

Beeldkwaliteitsplan N279 Noord

September 2012



Provincie Noord-Brabant



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5	4.	Natuurcompensatieplan	31	7.	Visie	61
1.1	Aanleiding	5	5.1	Natuurcompensatieplan	31	7.1	Inleiding	61
1.2	Een beeldkwaliteitplan	5				7.2	Visie	61
1.3	Juridische verankering Beeldkwaliteitplan	7	5.	Het landschap	33	7.3	Uiteenzetting Ontwerp Uitgangspunten	63
1.4	Leeswijzer	7	5.1	Inleiding	33	7.4	Inrichtingselementen	65
1.5	Plan- en studiegebied	7	5.2	Het ontstaan van het landschap	33			
			5.3	Landschapstypen	35	8.	Uitwerking BKP per inrichtingselement	67
2.	De Opgave	9	5.4	Cultuurhistorie	37	8.1	Inleiding	67
2.1	Uitgangspunten	9	5.5	Conclusie cultuurhistorische waarden	41	8.2	Aansluiting noordzijde	69
2.2	Doel	9	5.6	Ruimtelijke beleving	41	8.3	Aansluiting zuidzijde.	73
			5.7	Conclusie ruimtelijke beleving	51	8.4	Cultuurhistorische lijnen.	75
3.	Analyse bestaand beleid					8.5	Op- en afrit A2 - A50	77
11			6.	Kansen en Bedreigingen (verbreding N279)	53	8.6	Afslagen	81
3.1	Water	11				8.7	Viaducten	89
3.2	Natuur	15	6.1	Inleiding	53	8.8	Grondlichamen	91
3.3	Wonen en bedrijvigheid	17	6.2	Sterktes & kansen bij de verbreding N279	53	8.9	Geluidsschermen	93
3.4	Wegnetwerken	23				8.10	Bermen	95
3.5	Recreatie	23	6.3	Zwakten & bedreigingen bij de verbreding	55	8.11	Geleiderails	97
3.6	Landschap	27				8.12	Bewegwijzering en bebording	99
3.7	Conclusies	29	6.4	Conclusies	59	8.13	Verlichting	101



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De provinciale weg N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel heeft een belangrijke functie voor het regionale verkeer en is primair bedoeld om verkeer uit de regio naar de autosnelwegen te brengen. Het traject 's-Hertogenbosch–Veghel van de N279 heeft te kampen met structurele vertragingen. De opstoppen ontstaan vooral in de ochtend- en avondspits nabij de verkeersregelininstallaties (VRI).

De oorzaken van de groei zijn onder andere grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, en de verbreding van de Rondweg 's-Hertogenbosch naar 4x2 rijstroken. De verwachting is dan ook dat de huidige problemen op de N279 in de toekomst alleen maar gaan toenemen.

Er zijn diverse verkeerskundige studies uitgevoerd. De conclusie hieruit was dat een capaciteitsvergroting van de N279 noodzakelijk is. De verbreding van de N279 vindt plaats in de vorm van een stroomweg met ongelijkvloerse kruisingen.

Deze verbreding leidt tot verdere ontlasting van het omringende wegennet, de verkeersveiligheid wordt bevorderd en een Duurzaam Veilig wegennet wordt gerealiseerd.

Bij deze verbreding is een goede inpassing gewenst. Landschap en cultuurhistorie staan hoog in het vaandel bij de projectorganisatie. De N279 ligt in een prachtige omgeving, waar de weg haar identiteit aan kan ontleen. Er wordt dan ook ingezet op een zorgvuldige inpassing van het toekomstige tracé van de N279 in het landschap en de karakteristieken van het landschap worden zoveel mogelijk versterkt.

1.2 Een beeldkwaliteitsplan

Deze zorgvuldige inpassing begint bij een referentiekader, een beeldkwaliteitsplan. Een beeldkwaliteitsplan wordt ook wel als volgt omschreven.

'Een instrument om het ruimtelijk beeld actief te

beïnvloeden; dat uitspraken doet over de gewenste landschappelijke en architectonische vorm en structuur van gebied en de visuele kwaliteiten van de openbare ruimte en van de architectuur, waarbij behoud of het bereiken van samenhang tussen architectuur en openbare ruimte essentieel is!'

In het voor u liggende beeldkwaliteitsplan geven we de uitgangspunten weer voor de zo gewenste zorgvuldige inpassing van de N279 in het landschap. Deze uitgangspunten zijn op locatie en situatie afgestemd, ze vormen samen één referentiekader.

Dit referentiekader is:

- gebiedsspecifiek;
- gericht op ontwikkeling en beheer;
- voorzien van intenties, aanbevelingen, richtlijnen;
- te hanteren als sturend instrument vooraf: proactief optreden, handelen.

1.3 Juridische verankering Beeldkwaliteitsplan

1 Mer N279



's-Hertogenbosch

A2

Berlicum

Middelrode

Den Dungen

Kasteel
Heeswijk

Heeswijk

Dinther

A50

Veghel

Een goede inpassing van de N279 is essentieel. Het BKP is dan ook opgesteld in het kader van het Provinciaal InpassingsPlan (PIP). Niet alle elementen uit het BKP kunnen worden verankerd in het inpassingsplan. Het betreft enkel elementen die ruimtelijk relevant zijn. Daarbij kan onder meer worden gedacht aan de situering van bouwwerken, de goot- en bouwhoogten van gebouwen en het al dan niet toestaan van bepaalde functies. Verankering van de kwalitatieve elementen is niet direct mogelijk in het inpassingsplan. Wel hebben deze elementen als leidraad gediend bij de opstelling van de verbeelding en de regels. Het BKP is de belangrijkste basis voor het landschappelijk inpassingsplan van de N279

1.4 Leeswijzer

In de eerste hoofdstukken zijn doelstelling en uitgangspunten weergegeven. Vervolgens gaan we in op het landschap. Aan de basis van de inpassing van de N279 ligt immers een analyse van - en een visie op het landschap. De karakteristieken en kwaliteiten van het landschap zijn in beeld gebracht en er is nagedacht over de wijze waarop ze versterkt kunnen worden in de directe omgeving van de N279. Daarnaast vormde het landschap een grote inspiratiebron voor de beleving van de weg vanuit de omgeving en voor de beleving vanaf de N279 op de omgeving.

De visie op de inpassing van de N279 vormt het tweede deel van dit beeldkwaliteitsplan. Na een beschrijving van de visie op hoofdlijnen volgt een nadere toelichting en uitwerking van een deel van de voorstellen.

Wie graag snel een indruk wil hebben van de voorstellen voor de landschappelijke inpassing kan het best beginnen met het hoofdstuk over de visie. Daar waar gewenst kan de onderbouwing van de voorstellen in de eerdere hoofdstukken opgezocht worden.

1.5 Plan- en studiegebied

Het plan- en studiegebied wordt op de linker pagina weergegeven. Het plangebied omvat het tracé van 13,4 kilometer tussen de aansluiting op de A2 (aansluiting De Brand) en op de A50 (aansluiting Veghel)³. Het noordelijke deel van dit tracé, tussen Berlicum / Dungense brug en de A2, is uitgevoerd in 2x2 rijstroken. Het overige deel bestaat uit 2x1 rijstroken.

Het studiegebied ligt in de gemeenten Schijndel, Bernheze, Veghel, Sint-Michielsgestel en 's-Hertogenbosch.

³ Het traject loopt van kilometerpaal 60.000 tot kilometerpaal 73.400



2. De Opgave

2.1 Uitgangspunten

Het uitgangspunt voor het beeldkwaliteitsplan bestaat uit het technisch ontwerp dat is vastgelegd op tekening met de serie tekeningnummers: 9W0870.A0-0324-001 t/m 9W0870.A0-0324-022, 9W0870.A1-0324-501 en 9W0870.A0-0324-511 t/m 9W0870.A0-0324-514.

Onderdeel van het technisch ontwerp zijn:

- de verbreding van de N279 tot een 2x2 baans stroomweg met een snelheid van 100 km/u;
- optimalisatie huidige aansluitingen N279 – A2 en N279 - A50 door toevoeging van extra opstelstroken;
- de bestaande aansluitingen op Den Dungen, de Runweg, de Kapelstraat – Middelrode en de Steeg worden ongelijkvloers;
- voor de aansluiting op de nieuwe ontsluitingsweg Heeswijk-Dinther zuid is een extra ongelijkvloerse aansluiting opgenomen.

2.2 Doel

Doel van het beeldkwaliteitsplan voor de N279 is aan te geven op welke wijze de beeldkwaliteit van de weg en haar directe omgeving vergroot kan worden. Daartoe wordt een aantal randvoorwaarden voor de verdere architectonische en technische uitwerking en landschappelijke inpassing van de N279 gegeven.

Om te komen tot een goed onderbouwd beeldkwaliteitsplan is de opgave gesplitst in de volgende onderzoeksvragen:

- Met welke parallelle ontwikkelingen moeten we rekening houden in het BKP?
- Wat zijn de belangrijkste structuren in het landschap;
- Wat zijn de meest kenmerkende elementen voor het landschap, en de beleving van het landschap?
- Welke kwaliteiten van de weg zijn nu al aanwezig?
- Wat betekent dit voor een optimale inpassing van de N279 in het landschap?

Bij de inpassing van de N279 is dus niet alleen gekeken naar de structuur van het landschap en de belangrijkste landschappelijke elementen, maar ook naar de beleving. De beleving is bewust van alle kanten bekeken. Niet alleen de beleving van de weg vanuit het landschap is meegenomen in dit beeldkwaliteitsplan, maar ook de beleving van het landschap vanaf de N279. Tenslotte is ook aandacht besteed aan het landschap van de weg en de beleving ervan.

Waternetwerk

Historische waterloop

Huidig waternetwerk

0 500 1000 2000 meter



3. Analyse bestaand beleid

3.1 Kaders voor de planvorming

Een beschrijving van het beleid vanuit:

- De Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) en gebiedspaspoorten. Op 1 januari 2011 is de SVRO Noord-Brabant in werking getreden. Provinciale Staten hebben deze op 1 oktober 2010 vastgesteld;
- De Verordening ruimte (2011);
- Structuurvisie Ruimtelijke Ordening;
- Gebiedsvisie N279 (Arcadis, oktober 2008).

3.1 Water

Huidige situatie

Het oppervlaktewatersysteem binnen het plangebied bestaat uit de Zuid-Willemsvaart, de Aa en een aantal sloten die het water van de hoger gelegen Peelhorst in noordwestelijke richting afvoeren. De beek de Aa is het belangrijkste natuurlijke afwateringssysteem. De Aa is in het verleden genormaliseerd om de afvoersnelheid te vergroten.

De Aa met haar beekdal vormt de oudste structurerende factor in het plangebied. Bij de aanleg van de Zuid-Willemsvaart kreeg het landschap een nieuwe hoofdstructuurlijn, die tevens deels een nieuwe begrenzing aan de zuidzijde van het Aadal vormt.

Beleidslijn

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) beekstelsel, 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). Hoofdoelen zijn:

- In te zetten op de ontwikkeling van robuuste beeksystemen waarin naast duurzame waterhuishouding ook de landschappelijke kwaliteit van het watersysteem versterkt wordt, zodat de ruimtelijke verschillen tussen de systemen van Aa en Dommel beter beleefbaar worden;

- Het maximaal sparen en bergen van water in de haarkvaten van het watersysteem, alvorens het water af te voeren naar de beken;
- 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 worden geweerd. De diverse ingrepen zijn opgenomen in het TB Zuid-Willemsvaart van Rijkswaterstaat. De vaarweg wordt hiermee opgewaardeerd tot een klasse IV vaarweg.



Opwaardering N279

Bij de verbreding van de N279 zijn de technische ontwerpen aangepast op de grenzen van de ontwikkeling van het dynamisch beekdal. Ook de verbreding van de Zuid-Willemsvaart is in het technisch ontwerp van de N279 verdisconteerd.

Verder moet als gevolg van de verbreding van de N279 (toename verhard oppervlak) het areaal aan oppervlakte-water en/of waterberging met 3 ha toenemen.

