid van het landschap op plekken (met hierbij horende zichtlijnen).
- de groene buffers tussen de kernen.
- de “zachte” overgangen van buitengebied naar de verschillende kernen, en
- historisch stedenbouwkundig hoog gewaardeerde gebieden. Landgoed Seldensate is een relevante in dit verband.

5.1.3

WATER

De beekdalen van de diverse waterlopen zijn zoekgebieden voor regionale waterberging en potentieel natte gebieden met kansen voor ontwikkeling van natte natuur en waterberging. Er wordt voor de Aa gestreefd naar een meanderende loop en herstel van een natuurlijk(er) beeksysteem, waardoor de ecologische verbinding wordt verbeterd.

Deze ambities zijn verder uitgewerkt in het Inrichtingsplan Dynamisch Beekdal (Heeswijk-Dinther tot 's Hertogenbosch) en het Masterplan Aa (Veghel). Hoofddoelen zijn:

- Het reserveren van ruimte voor waterberging;.
- Het benutten van de ecologische potenties van het watersysteem.
- Beschermen van kwetsbare grondwaterwinningen.

De gemeente 's Hertogenbosch geeft invulling aan waterberging grenzend aan beken rond de stad in project HoWaBo.

De Zuid-Willemsvaart is in de huidige vorm geschikt voor scheepvaart van klasse II. Het provinciaal en rijksbeleid is gericht op stimulering van vervoer over water. Om hier ruimte aan te bieden is besloten tot verbreding van de Zuid-Willemsvaart, omlegging van het kanaal bij 's-Hertogenbosch en verruiming van de sluizen. Met de omlegging kan het scheepvaartverkeer uit de historische binnenstad van 's Hertogenbosch geweerd. De diverse ingrepen zijn opgenomen in het OTB Zuid-Willemsvaart van Rijkswaterstaat, waarmee het wordt opgewaardeerd tot een klasse IV vaarweg.

Afbeelding 5.21

De Aa loopt soms dicht naast de N279



5.1.4

INFRASTRUCTUUR

De N279 vormt een belangrijke schakel tussen A2 en A50. Op het traject tussen 's Hertogenbosch en Veghel wordt een zodanige toename van verkeersintensiteiten verwacht dat vergroting van de capaciteit van deze weg noodzakelijk is. In dit kader speelt de studie naar verbreding en uitbreiding van de capaciteit van de N279.