Conclusie voor de inpassing

Bij de inpassing moet uitgegaan worden van een locatie om extra water te bergen van ruim 4 ha (12.500 m³ water met een waterschijf van 0.3 meter). De waterbergingsopgave komt voort uit de volgende twee ontwikkelingen:

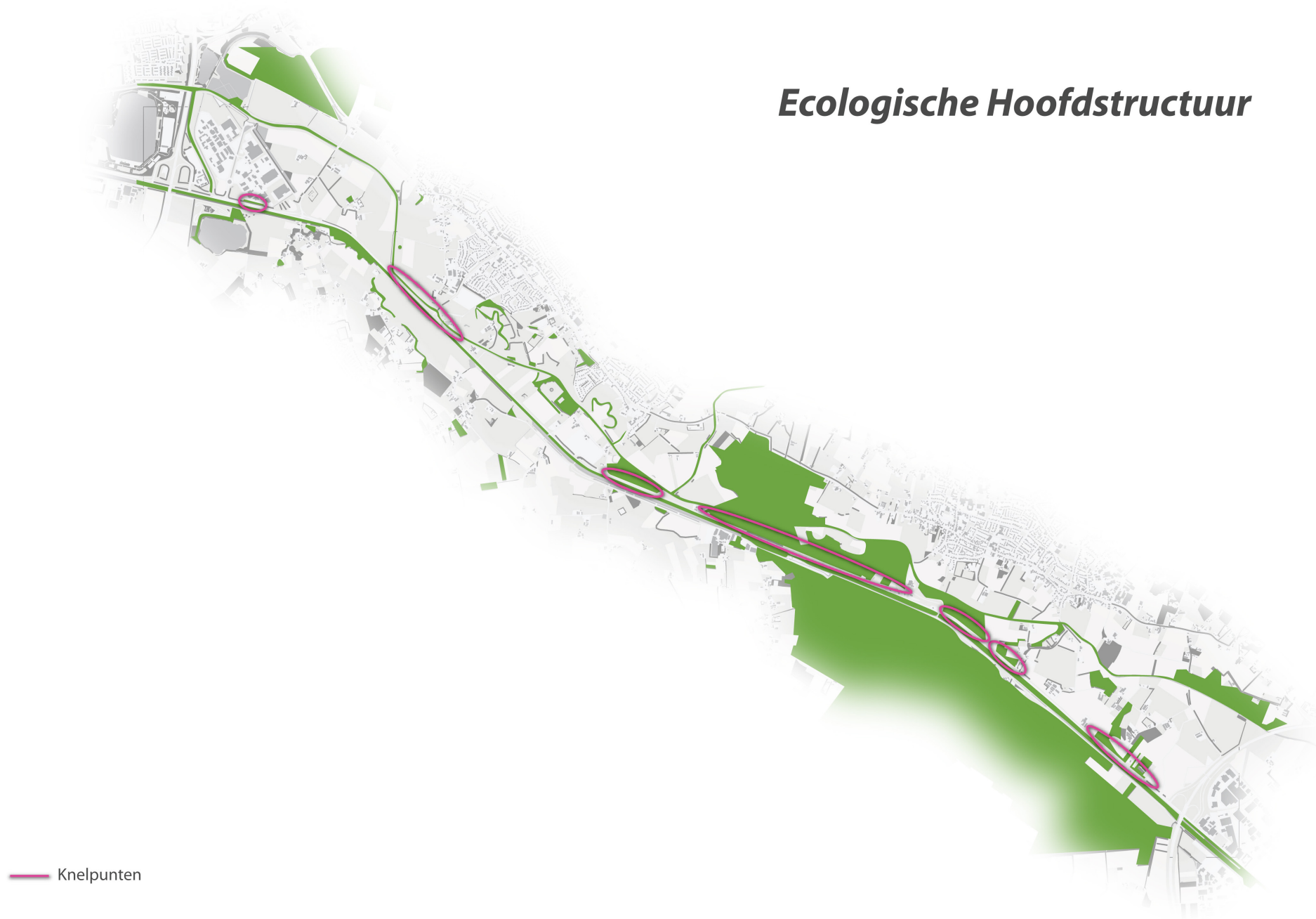
1 Waterberging als gevolg van toename (15,3 ha) verhard oppervlak: 8.500 m³.

2 Waterberging als gevolg van te dempen sloten: 5.000 m³ (aanname op basis van visueel zicht).

Vanuit de beeldkwaliteit is het wenselijk dat deze ruimte wordt gevonden in de bermsloot langs het tracé en in de oksels van de verschillende aansluitingen.

De aanleg van waterberging in de vorm van een bermsloot heeft de voorkeur. De vormgeving van de waterberging moet bijdragen aan een goede landschappelijke inpassing van de N279.

Ecologische Hoofdstructuur



0 500 1000 2000 meter



3.2 Natuur

Huidige situatie

Een aanzienlijk deel van het studiegebied rondom de N279 wordt gevormd door als Ecologische Hoofdstructuur (EHS) aangeduide gebieden. 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. De Aa vormt de lijnvormige verbinding tussen de verschillende gebieden. Er wordt onderscheid gemaakt in natte ecologische verbindingzones die de tracés van de beken en weteringen volgen, en droge verbindingzones die veelal verbindingen vormen tussen verschillende bosgebieden.

In de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening zijn binnen het studiegebied rondom de N279 een aantal ecologische verbindingen opgenomen, die gehandhaafd moeten worden, en waar mogelijk versterkt (ecologische verbindingzone langs de N279 en Zuid-Willemsvaart). 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.

Beleidslijn

Het provinciaal beleid ten aanzien van natuur is beschreven in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening. De provincie heeft de volgende ambitie:

1. Het versterken van de ecologische waarden van het landschap door te sturen op te behouden of te ontwikkelen kenmerken van het landschap;
2. Een positieve ontwikkeling van de biodiversiteit;
3. Een robuuste en veerkrachtige structuur;
4. De natuurlijke basis en landschappelijke contrasten versterken;
5. De gebruikswaarde van natuur en water verbeteren.

Gevolg verbreding N279

Met de verbreding van de N279 zal de barrièrewerking van deze weg in omvang toenemen. Gekeken moet worden

naar de ecologisch meest relevante structuren en deze te behouden en / of te versterken. De natuurwaarden en de vereiste natuurcompensatie worden in detail beschreven in het conceptrapport natuurcompensatie N279 van 1 maart 2011.

Conclusie voor de inpassing

Met de inpassing van de N279 moet niet alleen rekening gehouden worden met de natuurcompensatie als gevolg van de verbreding maar ook wat deze ingreep kan betekenen voor het behoud of ontwikkelen van de aanwezige natuur-, ecologische- en landschappelijke kenmerken in het gebied. Gedacht kan worden aan het in stand houden of herstel van gebiedsoverstijgende noord-zuid-verbindingen. Deze verbindingen bevinden zich vooral langs de historische wegen en bestaan uit waardevolle laanstructuren. De verbindingen komen met de verbreding extra onder druk te staan, te meer omdat de locatie van deze lanen samenvallen met de ongelijkvloerse kruisingen.



3.3 Wonen en bedrijvigheid

Huidige situatie

De aanwezigheid van de Zuid-Willemsvaart heeft een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van bedrijven in de regio. Bedrijvigheid heeft zich op bepaalde plaatsen 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. Ook de N279 aan de noordoostzijde ligt op de locatie van een oud jaagpad. Ook is een aantal grotere bedrijventerreinen ontwikkeld aan havenarmen van het kanaal in 's-Hertogenbosch en Veghel. Langs het traject tussen 's-Hertogenbosch en Veghel is echter slechts sporadisch sprake van bebouwing, waardoor het landelijke karakter is blijven overheersen.

Kenmerkend voor de leefomgeving in de dorpen op de hoger gelegen gronden, 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.

Beleidslijn wonen

Het landelijke en provinciale beleid legt, net als het beleid van de afzonderlijke gemeenten, zoveel mogelijk de nadruk op concentratie van woningbouw en bedrijvigheid 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.

1. Concentratie van verstedelijking
2. Inspelen op demografische ontwikkelingen
3. Zorgvuldig ruimtegebruik
4. Meer aandacht voor ruimtelijke kwaliteit
5. Betere verknoping van stedelijke ontwikkelingen aan de infrastructuur
6. Versterking van de economische kennisclusters



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 de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening zijn gebieden aangeduid waar mogelijke uitbreiding van het stedelijke gebied afweegbaar is (zoekgebied verstedelijking). 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 is de kaart Bestaand stedelijk gebied en zoekgebieden verstedelijking de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening.

Beleidslijn bedrijvigheid

Voor de (uitbreiding van) bedrijvigheid gelden verschillende aanvullende ambities en randvoorwaarden. Ook rond het traject van de N279 doet zich een aantal ambities tot uitbreiding van bedrijventerreinen voor, Met name bij Heeswijk-Dinther, en bij 's-Hertogenbosch. De bedrijvigheid in kleinere kernen is beperkt. Er wordt in deze kernen vooral ingezet op herstructurering, intensivering en inbreiding van bestaande bedrijven(terreinen).

Agrarische bedrijvigheid

De N279 grenst voor een groot deel aan het landelijk gebied. Voor wat betreft landbouw staan de belangrijkste uitgangspunten in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening, het reconstructieplan en de verschillende bestemmingsplannen voor het buitengebied. Multifunctioneel gebruik van het landelijk gebied is daarbij het centrale uitgangspunt. In gebieden waar de ontwikkeling van de landbouw samen met ontwikkeling van natuur, landschap, recreatie, wonen, werken en zorg van belang is voor de plattelands economie, biedt de provincie ruimte voor menging van deze functies. De provincie wil dat de verschillende functies zich daar in evenwicht met elkaar ontwikkelen. Het gaat hier om gebieden als De Meierij, De Baronie, Het Groene Woud, De Kempen, De Maashorst, De Brabantse Wal en de oeverwallen langs de rivieren.

Bedrijvigheid 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. Voor de tweede fase van 1,8 hectare netto start de uitgifte afhankelijk van de behoefte. Het gaat om lokale en ambachtelijke bedrijven en woon-werkcombinaties. In het gebied aan de oostzijde van Heeswijk-Dinther is een LOG (landbouwon ontwikkelingsgebied) geprojecteerd. Dit gebied biedt plaats aan ongeveer 50 agrarische bedrijven.



Bedrijvigheid 's Hertogenbosch

Bedrijventerreinen van de stad 's-Hertogenbosch hebben een regionaal bereik. Bedrijventerreinen aan de A2 hebben zelfs een nationaal bereik. De A2 corridor heeft een landelijke betekenis als kennis- en dienstenas. Aan de oostkant van de stad ligt een groot aantal bedrijventerreinen waarmee de stad ruimte biedt aan vooral de logistieke sector en gemengde terreinen (zakelijke dienstverlening, kennisintensiteit). Hier liggen kansen tot profilering vanwege de ligging aan de A2. De behoefte aan uitbreiding van bedrijventerreinen is groot.

Een mogelijkheid hiervoor is bedrijventerreinontwikkeling parallel aan de Zuid-Willemsvaart (Meerseplas). De ontwikkelingen op het bedrijventerrein van De Brand 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 gerespecteerd.

Tenslotte is er nog 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.

Conclusie voor de inpassing

Kijkend naar de dynamiek binnen het plangebied moet naar de toekomst toe met aandacht worden gekeken naar nieuwe ontwikkelingen. Vanuit het beleid wordt voor de woningbouwopgave ingezet op ontwikkeling binnen bestaand bebouwd gebied. Voor bedrijvigheid wordt ingezet op herstructurering, intensivering en inbreiding van bestaande bedrijven(terreinen). Voor de inpassing van de N279 betekent dit dat er geen uitbreiding van woningbouw en bedrijvigheid in de directe omgeving van de N279 mag plaatsvinden. Inzet is het behoud van relatief waardevolle en open landschappen waardoor de bestaande kernen als afzonderlijke dorpen herkenbaar blijven.



3.4 Wegnetwerken

Huidige situatie

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 is maar een beperkt aantal verkeersovergangen over de N279 en het kanaal. Samen met de Zuid-Willemsvaart en de goederenspoorlijn bij Veghel (niet meer als zodanig in gebruik, maar wel plannen tot verbreding) is het gebied goed en multimodaal ontsloten.

Gevolg verbreding N279

Met de verbreding van de N279 ontstaat een groter hiërarchisch onderscheid tussen de N279 en het lokale verkeersnetwerk. De aantakkingen van de N279 op het onderliggende wegennetwerk veranderen nauwelijks in aantal.

Conclusie voor de inpassing

Als gevolg van de verbreding van de N279 ontstaat er een groter hiërarchisch onderscheid tussen de N279 en het lokale verkeersnetwerk. De afslagen vormen in de toekomst meer dan nu de overgang en koppeling tussen deze twee typen ontsluiting. Een geleidelijke overgang van en naar de N279 toe moet deze verandering in snelheid en gebruik inleiden, “de Afslag als overgangszone tussen twee werelden”. Door het gebruik van lokale karakteristieken voor de inrichting van de afslagen kan deze overgang vorm worden gegeven.

3.5 Recreatie

Huidige situatie

Het gevarieerde landschap is uitermate geschikt als recreatief uitloopgebied voor wandelaars en fietsers. Er is een uitgestrekt fietsnetwerk aanwezig. Het fietsnetwerk bevindt zich met name parallel aan - en op afstand van de N279. Het netwerk verzorgt op een aantrekkelijke manier de verbinding tussen de woonkernen aan de noord- en zuidzijde van de Zuid-Willemsvaart (respectievelijk: Berlicum, Heeswijk-Dinther en Den Dungen, Schijndel). Het fietspad parallel aan de N279, de ventweg, functioneert tot op heden puur als functionele fietsverbinding tussen 's-Hertogenbosch en Veghel.

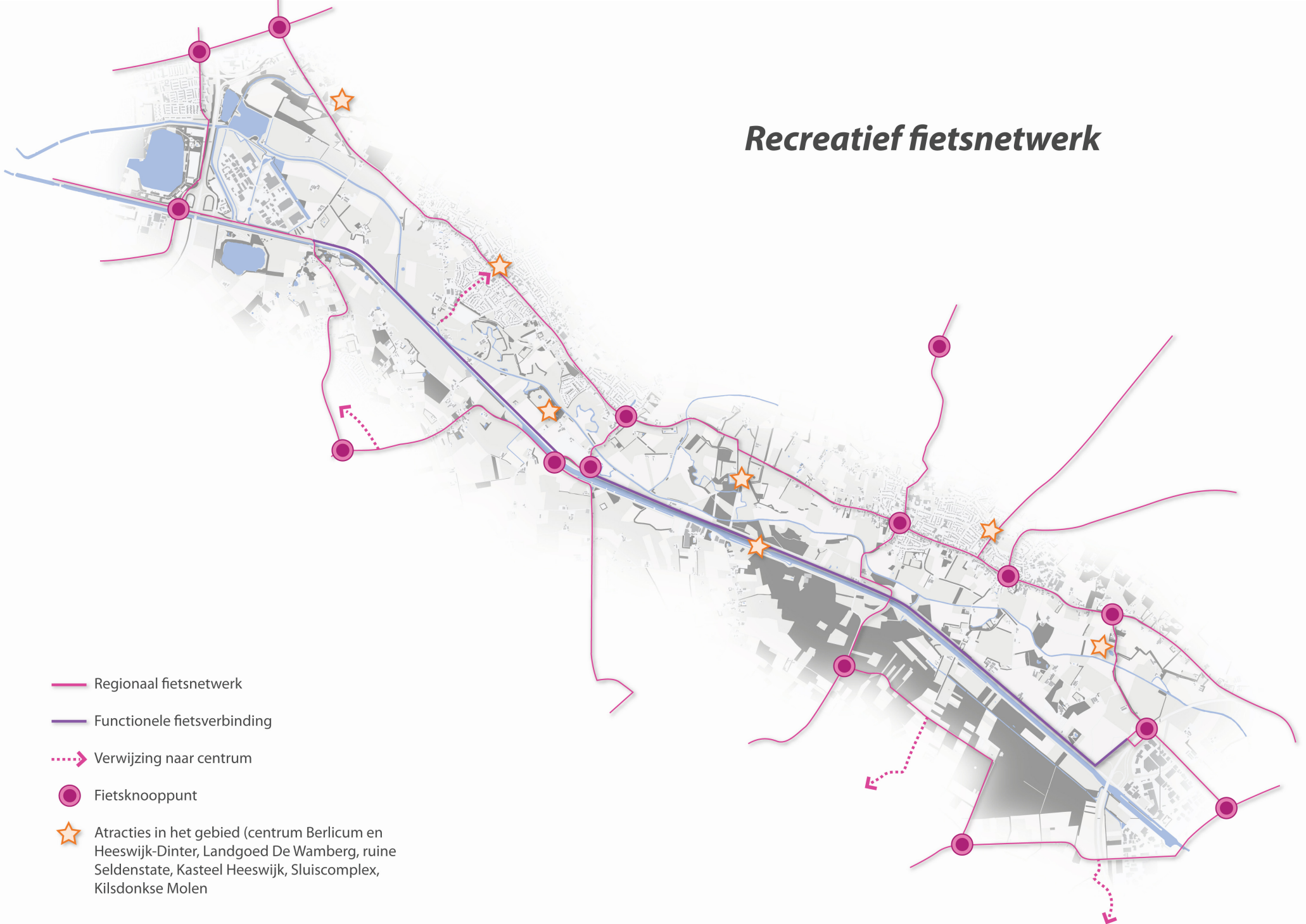
Beleidslijn

De grote variatie aan natuurgebieden maakt de woon-omgeving voor de inwoners van deze regio aantrekkelijk en biedt vele recreatieve mogelijkheden. Het Groene Woud, Natuurparel Wijboschbroek, de beken de Aa en de Dommel zijn enkele van deze uitloopgebieden, maar ook op niveau 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.

Recreatief fietsnetwerk

- Regionaal fietsnetwerk
- Functionele fietsverbinding
- Verwijzing naar centrum
- Fietsknooppunt
- Atracties in het gebied (centrum Berlicum en Heeswijk-Dinter, Landgoed De Wamberg, ruïne Seldenstate, Kasteel Heeswijk, Sluiscomplex, Kilsdonkse Molen)

0 500 1000 2000 meter



Er zijn veel cultuurhistorisch interessante attracties aanwezig, waar het gebied mede haar recreatieve kwaliteiten aan ontleent. Landgoed De Wamberg, Kasteel Heeswijk, ruïne Seldensate en de Kilsdonkse molen zijn bijzonder, net als de restanten van de voormalige verdedigingslinies rond 's-Hertogenbosch. 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. Mozaiekmetropool 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 is tevens een aantal nieuwe fietsverbindingen voorzien. In het kader van verbreding van de landbouw komen ook recreatieve mogelijkheden in beeld.

(bron: gebiedsvisie N279, Arcadis juni 2008)

Gevolg verbreding N279

Met de verbreding van de N279 bestaat het gevaar dat de visueleikbaarheid van de N279 vanuit de omgeving toeneemt. Hierdoor kan de recreatiewaarde van het recreatieve netwerk onder druk komen te staan. Met de verbreding van de N279 wordt de weg ook voorzien van een parallel aan de weg gelegen fietspad / ventweg. Met het toenemen van het aantal verkeersbewegingen en de rijsnelheid kan de aantrekkelijkheid van deze functionele fietsverbinding tussen 's-Hertogenbosch en Veghel afnemen.

Conclusie voor de inpassing

Een goede landschappelijke inpassing van de N279 waardoor de ruimtelijk visuele impact op de omgeving wordt beperkt is één van de uitgangspunten van het inpassingsplan.

Om de parallelle fietsstructuur een aantrekkelijk alternatief te laten zijn voor de N279 dienen de negatieve invloeden als gevolg van de verbreding van de N279 zo veel als mogelijk te worden beperkt en dient kwaliteit te worden toegevoegd! Met de aanleg van een extra fietsverbinding over de Zuid-Willemsvaart (aansluiting Runweg) wordt hier gehoor aan gegeven.



3.6 Landschap

Het huidige landschap wordt in detail beschreven in hoofdstuk 5. Hieronder volgen wel de beleidslijnen, en de conclusies ten aanzien van wat meegenomen moet worden in het inpassingsplan.

Beleidslijn

In de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening, gebiedspaspoort uitwerking De Meierij van de provincie wordt het ruimtelijk beleid tot 2015, met een doorkijk naar 2040, op hoofdlijnen uiteengezet. De provincie heeft de ambitie het volgende te bereiken:

1. Versterken karakter van De Meierij als groen hart van Brabant;
2. Mogelijkheden bieden voor menging van functies in buitengebied en verbreding van de landbouw;
3. Versterken van de recreatieve verbindingen;
4. Inzetten op de ontwikkeling van een robuust beekstelsysteem van de Aa waarin, naast duurzame waterhuishouding, ook de landschappelijke kwaliteit van het watersysteem versterkt wordt, zodat de ruimtelijke verschillen tussen de systemen van Aa en Dommel beter beleefbaar worden;

5. Inzetten op behoud van de fijnmazigheid van de oude ontginningen;
6. De cultuurhistorische waarden van de Meierij in hun samenhang verder ontwikkelen, beschermen en toeristisch-recreatief ontsluiten;
7. Het duurzaam en in samenhang behouden van het bodemarchief;
8. Versterken van de ecologische waarden van het landschap door sturen op behoud of ontwikkeling van kenmerken van het landschap.

Dit wil men bereiken door het nastreven van een gemengd landelijk gebied. Dit is een gebied waarbinnen verschillende functies in evenwicht met elkaar worden ontwikkeld. Agrarische functies worden in samenhang met andere functies (in de omgeving) uitgeoefend.

Conclusie voor de inpassing

Het beleid geeft de mogelijkheid om de verdubbeling van de N279 landschappelijk hoogwaardig in te passen. Aansluitend op het beleid bestaat het doel van de inpassing op hoofdlijnen uit:

- Versterken zichtbaarheid diversiteit van het landschap;
- Verzachten visuele impact verdubbeling N279 op de omgeving.

Voor de uiteindelijke vormgeving van de hierboven gestelde doelen gelden de provinciale ambities (1 t/m 8) als randvoorwaarden.



3.7 Conclusies

Uit de voorgaande punten 3.1 t/m 3.6, bestaand beleid en de parallelle ontwikkelingen, worden de volgende punten als randvoorwaarden voor het beeldkwaliteitsplan meegenomen:

Water

De vormgeving en inpassing van de wateropgave moet bijdragen aan een goede landschappelijke inpassing.

Natuur

De natuuropgave bestaat uit drie hoofddoelen:

1. Het versterken van de ecologische waarden van het landschap door te sturen op behoud of ontwikkeling van kenmerken van het landschap;
2. Het inpassen van de natuuropgave parallel aan de N279;
3. Het behouden en versterken van de noord-zuid verbindingen over de N279 en het kanaal heen.

Bedrijvigheid

Geen uitbreiding van woningbouw en bedrijvigheid in de directe omgeving van de N279 en behoud herkenbaarheid bestaande kernen als afzonderlijke dorpen.

Netwerken

Afslagen als geleidelijke overgang tussen de N279 en de lokale ontsluiting "de Afslag als overgangszone tussen twee werelden". De afslagen maken onderdeel uit van het lokale landschap. Ze worden ingericht aansluitend op deze lokale karakteristieken.

Recreatie

De inpassing van de N279 moet als doel hebben de negatieve ruimtelijke impact op de omgeving zo veel als mogelijk te beperken.

Landschap

- Structuurvisie RO (1 t/m 8 paragraaf 3.6)
- Verscheidenheid en diversiteit
- Verzachten visuele impact



4. Natuurcompensatieplan

4.1 Natuurcompensatieplan

Vanuit het nationaal en provinciaal beleid bestaat de opgave om EHS welke verloren gaat, als gevolg van ruimtebeslag of aantasting van kwaliteit, te compenseren. Deze compensatie dient bij voorkeur in oppervlakte nieuwe EHS-natuur te gebeuren.