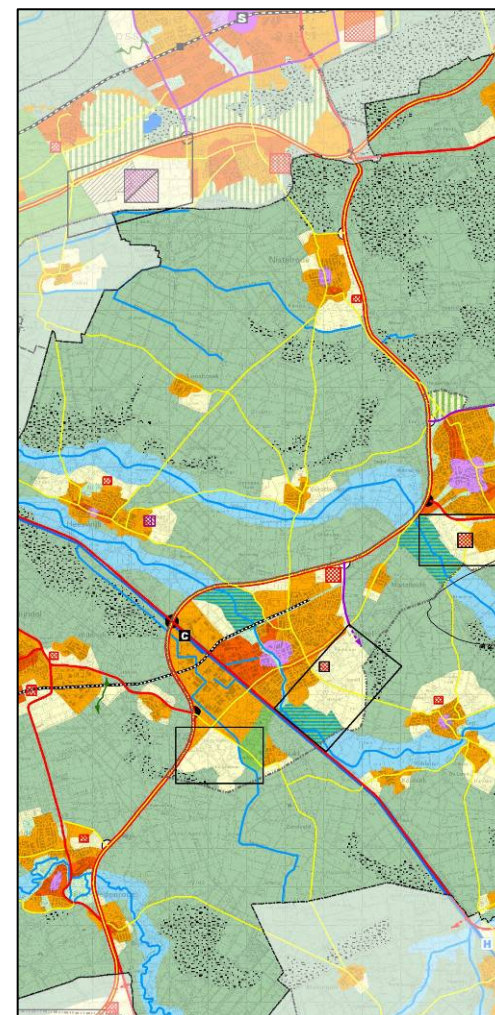
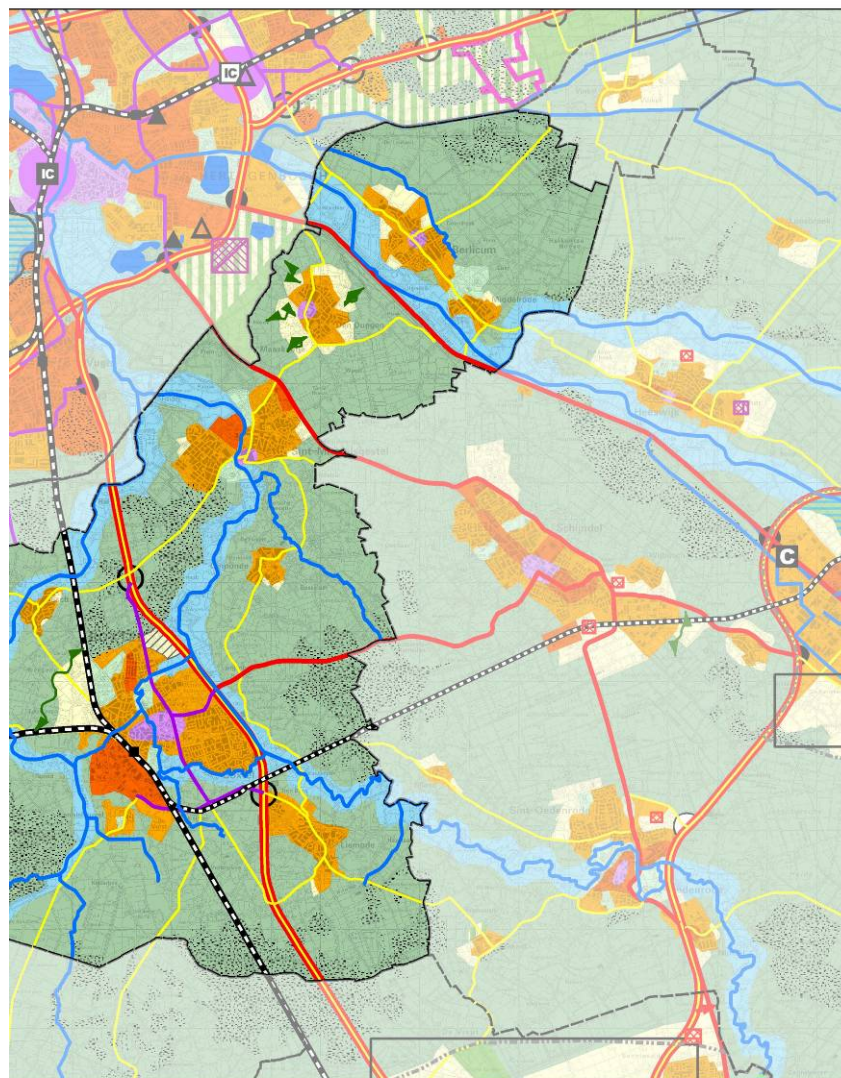


Voor de N279 is een aantal maatregelen benoemd die op de korte termijn de doorstroming op de N279 moet verbeteren. Voor de langere termijn is echter een structurele capaciteitsuitbreiding noodzakelijk. De Planstudie/MER gaat in op de mogelijkheden tot opwaardering van de N279. Hierbij vindt vergelijking plaats tussen de mogelijke alternatieven. De te onderzoeken alternatieven zijn een:

- regionale stroomweg met 2x1 rijstroken, 100 km/u en ongelijkvloerse aansluitingen.
- gebiedsontsluitingsweg met 2x2 rijstroken, 80 km/u en gelijkvloerse aansluitingen.
- regionale stroomweg met 2x2 rijstroken, 80 km/u en ongelijkvloerse aansluitingen.
- regionale stroomweg met 2x2 rijstroken, 100 km/u en gelijkvloerse aansluitingen.
- regionale stroomweg met 2x2 rijstroken, 100 km/u en ongelijkvloerse aansluitingen.
- autosnelweg met 2x2 rijstroken, 120 km/u en ongelijkvloerse aansluitingen.
- benuttingsalternatieven (bijv. doelgroepstroken en driestrooksweg).
- nul alternatief.
- meest milieuvriendelijke alternatief.

Afbeelding 5.23

Provinciale Uitwerkingsplannen
Van het Streekplan



Daarnaast dient rekening gehouden te worden met:

- de omlegging van de Zuid-Willemsvaart bij 's Hertogenbosch en de daarbij horende nieuwe aansluiting van de N279.
- behoefte aan goede ontsluiting van de aangrenzende dorpen, goede en voldoende uitwisselpunten en oversteken.