Daarnaast bestaat de mogelijkheid om deze oppervlakte dusdanig in te zetten dat daardoor meerdere doelen en/of een hogere ambitie gehaald kan worden. De provincie heeft aangegeven dat zijzelf als initiatiefnemer een voorbeeldfunctie heeft en daardoor enerzijds minimaal aan de oppervlakteopgave wil voldoen, maar daarnaast ook een meerwaarde wil bereiken.

Eén aspect bij het behalen van deze hogere ambitie is de te compenseren natuurwaarden in te zetten “ten dienste” van een betere landschappelijke inpassing van de N279. In dit BKP zijn de bevindingen en de gestelde opgaven, uit de eerste aanzetten van het deelonderzoek **Concept compensatieplan N279**, mee genomen en geïmplementeerd. Dit heeft geresulteerd in het landschappelijk en ecologisch versterken van de oost- west verbinding

en het optimaliseren van de noord- zuid verbinding. De verbindingen worden voornamelijk vorm gegeven door de aanplant van laan- en haag structuren, singels en struiken en door de aanplant van bos(jes).

Om de compensatiehectares optimaal in te zetten is uitgegaan van de huidige natuurwaarden en kansen en knelpunten in het gebied.

Voorstel is daarom de compensatiegronden in te zetten bij:

- Versterken verbindingszone en leefgebied van de Das. Dit speelt vooral ten oosten van het nieuwe tracé van de Zuid-Willemsvaart. Hierdoor kunnen bestaande leefgebieden duurzaam met elkaar verbonden worden en wordt bijgedragen aan een plek waar de Das de Zuid-Willemsvaart kan kruisen.
- Herstel van het beekdal en landschapsstructuur. Hierbij kunnen gronden ingezet worden ten behoeve van typische beekdalhabitats als vochtige graslanden of moerasjes en poeltjes maar ook voor stroken waarop landschapselementen als singels en struiken

aangeplant kunnen worden. De in te richten gronden kunnen gezocht worden op van nature al vochtige plekken, zoals bij bestaande meanders, maar ook om landschapelementen zoals bosjes en singels onderling te verbinden. Dat draagt tevens bij aan het versterken van verbindingszones en vergroten van leefgebieden voor vleermuizen, vogels, vlinders en libellen. Bijkomend voordeel is dat een kleinschaliger landschap de weg meer aan het zicht onttrekt.

- Uitbreiden leefgebied kamsalamander. Vlak bij de A50 ligt een klein stukje EHS waar een kleine populatie van de zwaar beschermde en kwetsbare kamsalamanders leven. Door de omlegging en verbreding van de weg wordt hun leefgebied geïsoleerd. Door echter het gehele gebiedje in te richten ten behoeve van deze soort (en daarmee voor veel andere minder gevoelige soorten) kan de populatie versterkt worden. Door tegelijk te zorgen voor een verbindingsmogelijkheid onder de weg door kan vanuit dit gebiedje de kamsalamander ook in de omgeving terecht komen.

Historische Kaart 1890



0 500 1000 2000 meter



5. Het landschap

5.1 Inleiding

Het landschap van nu is het resultaat van een lange historie, een ontwikkeling die loopt vanaf de vroegste tijden tot nu. Voor een goed begrip van het landschap, de structuur en samenhang en de beleving is een begrip van de ontstaansgeschiedenis belangrijk.

In dit hoofdstuk beginnen we dan ook met het ontstaans-verhaal van het landschap. Vervolgens gaan we in op het resultaat van deze geschiedenis, de nog zichtbare historische elementen en de beleving van het huidige landschap. Afsluitend wordt ingegaan op de uit de analyse voortkomende uitgangspunten en randvoorwaarden voor de inpassing van de N279.

5.2 Het ontstaan van het landschap

Natuurlijke basis

De Meierij, waarbinnen het plangebied is gelegen, maakt deel uit van het dekzandplateau en bestaat uit verschillende dekzandruggen, afgewisseld door dekzandvlaktes. Aan de noordkant wordt het gebied begrensd door de grote en brede oost-west lopende dekzandrug tussen Oss en Waalwijk. In het oosten ligt het dal van de rivier de Aa.

Deze beek werd gevoed vanuit het Peelhorstgebied en de daar aanwezige veenmoerassen.

Bron: Structuurvisie Ruimtelijke Ordening, Gedeputeerde Staten van Brabant, januari 2011.

Het dal van de Aa is voor mensen al heel lang een aantrekkelijk gebied om te wonen. Vondsten uit de steentijd en de Romeinse tijd zijn bekend uit zowel de beekdalen en de beek zelf, als uit de bijbehorende oeverwallen. De basis voor het huidige landschap is echter gelegd in de Middeleeuwen. De eerste boeren vestigden zich in ongeveer 700 na Chr. binnen het plangebied, op de rand van de hoge dekzanden en het beekdal. Deze nederzettingen zijn uitgegroeid tot de dorpen Berlicum, Middelrode, en Heeswijk-Dinther. De oorspronkelijke kern van de dorpen is nog te herkennen aan lintvormige bebouwingsstructuur of de vanuit een markt (brink) uitwaaiende wegen (esdorpenstructuur). De boeren in het gebied hadden gemengde bedrijven met bouwland op de hoge dekzandrug, grasland in de natte beekdalen, en bos en heide voor de schapen op de gronden die verder van de nederzettingen aflagen. Door overbegrazing en te intensief plaggen van de heide ontstonden op sommige plaatsen zandverstuivingen (buiten het plangebied).

Rond 1080 werd aan de rivier de Aa ten noordwesten van het dorp Heeswijk een kasteel gebouwd. Het kasteel had aanvankelijk de vorm van een motte: een kunstmatig uit lagen klei, leem en zand opgeworpen en ronde 'vlucht-heuvel' met gracht en een kleine toren erop. Het kasteel werd in de navolgende eeuwen regelmatig vergroot en verbouwd.

Gedurende de geschiedenis werden op beperkte schaal ingrepen in het watersysteem ondernomen om de wateroverlast te verminderen en de gebruiksmogelijkheden van het water te vergroten. Al in 1498 waren er klachten over een onvoldoende ontwatering van het gebied door de Aa. Om aan deze klachten tegemoet te komen werd de rivier uitgediept, verbreed en waar nodig verlegd. Aan het begin van de 17e eeuw werd de Aa verder aangepast om deze bevaarbaar te maken voor platte schuiten.

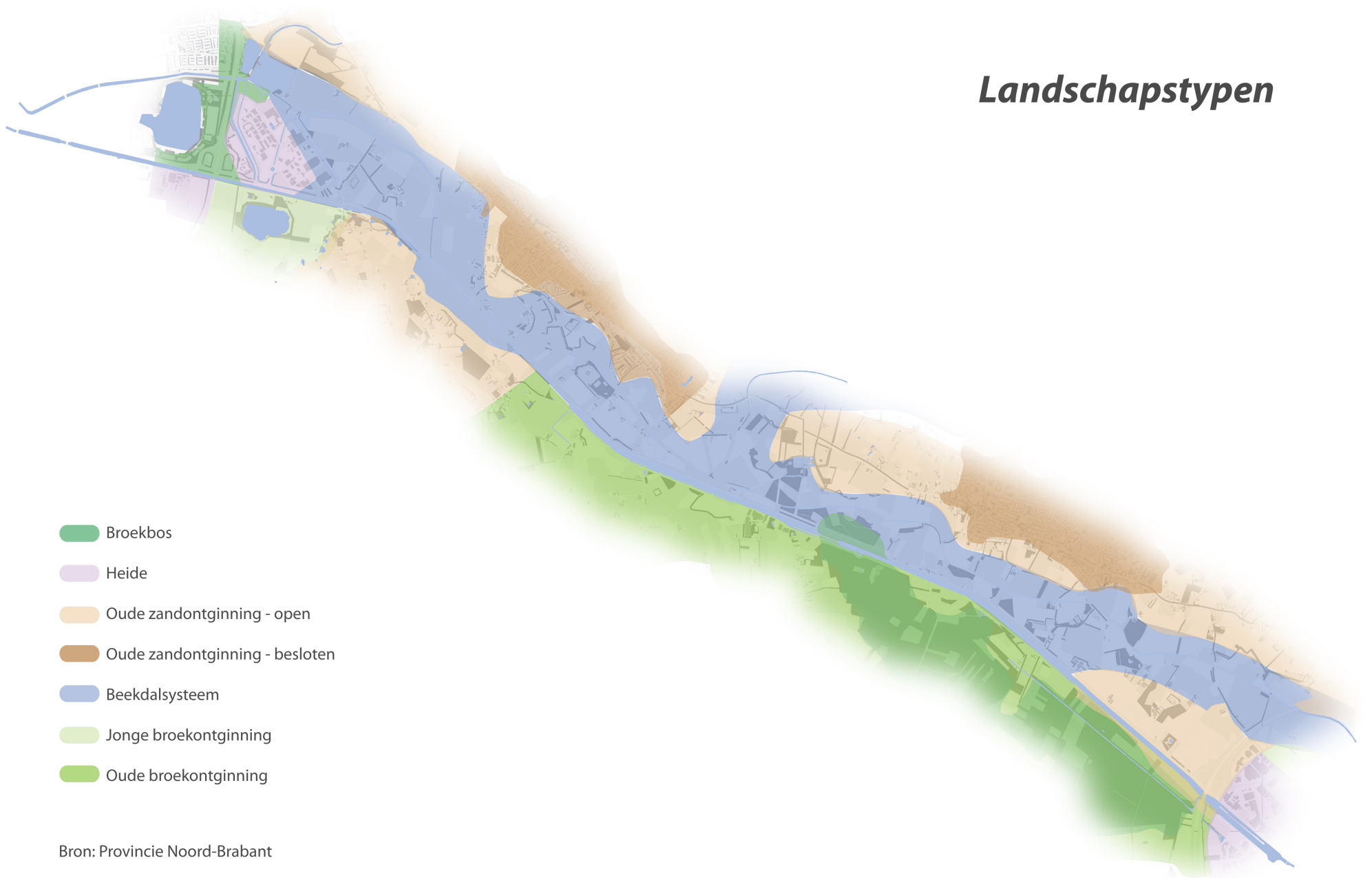
De Zuid - Willemsvaart is in 1826 gegraven, ten behoeve van de scheepvaart (transport over water). Daarnaast heeft het kanaal een belangrijke functie in het verwerken van hoge afvoeren in de Aa. Bij piekafvoeren wordt een deel van het water via het kanaal richting 's-Hertogenbosch getransporteerd. Voor 's-Hertogenbosch, via het afleidingskanaal, wordt het afgelaten water weer op de Aa gezet. Het waterpeil in het kanaal is hoger dan het maaiveld in

Landschapstypen

- Broekbos
- Heide
- Oude zandontginning - open
- Oude zandontginning - besloten
- Beekdalsysteem
- Jonge broekontginning
- Oude broekontginning

Bron: Provincie Noord-Brabant

0 500 1000 2000 meter



de omgeving. Dit zorgt voor enige kweldruk en daarmee een lichte stijging van de grondwaterstand in de gronden langs het kanaal.

In de periode 1960 – 1980 hebben in het plangebied twee ruilverkavelingen plaatsgevonden. Het oppervlaktewatersysteem is tijdens deze ruilverkavelingen ingrijpend aangepast. Bestaande waterlopen zijn rechtgetrokken (genormaliseerd) en soms verlegd. Er zijn veel sloten gegraven om de natte gronden beter te ontwateren. Ook de toegankelijkheid van het landschap en de locatie van boerderijen is aangepast aan de agrarische bedrijfsvoering van nu.

Het Moderne landschap

Het groene en afwisselende landschap heeft een belangrijke recreatieve functie gekregen voor het stedelijk gebied van 's-Hertogenbosch. De landbouw is meegegroei met de ontwikkeling van een primaire productie naar een menging van activiteiten op het gebied van recreatie, zorg, landschapsbeheer, streekproducten en educatie. Gevolg hiervan is verdere verbreding en afstemming van de landbouw op natuur en landschap, een sterke gerichtheid op grondgebonden veehouderij en investeringen in natuur en landschap.

Verspreid in het plangebied zijn routenetwerken voor wandelen en fietsen ontstaan.

Door de groei van agrarische bedrijfsbebouwing en de groei van de steden en dorpen is de verstening binnen het plangebied toegenomen. Het plangebied wordt gekarakteriseerd door veel kleine dorpen, met ieder hun eigen karakter en relatie met het landschap. Ook is een aantal plattelandsdorpen uitgroeid tot middelgrote steden of industriekernen, zoals Veghel en Schijndel.

5.3 Landschapstypen

De ontwikkeling resulteerde in een uniek landschap, dat gekenmerkt wordt door een grote diversiteit. 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 het beekdal de Aa, de Zuid-Willemsvaart en provinciale weg N279.

De landschappelijke identiteit van het plangebied wordt vooral bepaald door het voorkomen van de in zuidoost-noordwest stromende beekdalen, de Aa en de Leijgraaf. Hiertussen bevinden zich oude cultuurgronden (akkers, landgoederen, oude bossen). Binnen het plangebied zijn meerdere cultuurhistorische bouwkundige, landschappelijke structuren aanwezig.

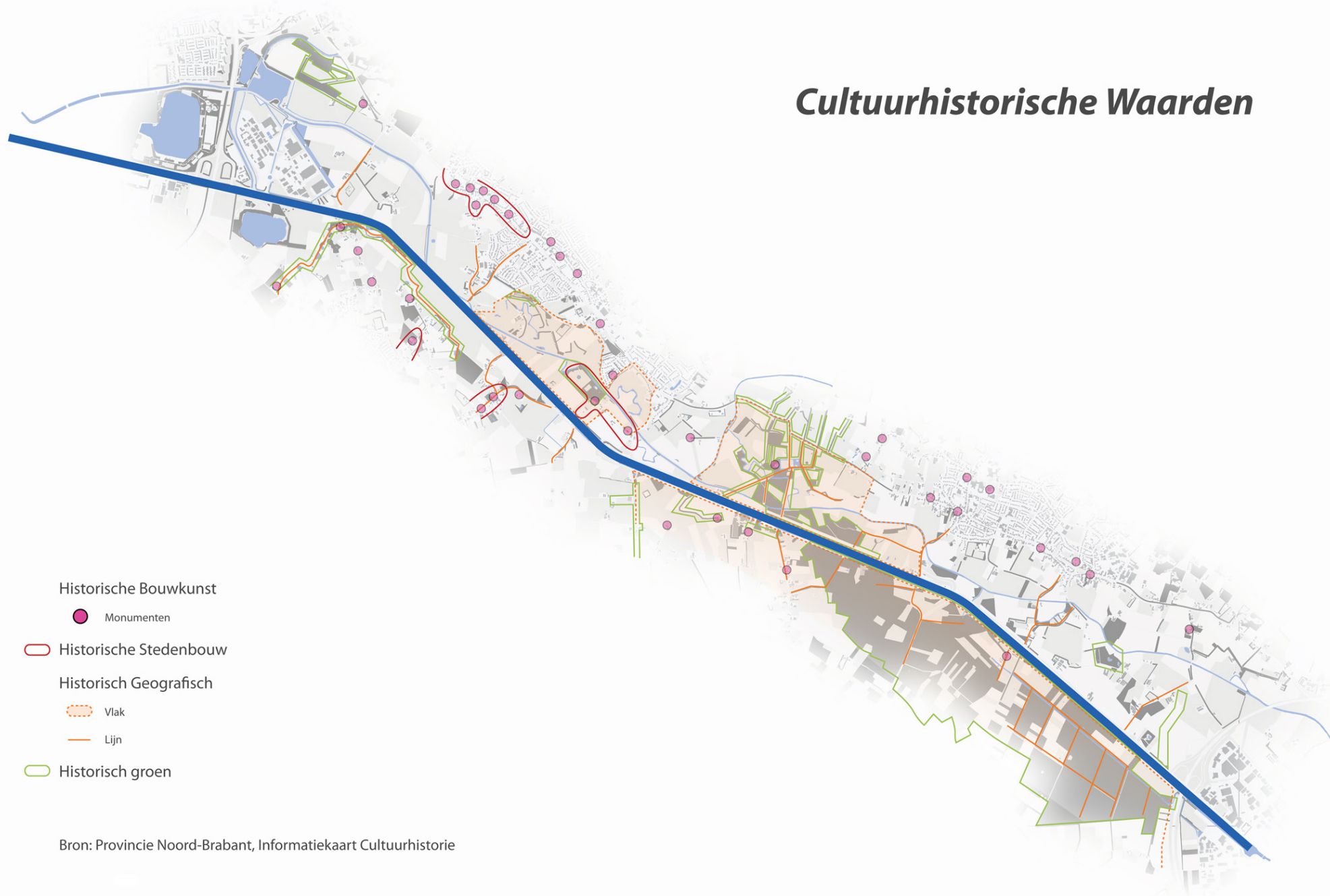
De hierin te onderscheiden landschapstypen langs de N279 zijn:

- Beekdallandschap (Aadal)
- Oude zandontginningen
- Dorps woonmilieu en linten

Beekdallandschap

Het beekdallandschap is herkenbaar aan haar laaggelegen stroomdal met oude meanders. Het beekdallandschap wordt ten hoogte van Berlicum / Den Dunge door de Zuid-Willemsvaart doorsneden en bevindt zich hierdoor zowel aan de noord als zuidzijde van het kanaal. Het gebied is relatief open met op de lagere delen een kenmerkend verkavelingspatroon. Het grondgebruik bestaat voor het grootste deel (lagere delen) uit hooi- en weilanden. Op de hogere delen komen bossen, bouwland en fruitteelt

Cultuurhistorische Waarden



Bron: Provincie Noord-Brabant, Informatiekaart Cultuurhistorie

0 500 1000 2000 meter

voor. Het wegenpatroon is grillig. Op de overgang van het beekdal naar de oude zandontginningen bevinden zich houtwallen. Dit gebied is kleinschalig van karakter. De Aa zelf ligt ten westen van Kasteel Heeswijk tussen kades “opgetild” in het landschap en is duidelijk herkenbaar. Ten oosten van het kasteel heeft de Aa zich “ingesneden” in het landschap. Hierdoor is de beekloop in het oostelijk deel minder goed herkenbaar.

Oude zandontginningen

Het gebied kenmerkt zich door verspreide boerderijen. Oorspronkelijk had iedere boer zijn eigen bouw- en grasland in de buurt. Het bouwland ligt op de hoge plekken. Om het bouwland lagen singels van bomen en struiken, die als afrastering voor het vee dienden en als houtvoorziening. Het grasland ligt in de lagere vochtigere delen langs de Aa. Het gebied is kleinschalig en bevat veel bossen en beplanting (lanen, singels en houtwallen).

Dorps woonmilieu en linten

De dorpslinten op de hogere delen aan de noordkant van het beekdal zijn nog duidelijk herkenbaar in het landschap en vormen een karakteristiek binnen het plangebied. De kernen worden van elkaar gescheiden door niet verste-

delijkt groene ruimte. De dorpsrand op de overgang van dorp naar beekdal is organisch gegroeid, rafelig en groen van karakter. De geleidelijke overgang van landschap naar bebouwde omgeving is karakterbepalend. De dorpen zelf zijn kleinschalig van karakter. Op basis van deze kenmerken kunnen de kleinere kernen ten noorden van de N279 worden aangemerkt als landelijk woonmilieu. Vanaf de N279 bestaat een zichtrelatie op de kerktorens van Heeswijk, Dinther en Middelrode.

Conclusie

Kenmerkend van de hiervoor omschreven ontwikkeling is dat de verschillende landschapstypen binnen het plangebied nog steeds hekenbaar zijn maar dat de onderlinge verschillen zijn afgenomen. De optimalisatie, van het watersysteem en de ruilverkaveling ten behoeve van de landbouwkundige en de verdere verstedelijking, is hier debet aan. Door deze aanpassing zijn de verschillen tussen droog en nat minder groot geworden met als resultaat een meer eenduidig grondgebruik en beeld.

5.4 Cultuurhistorie

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Brabant zijn de belangrijkste cultuurhistorische waarden opgenomen. In het bijzonder dient rekening gehouden te worden met de historisch landschappelijke vlakken met hoge en zeer hoge waarden: waardevolle structuren, patronen en objecten.

Het traject N279 en Zuid-Willemsvaart grenst 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.

Binnen dit gevarieerde landschap zijn nog diverse historisch landschappelijke structuren aanwezig, en een aantal historische stedenbouwkundige elementen. Deze bijzondere structuren worden hieronder toegelicht.

Historische landschappelijke structuren

In het plangebied is één zeer waardevol landgoed gelegen, landgoed Kasteel Heeswijk. Het landgoed ligt aan de



noordelijke zijde van het beekdal van de Aa tussen Heeswijk en Middelrode. Het dateert uit de periode 1100-1200 en is later nog uitgebreid. De huidige inrichting van het landgoed dateert uit de periode 1700-1900.

De wegenstructuur rondom Kasteel Heeswijk is zeer karakteristiek te noemen. De inrichting kenmerkt zich door een onregelmatige structuur van oude lanen met een breed profiel die in alle richtingen uiteenlopen. De wegen zijn gedeeltelijk verhard met klinkers en gedeeltelijk onverhard en van begeleidende laanbeplanting (eiken, beuken) voorzien. Het grasland wordt doorsneden door ontwateringsloten, met vele zichtrelaties. Bijzonder zijn de onverharde, kaarsrecht op het kasteel gelegen dreven aan de zuid- en zuidwestzijde van het kasteel.

Hoewel het karakter van de wegen sterk is veranderd, volgen ze vaak nog hun oorspronkelijke eeuwenoude tracé. In het plangebied betreft dit de wegen vooral rondom het Kasteel Heeswijk, ten zuiden van Berlicum, Middelrode, Heeswijk en Dinther, doorlopend (zie cultuurhistorische waardenkaart, legenda historisch-geografische lijn).

Historische groenstructuren

Binnen het plangebied zijn ook enkele historische groenstructuren aanwezig. Vermeldenswaardig zijn de oude eiken langs de wegen en de lanen rondom Kasteel Heeswijk. Zeer oude eikenbeplantingen vormen het Zomereikhakhout of eikenspaartelgen die deels uit de middeleeuwen dateren. Daarnaast staan op de cultuurhistorische waardenkaart nog diverse groenstructuren benoemd die het behouden waard zijn waaronder: de laanstructuur die zich tussen de wegen: Laverdonk, De Knokert en de A50 bevindt, het bosje tussen de Laverdonk en de Aa terzijde van Dinther, de begeleidende groenstructuur langs de Poeldonksedijk en Hooidonksedijk, de groenstructuur langs de Molendijk-Noord en het gehele boscomplex De Prekers en Wijboschbroek.

Historische(steden) bouwkundige structuren

Kasteel Heeswijk is ontstaan als een kunstmatige heuvelburcht (motte) in de elfde eeuw. Op het einde van de veertiende eeuw werd de burcht omgebouwd tot een veelhoekige waterburcht, met zeer zwaar muurwerk in de kelders. Het kasteel was in 1672 de verblijfplaats van Lodewijk XIV.

Ruïne Seldensate

Rond 1300 verschijnt het eerste gebouw, een boerderij het Gewad of Gewathe genoemd. Het fietspad naast de ingang van Seldensate herinnert nog aan die naam. Rond 1450 word het gebouw uitgebreid en krijgt het de naam Seldensate. Het huis groeit uit tot een kasteel met duiventoren en kapel. In 1934 besluit men de rivier de Aa te kanaliseren en dat zorgt ervoor dat het verval bespoedigd wordt. Het gewijzigde waterpeil zorgt voor scheefstand. De laatste resten van Seldensate worden in 1973 gered door de "Plaets", de heemkundige kring van Berlicum. De gemeente koopt het landgoed, restaureert het poortgebouw grotendeels, samen met de duiventoren. De tuin wordt hersteld en de gracht uitgegraven.



5.5 Conclusie cultuurhistorische waarden

Conclusie

De hieronder genoemde cultuurhistorische waarden vormen de belevingswaarden van het landschap. Deze karakteristieken dienen als uitgangspunt voor het inpassingsplan.