De gemeente 's Hertogenbosch streeft in de toekomst naar een zogenaamde parallelroute voor auto en fiets ten zuiden van de Zuid-Willemsvaart ('zacht' plan). Daarnaast is in de plannen van Rijkswaterstaat en de Gemeente Veghel op een aantal plekken een uitbreiding van het fietsroutenetwerk voorzien. Bernheze voorziet een toekomstige ontsluiting van de kern Heeswijk-Dinther in zuidelijke en oostelijke richting.

5.1.5

WONEN

Het landelijke en provinciale beleid legt, net als het beleid van de afzonderlijke gemeenten, zoveel mogelijk de nadruk op concentratie van woningbouw binnen bestaand stedelijk gebied. Inzet is om de relatief open landschappen zoals de beekdalen en waardevolle zandontginningen zoveel mogelijk als open ruimtes te behouden, waardoor de bestaande kernen als afzonderlijke dorpen herkenbaar blijven. De groene en blauwe dragers die zich in deze gebieden bevinden dienen te worden gerespecteerd, hier is verstedelijking uitgesloten (nee-tenzij principe).

Voor de woningbouwopgave betekent dit dat allereerst de mogelijkheden binnen het bestaand bebouwd gebied zo goed mogelijk worden ingezet en benut. Ontwikkelingen binnen bestaand stedelijk gebied dienen te passen bij de karakteristieken, identiteit en het woonmilieu. Daar waar dit niet tot het gewenste beeld leidt kan worden gekeken naar mogelijkheden buiten bestaand bebouwd gebied. In het Streekplan zijn gebieden aangeduid waar transformatie onder voorwaarden afweegbaar is. Het gaat om (beperkte) uitbreiding veelal aan de randen van de kernen. Stedelijke ontwikkelingen zijn alleen gewenst daar waar zich al verstedelijking bevindt, op de hogere en drogere delen van het landschap. Hier van toepassing zijn de uitwerkingsplannen van het Streekplan: Waalboss, Boxtel/Haaren/Sint-Michielsgestel en Uden/Veghel.

Per kern gelden er verschillende ambities en randvoorwaarden, deze worden hier kort opgesomd. Direct grenzend aan de N279 doen zich geen concrete ambities voor woningbouw voor.

1 Berlicum en Middelrode

Er is voorlopig sprake van voldoende uitbreidingsmogelijkheid binnen de kern. Beperkte uitbreiding aansluitend aan bestaande kern is in de toekomst mogelijk, maar niet binnen het Aa-dal aan de zuidzijde.

2 Heeswijk-Dinther

Er wordt niet uitgebreid binnen het Aa-dal aan de zuidzijde. Mogelijkheden liggen aan de west, noord- en oostzijde. Aan de westzijde zijn voor de nabije toekomst ongeveer 250 woningen voorzien en aan de noordzijde ongeveer 100. Dit is deels zacht en deels hard. De plannen dienen te worden ingepast op een wijze die rekening houdt met het waardevolle kleinschalig landschap.

3 Den Dungen

Er is voorlopig sprake van voldoende uitbreidingsmogelijkheid binnen de kern. Beperkte uitbreiding aansluitend aan bestaande kern is in de toekomst mogelijk. Bouwen tot aan de karakteristieke vrijliggende Keerdijk is ongewenst.

4 Schijndel

Er is ruimte voor woningbouw binnen de kern, maar niet voldoende om aan de woningbehoefte te voldoen. Schijndel en Wijbosch zullen voor tenminste 380 woningen ruimte moeten vinden op uitbreidingslocaties. Het uitbreidingsplan Hulzenbraak biedt ook voor de planperiode nog ruimte. Hier kunnen nog ongeveer 180 woningen worden gebouwd. Het terrein Hoogheken, gelegen tussen de spoorlijn en de Structuurweg komt daarna in beeld voor de ontwikkeling van woningbouw. Het gebied tussen de kern Wijbosch en Schijndel (Loosbraak) biedt kansen voor verstedelijking, echter onder voorwaarde van integratie met groen. Dit zijn zachte plannen.

5 's Hertogenbosch

Aan de oostzijde van de stad doen zich voor dit studiegebied rond de N279 geen concrete of grootschalige woningbouwambities voor. In gebied Kloosterstraat worden mogelijkheden geboden een bedrijventerrein te realiseren. Er wordt echter ook veel waard gehecht aan de groene waarden. Indien elders kan worden voorzien in de behoefte aan bedrijventerrein is inpassing van extensieve vormen van woningbouw in gebied Kloosterstraat denkbaar. Dit is een zacht plan. De bestaande mogelijkheden binnen het streekplan (bedrijventerrein) zijn hard.