De behoudenswaardige karakteristieken op hoofdlijnen zijn:

Gevarieerde opbouw van het landschap;

- Open landschappen van het Aadal (met hierbij horende zichtlijnen);
- Kleinschaligheid van de oude zandontginning;
- De karakteristieke historische lintbebouwing;
- De karakteristieke historische bouwkundige structuren;
- Het historische grillige wegenpatroon met de daarbij horende groenstructuur;
- De afzonderlijk herkenbare kernen, met groene buffers ertussen;
- De “zachte” overgangen van buitengebied naar de verschillende kernen.

5.6 Ruimtelijke beleving

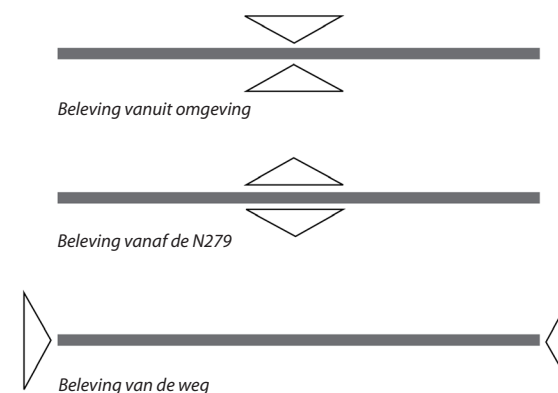
In tegenstelling tot de kernen 's-Hertogenbosch en Veghel wordt het gebied tussen beide steden gekenmerkt door een lage graad van verstedelijking en een zeer groen en agrarisch karakter. Verschillende kleinere kernen liggen verspreid in het landschap. Het landschap is vanuit de steden en dorpen nog altijd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

De N279 neemt in het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Veghel ruimtelijk gezien een prominente plaats in.

De invloedssfeer van de weg beperkt zich niet alleen tot het tracé zelf maar heeft door alle aan de weg gerelateerde ontwikkelingen en randverschijnselen direct of indirect haar uitwerking op de directe omgeving. De N279 bepaalt

voor een groot aantal bewoners en weggebruikers het beeld van de omgeving.

De ruimtelijke invloed van de N279 op de omgeving, de ruimtelijke beleving vanaf de weg en de beleving van de weg zelf zijn drie belangrijke belevingslijnen voor de bewoners van het gebied en de (toekomstige) gebruiker. Hieronder worden de drie belevingslijnen uiteengezet aan de hand van de huidige situatie:





Panorama 1



Panorama 2



Panorama 3



Panorama 4

5.6.1 Ruimtelijke impact N279 op omgeving

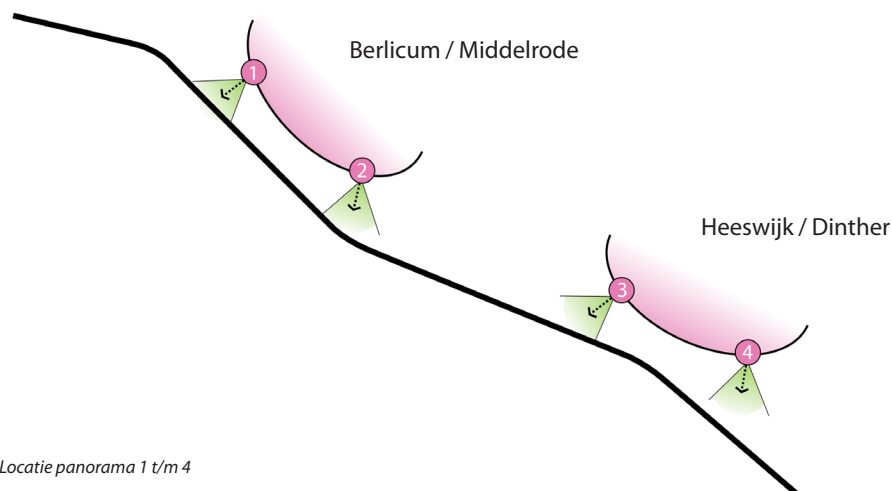
Door de aanwezigheid van begeleidende beplanting en aan de weg gerelateerde ontwikkelingen, zoals bruggen, een benzinestation, wegrestaurants etc., is de ligging van de N279 in het gebied zeer manifest. De begeleidende beplanting ontnemt voor een groot deel het zicht op het passerende verkeer maar versterkt, ruimtelijk gezien, de aanwezigheid van de N279. Met als gevolg een 'nieuwe' ruimtelijke begrenzing van het Aadal aan de zuidzijde. Kijkend vanaf de dorpsranden van Berlicum, Middelrode,

Den Dunge, Heeswijk en Dinther, richting de N279 is er een groot verschil in de mate van zichtbaarheid van de weg. Zo is in het relatief open westelijk deel, tussen bedrijventerrein De Brand tot en met Berlicum, de N279 goed tot matig zichtbaar vanaf de dorpsrand.

De aanwezigheid van begeleidende laanbeplanting, in dit relatief open gebied, accentueert de ligging van de weg en versterkt hiermee de zichtbaarheid. Waar hoge begeleidende beplanting ontbreekt neemt de zichtbaarheid van de weg af.

Door de aanwezigheid van bos(jes), laanbeplanting en houtwallen tussen de dorpsranden van Middelrode, Den Dunge, Heeswijk en Dinther en de N279 wordt de N279 vanaf de verschillende dorpsranden voor het overgrote deel aan het oog onttrokken

Voor dit deel van het tracé geldt niet dat hoogopgaande begeleidende beplanting de ervaarbaarheid van de weg versterkt, maar de weg onderdeel laat uitmaken van de landschappelijke context.



Locatie panorama 1 t/m 4

Hoogteligging N279

- > 2 meter lager dan de weg
- 1 - 2 meter lager dan de weg
- 0 - 1 meter lager dan de weg
- gelijk aan de weg
- 0 - 1 meter hoger dan de weg
- 1 - 2 meter hoger dan de weg
- > 2 meter hoger dan de weg
- N279

0 500 1000 2000 meter



5.6.2 Ruimtelijke beleving vanaf de weg

Het zicht op het omliggende landschap wordt in sterke mate bepaald door de hoogteligging van de weg ten opzichte van haar directe omgeving (kaart Hoogteligging N279). Grof genomen kan men spreken over een tweedeling. Het westelijke deel van het tracé (tot Kasteel Heeswijk) ligt hoger en het oostelijk deel ligt op gelijke hoogte ten opzichte van de omgeving. Waar de N279 hoger is gelegen is er vanaf de weg zicht op het kanaal en op het omliggende landschap. Waar de N279 lager ligt is er geen of slechts beperkt zicht op het kanaal en het omliggende landschap.



Stad



Aansluitend op bovenstaand hoofdkenmerk zijn langs het tracé duidelijke karakterverschillen. Hieronder zijn de karakterverschillen over het traject van de N279 van west naar oost beschreven (kaart landschappelijke karakteristiek langs tracé N279). 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 en A2. Aan de overzijde bepaalt de belendende beplanting langs het kanaal het beeld. Het gebied tussen het bedrijventerrein De Brand en Berlicum is relatief onbebouwd. Daarnaast ontbreekt voor een groot deel hier de beplanting aan weerszijde van de weg wat het gebied dus zeer open van karakter maakt. Bij Berlicum nadert de

bebouwing de weg. Het karakter hier is meer besloten en dorps. 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 opener. Het beekdal van de Aa krijgt hier meer ruimte en 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 tenslotte neemt de stedelijkheid snel toe, en bepalen bedrijventerreinen direct grenzend aan de weg en kanaal het beeld.

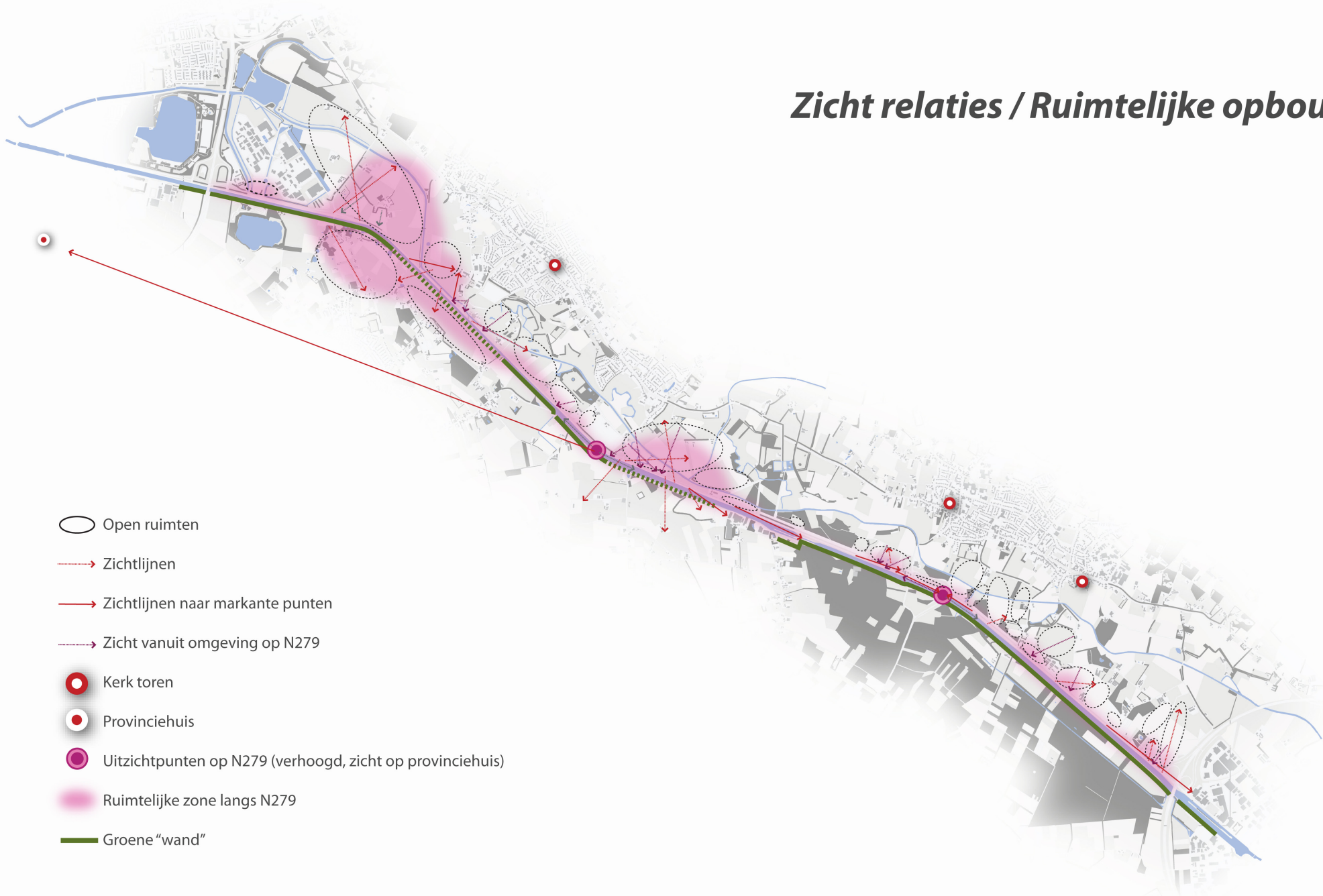
(bron: gebiedsvisie N279, Arcadis juni 2008)



Zicht relaties / Ruimtelijke opbouw

- Open ruimten
- Zichtlijnen
- Zichtlijnen naar markante punten
- Zicht vanuit omgeving op N279
- Kerk toren
- Provinciehuis
- Uitzichtpunten op N279 (verhoogd, zicht op provinciehuis)
- Ruimtelijke zone langs N279
- Groene "wand"

0 500 1000 2000 meter

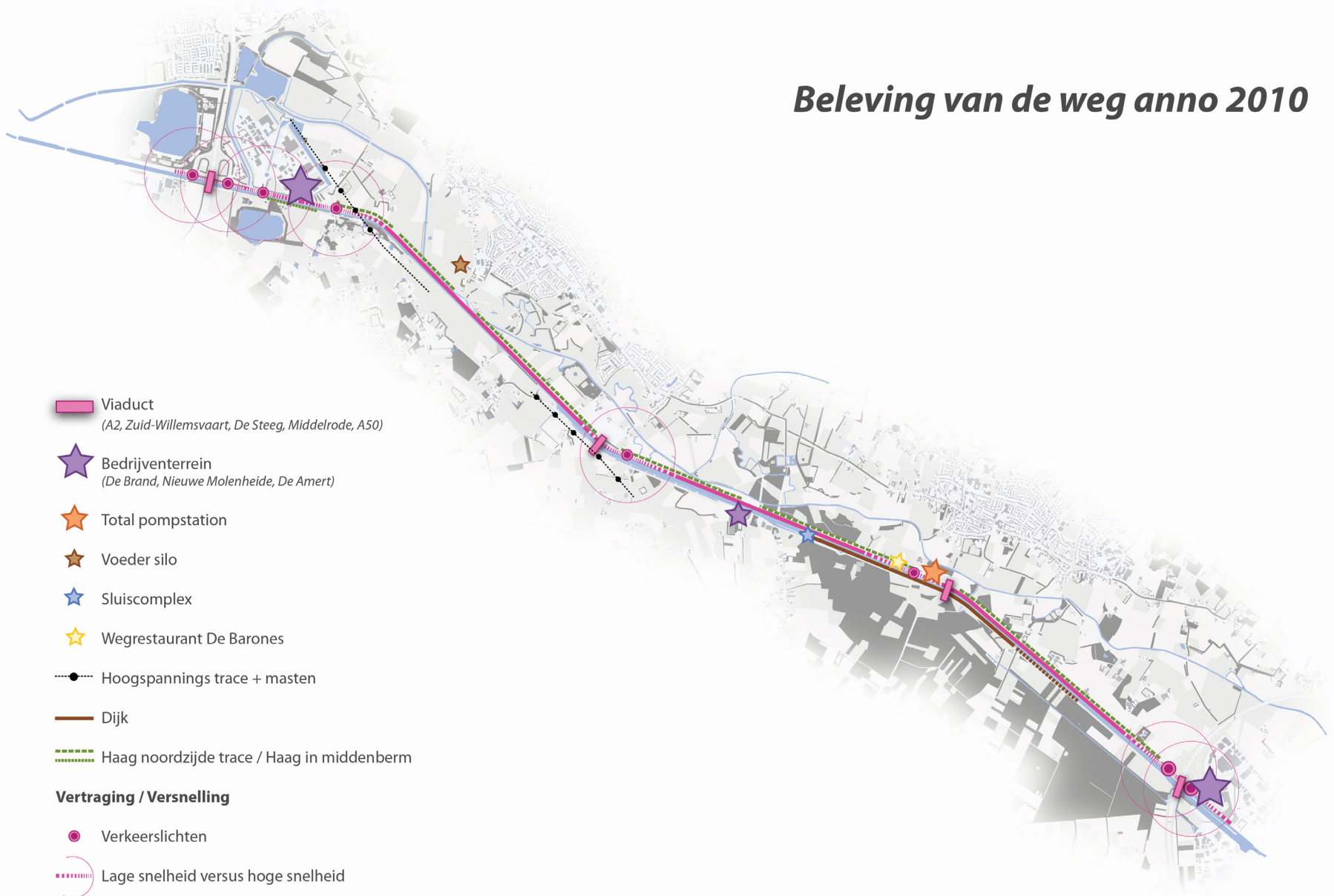


Het afwisselende beeld, zoals hiervoor omschreven, wordt ontkracht door de enigszins gesloten beplanting welke zich langs de weg bevindt. Door de aanwezigheid van een haag, met een gemiddelde hoogte van 1.6 meter tussen de N279 en de ventweg en de begeleidende laanbeplanting wordt voor een groot gedeelte van het tracé het zicht op de omgeving voor de automobilist ontnomen. Door de aanwezigheid van deze beplanting is het zicht op de omgeving en de ruimtelijke zone langs het tracé smal. Met uitzondering van het gebied tussen de Brand en Berlicum en tussen Middelrode en Kasteel Heeswijk.

Afbeelding Zichtrelaties / Ruimtelijke opbouw is een schematische weergave van het zicht op het omliggende landschap vanaf de N279.



Beleving van de weg anno 2010

- 
- The map illustrates a road corridor from the top-left to the bottom-right. A thick pink line represents the viaduct, with various symbols indicating specific locations and infrastructure. A dashed green line runs parallel to the viaduct, representing the Haag noordzijde trace. A dotted black line with circles represents the high-voltage trace and masts. A solid brown line represents the dijk. A blue line represents the waterway. A yellow star represents the Wegrestaurant De Barones. A blue star represents the Sluiscomplex. An orange star represents the Voeder silo. A purple star represents the Bedrijventerrein. A pink circle with a dot represents the Verkeerslichten. A pink dashed line represents the Lage snelheid versus hoge snelheid.
- Viaduct
(A2, Zuid-Willemsvaart, De Steeg, Middelrode, A50)
 - Bedrijventerrein
(De Brand, Nieuwe Molenheide, De Amert)
 - Total pompstation
 - Voeder silo
 - Sluiscomplex
 - Wegrestaurant De Barones
 - Hoogspannings trace + masten
 - Dijk
 - Haag noordzijde trace / Haag in middenberm
- Vertraging / Versnelling**
- Verkeerslichten
 - Lage snelheid versus hoge snelheid

0 500 1000 2000 meter

5.6.3 *Beleving van de weg zelf*

Het beeld van de weg zelf wordt sterk bepaald door:

1. De rijsnelheid;
2. Objecten die zich langs en boven de weg bevinden.

De huidige N279 bestaat uit twee rijbanen met gelijkvloerse kruisingen. Dit betekent dat de rijsnelheid niet over het gehele tracé gelijk is. Bij het benaderen van een verkeerslicht zal de rijsnelheid af nemen en heeft de weggebruiker meer tijd om rond te kijken. Voor delen op het tracé waar 80 km/uur haalbaar is zal de weggebruiker met name gefocust zijn op de weg zelf. In het eerste geval zullen naast opvallende objecten ook de meer subtiele verschillen beleefbaar zijn. In het tweede geval, waar het behalen van de maximum snelheid haalbaar is, wordt het beeld van de weg en haar omgeving sterk bepaald door een opeenvolging van incidenten die zich langs of over de weg bevinden. Opvallende objecten zijn: hoogspanningsmast(en), een voedersilo, het sluizencomplex, wegrestaurant De Barones, een pompstation en bedrijventerrein De Amert.

De kaart 'Beleving van de weg anno 2010' geeft een volledig overzicht van de meest opvallende objecten langs en over het tracé bij een rijsnelheid van 80 km/h.

5.7 **Conclusie ruimtelijke beleving**

Beleving vanuit de omgeving

De beleving van de weg vanuit de omgeving is globaal op te delen in twee gebieden. Het westelijk deel vanaf bedrijventerrein De Brand tot en met de dorpskern Berlicum en het oostelijk deel vanaf de dorpskern Berlicum tot het knooppunt met de A50.

Het westelijk deel van het tracé is voor een groot deel zichtbaar vanuit de omgeving. Deze zichtbaarheid wordt, in dit relatief open gebied, versterkt door de aanwezigheid van begeleidende laanbeplanting langs de weg. Deze accentuering kan vanuit het open karakter van het gebied als onwenselijk worden beschouwd.

Het oostelijk deel van het tracé wordt voor een groot deel aan het oog onttrokken door de aanwezigheid van bos, lanen en of houtwallen. Voor dit deel van het tracé vormt de begeleidende laanbeplanting een eenheid met de omgeving. De laanbeplanting versterkt de kleinschaligheid van het coulissenlandschap en ontnemt voor een deel het zicht op de weg.



Bedrijventerrein De Brand



Tankstation



6. Kansen en Bedreigingen (verbreding N279)

6.1 Inleiding

De N279 en de naastgelegen Zuid-Willemsvaart zijn een sterk lijnelement dat het landschap doorsnijdt. Opwaardering is niet alleen negatief maar biedt ook kansen. Daarom is een SWOT analyse uitgevoerd waarbij de focus ligt op natuur, cultuurhistorie en landschap.

Als kans benoemen we alle mogelijkheden om bestaande kwaliteiten te ondersteunen of versterken. Daarnaast kunnen we bedreigingen zien, waar de verbreding van de N279 juist afbreuk gaat doen of kan gaan doen aan de kwaliteiten in het gebied.

Voorbeelden van kansen zijn betere benutting van het traject als ecologische verbindingszone, en betere koppeling 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.

Een bedreiging waaraan in het beeldkwaliteitsplan tegemoet gekomen moet worden is bijvoorbeeld de ruimtelijke

impact van de ongelijkvloerse kruisingen.

Een analyse van de kansen en bedreigingen draagt bij aan een nauwkeurige formulering van de ontwerpopgave.

6.2 Sterktes & kansen bij de verbreding N279

Kansen:

1. mogelijkheid tot "definitieve" ruimtelijke afronding van het Aadal aan de zuidzijde;
2. mogelijkheid tot versterken en benutten van het aanwezige Mozaïeklandschap;
3. mogelijkheid tot het behouden en versterken van de verschillende identiteiten rond de N279;
4. mogelijkheid tot behouden en versterken van het landelijke karakter;
5. benaderen van de N279 en Zuid-Willemsvaart als een zelfstandig element in het landschap;
6. het optimaal benutten van de recreatieve mogelijkheden langs de N279 en Zuid-Willemsvaart;
7. optimale inpassing dynamisch beekdal (aanpassing brug Runweg welke voldoet aan de ecologische eisen).

1. Met de aanleg van de Zuid-Willemsvaart door en aan de zuidelijke rand van het Aadal is de zuidelijke begrenzing verstoord. We zien kansen om met de verbreding van de N279 de zuidzijde van het Aadal ruimtelijk en landschappelijk af te ronden. Dit door de landschappelijke inpassing van de N279 aan te laten sluiten bij de lokale karakteristiek van het Aadal.

2. Belangrijke waarde van het studiegebied is de aanwezige variatie in landschapstypen. De landschappelijke opbouw in het gebied kan als karakterbepalend worden gezien. Het mozaïek van landschapstypen, met de lange lijnen die hier doorheen snijden vormt een bijzondere en waardevolle karakteristiek. Tevens heeft deze landschapsopbouw belangrijke ecologische en recreatieve waarden (denk aan dynamisch beekdal).

3. Wanneer we het zicht op het omliggende landschap vergroten resulteert dit in een grote variatie in uitzichten op het landschap. Er vinden overgangen plaats van stedelijke naar meer gesloten landschappen, naar open gebieden met lange zichtlijnen en bos- en coulisseland-



schappen. 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.

4. 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 uitloopgebied. Dit is kenmerkend voor de regio en vormt een randvoorwaarde voor ontwikkelingsmogelijkheden van natuur en bijvoorbeeld ecologische verbindingzones.

5. We zien de verbreding als een kans om deze zone als een zelfstandig 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.

6. 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 uitloopgebied 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, in het verlengde van de Runweg bieden nieuwe recreatieve mogelijkheden en worden deze versterkt.

7. Met de verbreding van de N279 ontstaat er de kans om de maatvoering van de te realiseren viaducten aan te laten sluiten op het ecologisch wensbeeld van het dynamisch beekdal. Afstemming tussen beide projecten kan leiden tot ruimtelijke en functionele meerwaarden.

6.3 Zwakten & bedreigingen bij de verbreding

1. een verdere verflatsing van het mozaïek van karakteristieke landschapstypen;
2. de verbreding van de N279 levert op plekken een conflict op met de Aa;
3. de barrièrewerking van weg en kanaal neemt verder toe en bemoeilijkt relaties tussen noord en zuid;
4. de voorziene ingrepen kunnen leiden tot een grotere invloedssfeer van de N279 in het landschap;
5. de voorgenomen verbreding van de N279 zorgt voor

directe conflicten met bestaande bebouwing;

6. 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;
7. Toename aantal verkeersbewegingen lokale ontsluitingswegen.

1. Allereerst noemen we de dreigende verflatsing van het kleurenmozaïek van karakteristieke en afwisseling landschapstypen. Verder uitbreiding van de kernen, vervaging van de grenzen tussen landschapstypen en ongestructureerde ruimtelijke ontwikkeling zorgen voor het vervagen van dit bijzondere landschap.