6 Veghel

Voor Veghel geldt dat er geen woningbouwambities liggen rond de N279, aan de westzijde van de gemeente. Er bestaat wel een grote woningbouwambitie voor de periode tot 2020, in totaal zullen er ongeveer 3.000 woningen worden toegevoegd op diverse locaties in het centrum en op uitbreidingslocaties aan vooral de noord- en oostzijde van Veghel (In 't Ven direct grenzend aan de A50 worden er 425 gebouwd).

5.1.6

BEDRIJVGHEID

Voor de inpassing van nieuwe bebouwing gelden deels dezelfde algemene randvoorwaarden als voor woonbebouwing. Hiervoor verwijzen we naar de vorige paragraaf.

Per kern gelden er verschillende ambities en randvoorwaarden, deze worden hier kort opgesomd. Rond het traject van de N279 doen zich een aantal ambities tot uitbreiding van bedrijventerreinen voor.

Afbeelding 5.24

Bedrijventerrein De Brand



1 Berlicum, Middelrode en Den Dungen

Deze kleinere kernen beschikken maar beperkt over bedrijvigheid. Er wordt vooral ingezet op herstructurering, intensivering en inbreiding van bestaande bedrijven(terreinen). Er is behoefte aan beperkte ontwikkeling van ruimte voor bestaande bedrijven die hinder veroorzaken in de kom en qua aard en schaal nog steeds binnen deze gemeenten passen.

2 Heeswijk-Dinther

Er wordt niet uitgebreid binnen het Aa-dal aan de zuidzijde. De gemeentelijke plannen voorzien in een beperkte uitbreiding aan de oostzijde van Heeswijk-Dinther. Bedrijventerrein 't Retsel wordt uitgebreid. Aan de bestaande 12 hectare wordt in de eerste fase 3 hectare toegevoegd (start uitgifte naar verwachting medio 2008). Voor de tweede fase van 1,8 hectare netto start de uitgifte afhankelijk van behoefte, naar verwachting vanaf 2010. Het gaat om lokale en ambachtelijke bedrijven en woon-werkcombinaties.

Aan de oostzijde van Heeswijk-Dinther is een LOG gebied geprojecteerd. Dit gebied biedt plaats aan ongeveer 50 agrarische bedrijven.

3 Schijndel

Schijndel beschikt over de bedrijventerreinen Duin, Molendijk en Rooiseheide. Hiermee wordt niet helemaal voldaan aan de vraag tot 2015. Er wordt allereerst ingezet op efficiënt ruimtegebruik en herstructurering van bestaande bedrijventerreinen en vervolgens is uitbreiding aan de orde.



In 2003 is het bedrijventerrein Duin gerevitaliseerd. Op bedrijventerrein Duin III is nog restcapaciteit aanwezig. Hier wordt volgens planning eind 2007 4,7 hectare bedrijfsgrond uitgegeven. Bestemmingsplan Duin IV is in voorbereiding, om uitbreiding van het bedrijventerrein aan de zuidkant mogelijk te maken.

4 's Hertogenbosch

Bedrijventerreinen van de stad 's Hertogenbosch hebben een regionaal en waar het gaat om locaties aan de A2 zelfs een nationaal bereik. De A2 corridor heeft een landelijke betekenis als kennis- en dienstenas.

Aan de oostkant van de stad liggen een groot aantal bedrijventerreinen waarmee de stad ruimte biedt aan vooral de logistieke sector en gemengde terreinen (zakelijke dienstverlening, kennisintensiteit). Er liggen aan de oostkant van de stad kansen tot profilering vanwege de ligging aan de A2.

De behoefte aan uitbreiding van bedrijventerreinen is groot. In het uitwerkingsplan van het Streekplan wordt voor gebied Kloosterstraat-Meerendonk de mogelijkheid geboden om een grootschalig bedrijventerrein van 100 hectare te ontwikkelen. Dit is een hard plan.

Vanwege de landschappelijke kwaliteiten van het gebied Kloosterstraat en de aantrekkelijkheid van de economische corridor A2 lijkt het interessant om ook andere invullingen te onderzoeken. De gedachten van de gemeente 's Hertogenbosch gaan voor gebied Kloosterstraat uit naar het vormgeven van een droge en natte ecologische verbindingszone in dit waardevolle groengebied (dit is een "zacht" plan). Hierin kunnen extensieve vormen van wonen op gepaste wijze een plek krijgen. Bedrijvigheid is echter voor Kloosterstraat pas uit beeld wanneer er een alternatief voor de behoefte aan bedrijventerrein is gevonden. Gedachten gaan uit naar een bedrijventerreinontwikkeling parallel aan de Zuid-Willemsvaart (Meerseplas). Dit is een zacht plan.

De ontwikkelingen op bedrijventerrein Meerendonk liggen in het verlengde hiervan. Hier blijft de inzet herstructurering. Er dient verdichting plaats te vinden, en er worden hoogwaardige bedrijvenlocaties ontwikkeld aan de assen van de A2 en N279/Zuid-Willemsvaart. Hierbij worden de aanwezige groene waarden (GHS-landbouw) gerespecteerd.

Er is voorzien in de uitbreiding van bedrijventerrein de Brand in de vorm van de Brand II (ongeveer 15 hectare bruto). De Brand II kan haar ligging direct grenzend aan de om te leggen Zuid-Willemsvaart optimaal benutten door in te zetten op watergebonden bedrijvigheid.

5 Veghel

Aan de zuid-westzijde heeft zich in Veghel een aantal bedrijventerreinen ontwikkeld tot een grootschalige en regionale functie. Met de aanwezigheid van de Zuid-Willemsvaart hebben logistieke en watergeleide bedrijven zich kunnen ontwikkelen. Met de aanleg van de A50 is ontsluiting geoptimaliseerd en zijn kansen

Afbeelding 5.25

Boven: De voorzieningen voor fietsers zijn goed

Onder: Horeca bij Poeldonk



en de behoefte aan nieuw bedrijventerrein verder toegenomen. Beleid is gericht op efficiënt ruimtegebruik op bestaande en uitbreiding met nieuwe bedrijventerreinen aan de noord en zuidzijde van de gemeente. Er wordt geen sprong over de A50 gemaakt. Nieuwe terreinen zijn:

- Doornhoek (afbouw), totaal 65 hectare netto. Er is nog 28 hectare uit te geven vanaf 1-1-2008 tot 2011.
- De Dubbelen, De Punt. Intentie is om hier het themapark Eetnl te vestigen met 1,5 miljoen bezoekers per jaar. Dit is een zacht plan (*op basis van huidige onderzoeken gaat dit geen doorgang vinden*).
- De Dubbelen, De Schil.
- De Dubbelen, Poort van Veghel. Er is nog 10 hectare netto uit te geven.
- De Kempkens (nieuw bedrijventerrein), totaal 90 hectare netto
- De Amert, na 2020.

Landelijk gebied

De N279 grenst voor een groot deel aan het landelijke gebied. Voor wat betreft landbouw geven het streekplan, reconstructieplan en de verschillende bestemmingsplannen voor het buitengebied de belangrijkste uitgangspunten. Verdere aantasting van het buitengebied moet worden voorkomen. Er kan maar beperkt nieuwbouw plaatsvinden. De ruimte in de landelijke regio's moet vooral bestemd blijven voor kleine en middelgrote bedrijven (MKB). In de agrarische hoofdstructuur (AGS) en Groene Hoofdstructuur (GHS) kunnen de hoofdfuncties van het landelijke gebied (landbouw, natuur en recreatie) hun plek vinden. Recreatieve functies kunnen goed samengaan met agrarische activiteiten.

5.1.7

RECREATIE

De grote variatie aan natuurgebieden maakt de woonomgeving voor de inwoners van deze regio aantrekkelijk en biedt vele recreatieve mogelijkheden. Het Groene Woud, Natuurparel Wijboschbroek, de beken de Aa en Dommel zijn enkele van deze uitloopgebieden, maar ook op nivo van de kernen zijn er vele mogelijkheden. Deze gebieden worden beschermd, verder ontwikkeld en beter toegankelijk gemaakt voor recreatie door het realiseren van een goede ontsluiting.

Er zijn veel cultuurhistorisch interessante attracties aanwezig, waar het gebied mede haar recreatieve kwaliteiten aan ontleent. Kasteel Heeswijk en ruïne Seldensate zijn bijzonder, net als de restanten van de voorma-

lige verdedigingslinies rond 's Hertogenbosch. De stad 's Hertogenbosch vormt vanwege haar historische binnenstad een landelijke toeristisch-recreatieve bestemming.

De potentie van het beekdal van de Aa wordt beter benut met de uitwerking van het Inrichtingsplan Dynamisch Beekdal en het Masterplan Aa. Het is belangrijk dat de landschappelijke ontwikkeling samengaat met het toegankelijk maken van het gebied voor recreatie. Er wordt met de herinrichting van het beekdal vooral een extra impuls gegeven aan extensieve recreatie, om te voorkomen dat er een te grote druk wordt gelegd op het beekdal.

Gebruik van de Zuid-Willemsvaart als route voor recreatief vaarverkeer wordt gewenst geacht (o.a. Mozaïekmetropool Brabantstad). 's Hertogenbosch en Veghel hebben de beschikking over havens. Ter stimulering van het vaarverkeer kunnen de aanlegmogelijkheden verder worden uitgebreid.

Het netwerk voor fietsers en wandelaars is vrij uitgestrekt. Toch zijn er nog plannen ter uitbreiding. Ter stimulering van zowel het recreatieve fietsverkeer als het bieden van een alternatief voor het woon-werkverkeer wordt vanuit de stedelijke regio Waalboss het initiatief genomen om een regionaal fietspadennetwerk te realiseren. Het bestaande fietspadennetwerk dient te worden onderzocht op ontbrekende verbindingen. In het kader van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart zijn tevens een aantal nieuwe fietsverbindingen voorzien.

In het kader van verbreding van de landbouw komen ook recreatieve mogelijkheden in beeld.

5.2

LITERATUUR

Provincie Noord-Brabant

- Streekplan Noord Brabant 2002.
- Herziening 2004.
- Uitwerkingsplannen Boxtel/Haaren/St.Michielsgestel, Uden/Veghel en omstreken, Waalboss.

Rijkswaterstaat

- OTB Zuid-Willemsvaart 2007)
- Fietsplan.

Waterschap Aa en Maas

- Inrichtingsplan Dynamisch Beekdal Aa en Maas 2006.
- Deelaspecten, b.v. m.b.t. recreatie.

Gemeente St. Michielsgestel

- Structuurvisie 1999 (herziening binnenkort).
- Bestemmingsplan buitengebied, toeristisch recreatief ontwikkelplan (in voorbereiding).
- Waterplan 2004.

Gemeente Schijndel

- Landschapsonwikkelingsplan 2005.
- Masterplan Vlagheide.
- Aandachtspunten: ecologische verbinding Wijboschbroek, verkeersoversteek Middelrode, bedrijventerrein.

Gemeente 's Hertogenbosch

- Ruimtelijke structuurvisie 2003.
- Bestemmingsplan buitengebied uitgangspunten 2007.
- Waalboss.
- Aandachtspunten: Rosmalense Aa ecologische verbindingszone, uitbreiding De Brand.

Gemeente Veghel

- Masterplan Aa / Masterplan ecologische verbindingszones.
- Bestemmingsplan buitengebied.
- Gebiedsvisie Vlagheide.
- Aandachtspunten: LOG, reconstructiegebied, uitbreiding bedrijventerrein, mogelijk nieuwe attractie, nota verkeer in voorbereiding.

Gemeente Bernheze

- Bestemmingsplan buitengebied (in voorbereiding)
- Structuurvisie plus 2003
- Uitvoeringsprogramma "De Groene Delta"

Websites:

- www.brabant.nl.
- www.s-hertogenbosch.nl.
- www.sint-michielsgestel.nl.
- www.bernheze.org.
- www.schijndel.nl.
- www.veghel.nl.
- www.aaenmaas.nl.
- www.rijkswaterstaat.nl.
- www.brabantmozaiek.nl.
- www.hetgroenewoud.com.

COLOFON

ARCADIS NEDERLAND BV
Beaulieustraat 22
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Tel 026 3778 911
Fax 026 3515 235
www.arcadis.nl
Handelsregister
9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.

GEBIEDSVISIE N279

OPDRACHTGEVER:

PROVINCIE NOORD-BRABANT

STATUS:

Vrijgegeven

AUTEUR:

ir. I.J.H. Jansen

GECONTROLEERD DOOR:

ir. MA. Groenendijk

VRIJGEGEVEN DOOR:

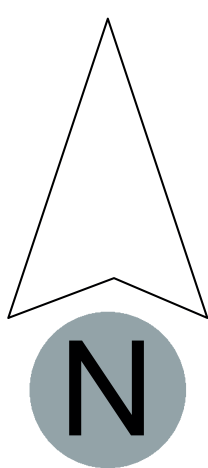
Drs. B.P.W. Schlangen

24 oktober 2008

110621/CE8/0I6/000260

Bijlage 2B

Toponiemenkaart



Bijlage 2C

Overzicht van alternatieven



1. Den Bosch

2. Den Dungen

3. Berlicum

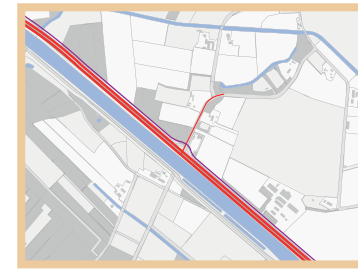
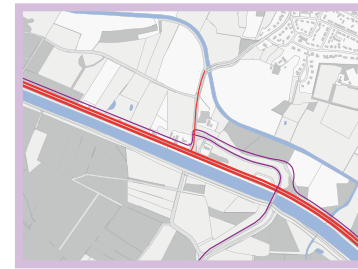
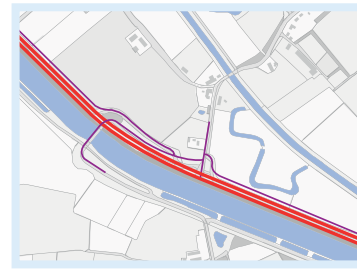
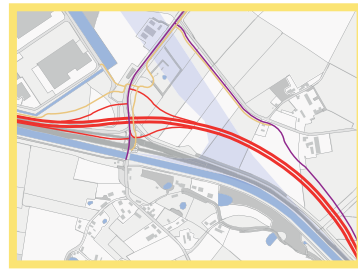
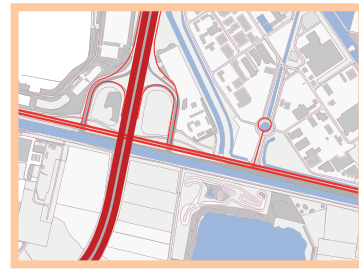
4. Middelrode

5. Heeswijk Dinther

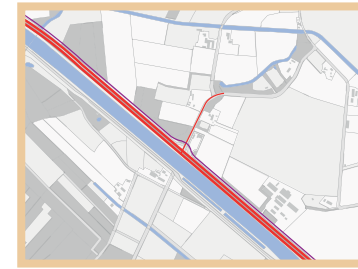
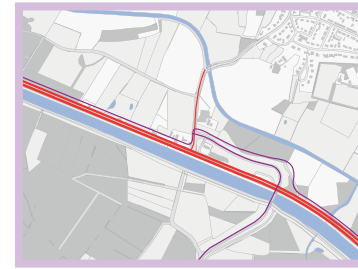
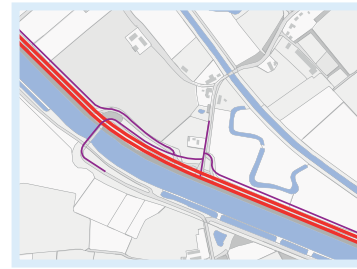
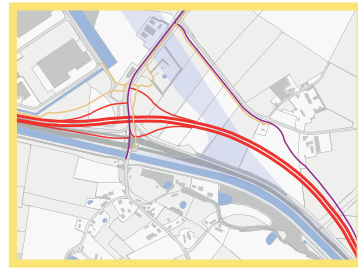
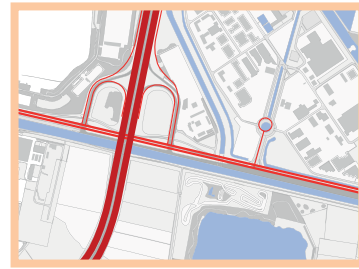
6. Heeswijk Dinther Zuid

7. Veghel

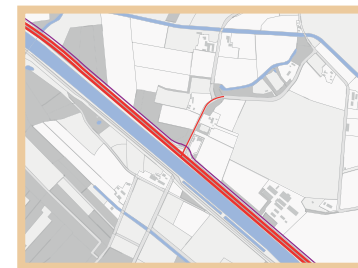
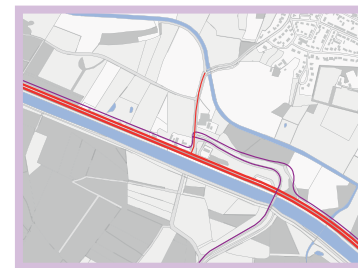
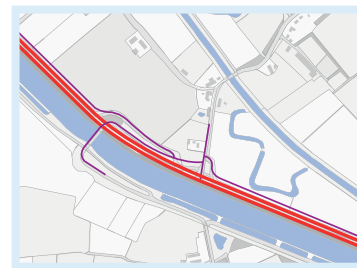
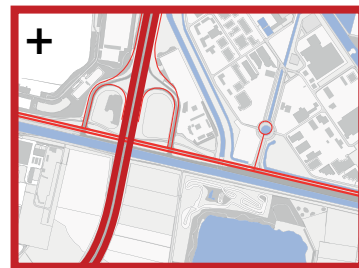
Alternatief 0



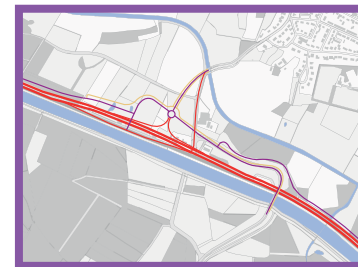
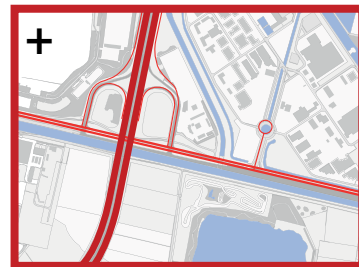
Alternatief A



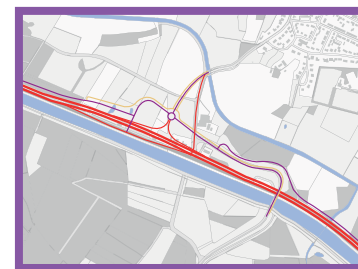
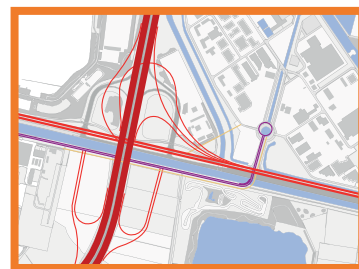
Alternatief B



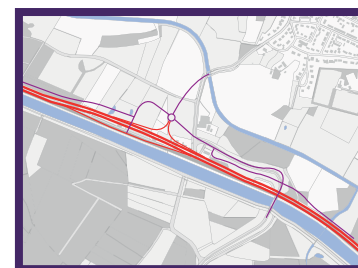
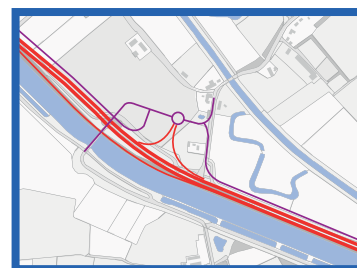
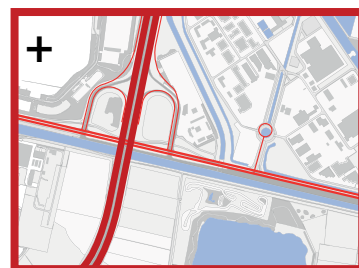
Alternatief D



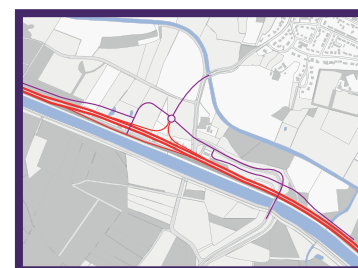
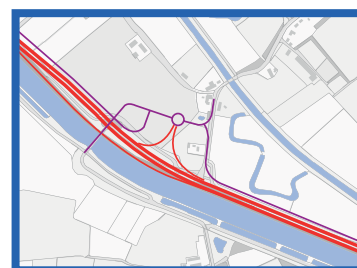
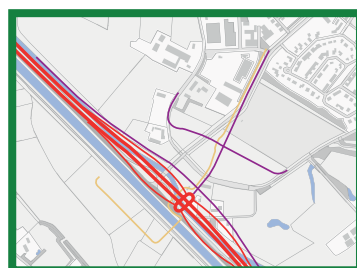
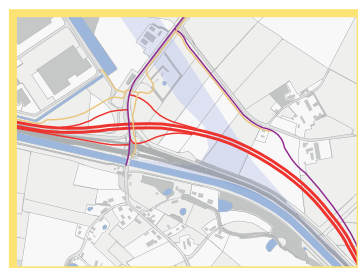
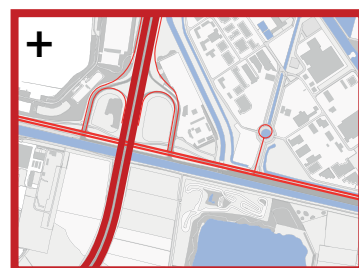
Alternatief E



Alternatief MMA



Alternatief VKA



+ Aansluiting met aanvullende maatregelen (extra opstelruimte); gelijke kaderkleur betekent identieke oplossing