2. De voorgenomen verbreding van de N279 brengt 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 de N279. Ze vormen gezamenlijk een element dat het beekdal van de Aa doorkruist. De verdere verbreding van de N279 aan de noordzijde van de weg vergroot de barrièrewerking en de weg komt nog dichter in de buurt van de Aa 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 niet alleen fysiek maar ook psychisch 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 met name het langzaamverkeer.

4. In de huidige situatie is het traject van kanaal en N279 op een zodanige manier ingepast dat het traject niet overall per definitie als storend beeldelement in het landschap hoeft te worden ervaren. Op delen van het traject is er visueel contact mogelijk tussen het noordelijk en

zuidelijk gelegen landschap, en kijkt men “over” de weg en het kanaal heen. De voorgenomen 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.

7. Parallel aan de verbreding van de N279 bestaat er de kans dat de verkeersdruk op de lokale toeleidende wegen zal toenemen. Met een aanpassing van de verkeerskundige inrichting tot gevolg. Met deze aanpassing bestaat de kans dat plaatselijke landschappelijke, ruimtelijke en ecologische waarden onder druk komen te staan.



6.4 Conclusies

De N279 met 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. 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 extra aandacht vanwege de voorziene impact.

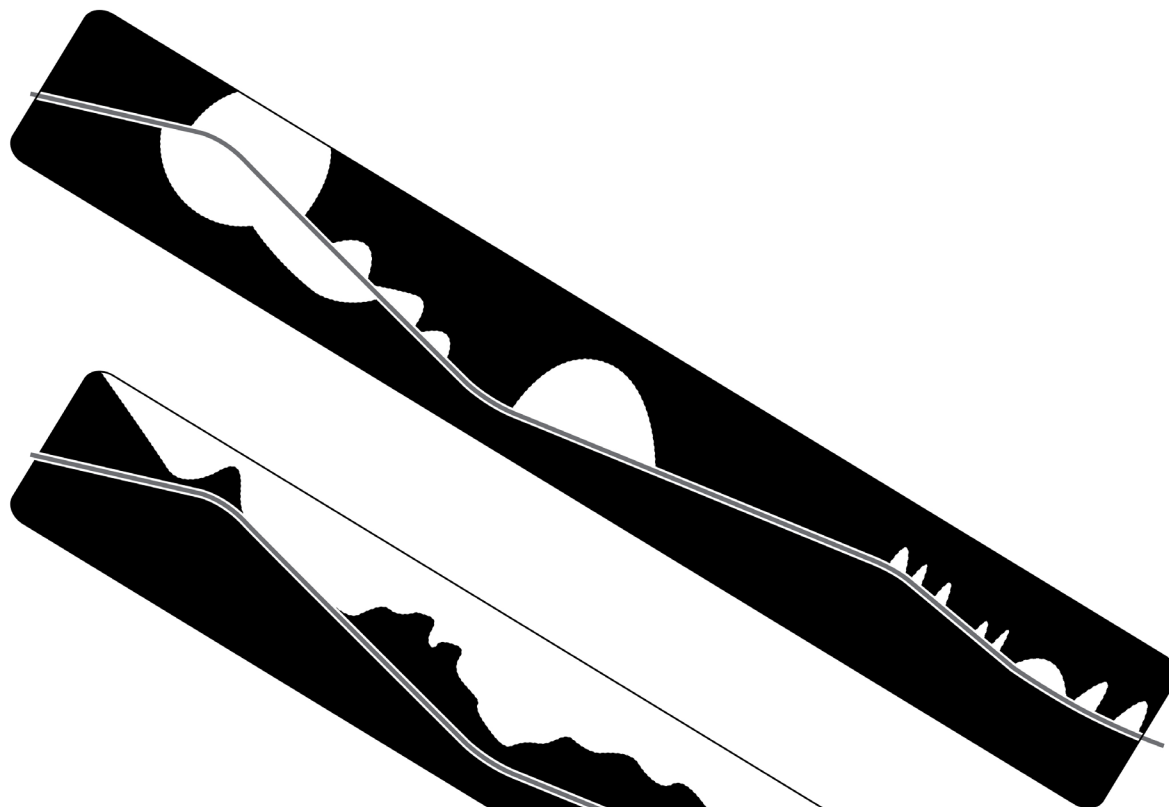
De ingrepen bieden vooral ook een kans tot verbreding van het lijnelement van kanaal en weg.

De ontwerpopgave na verbreding zou moeten zijn:

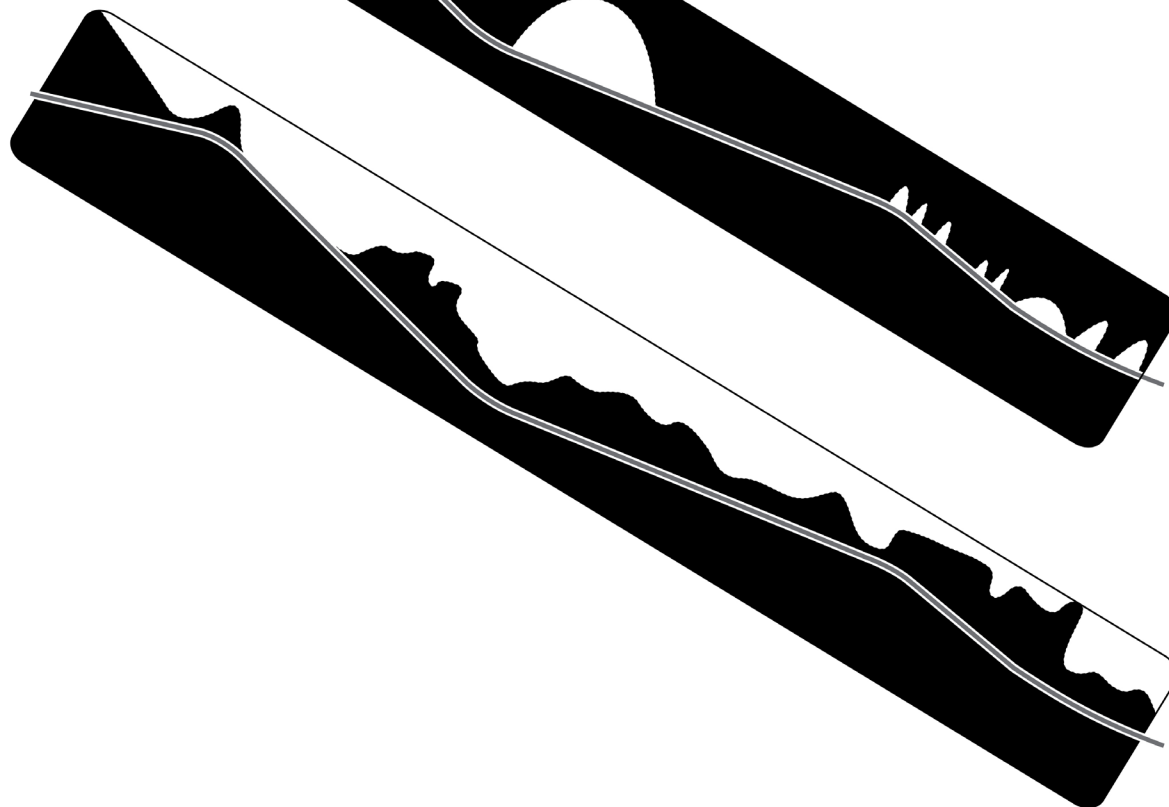
Ontwerp een nieuwe N279 met een eigen karakter. Met de landschappelijke inpassing van de N279 wordt de zuidzijde van het Aadal ruimtelijk en landschappelijk afgerond.

Bij de vormgeving van de N279 zijn daarbij de volgende vragen van belang:

- Hoe wordt de N279 vanuit de omgeving beleefd?
- Hoe kan het landschap vanaf de N279 optimaal worden beleefd?
- Wat bepaalt de eigen identiteit van de N279 zelf?



Beleving vanaf de N279
Zicht op omgeving



Beleving vanuit het beekdal
Zichtbaarheid N279 vanuit de dorpen

7. Visie

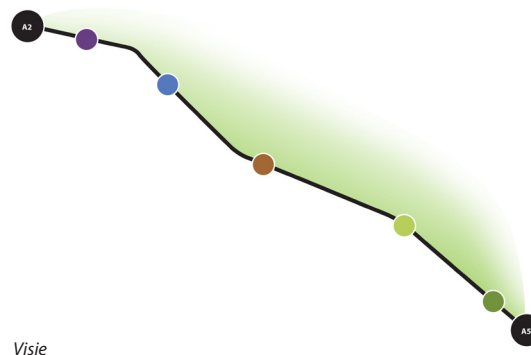
7.1 Inleiding

Met de aanleg van de Zuid-Willemsvaart (1826) heeft er een forse functionele en landschappelijke verandering plaatsgevonden in het plangebied. Het kanaal vormt, door zijn ligging en landschappelijke inpassing, ruimtelijk gezien, met uitzondering van het gebied ten noorden van Den Dungen, de nieuwe zuidgrens van het beekdal. Aansluitend op deze ingreep hebben zich diverse ontwikkelingen aan de noordzijde van het kanaal voorgedaan. Te noemen zijn: de aanleg en verdere verbreding van de N279 en de verdere industrialisatie nabij 's-Hertogenbosch en Veghel.

Tot op heden hebben deze veranderingen sluipenderwijs plaatsgevonden. Met als gevolg een onduidelijke landschappelijke relatie tussen het kanaal en het beekdal met de N279 als "storende" factor.

Met de verbreding van de N279 dreigt de reeds verstoorde landschappelijke relatie tussen kanaal, beekdal en het omliggende landschap nog verder onder druk te komen staan.

In de conclusies uit de analyse wordt het belang van de N279 met Zuid-Willemsvaart als een hoofdstructuur in het landschap nog benadrukt. De ingrepen geven niet alleen een mogelijke kans op verdere versterking van de landschappelijke structuur. Zij bieden ook een kans tot verbreding van de zuidgrens van het beekdal, door verbreding van het lijnelement van kanaal en weg.



7.2 Visie

Het uitgangspunt voor de landschappelijke inpassing van de N279 is als volgt samen te vatten: "De N279 met een eigen karakter vormt tevens een nieuwe grens voor het Aadal". De inpassing van de N279 is te zien als een onderdeel van de ruimtelijke en landschappelijke afronding van de zuidelijke rand van het beekdal.

De landschappelijke begrenzing van het beekdal wordt gerealiseerd door de landschappelijke karakteristieken verder te versterken. Hierbij gaan we uit van zowel de beleving vanuit het beekdal als de beleving vanaf de N279. De N279 en de zuid-Willemsvaart functioneren hierbij als een zelfstandige structuur in het landschap.

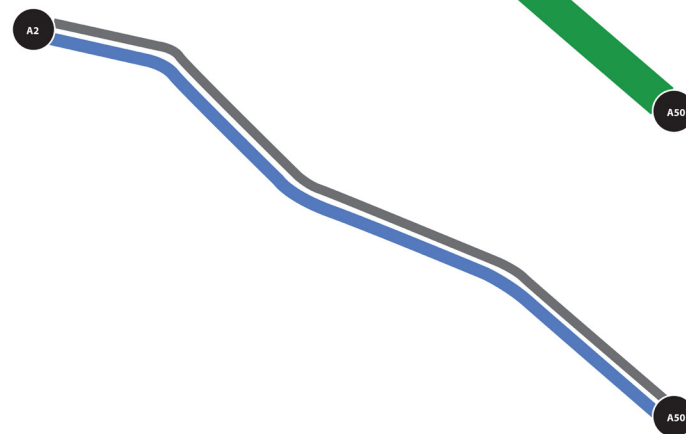
Ontwerputgangspunten



Versterken lokale gebiedskenmerken



Versterken gebiedskarakteristiek



Zuid-Willemsvaart en N279 als autonoom
infrastructureel kunstwerk

Om dit te realiseren zijn de volgende drie ontwerpuitgangspunten geformuleerd:

- Versterken locale gebiedskenmerken;
- Versterking gebiedskarakteristieken;
- N279 en Zuid-Willemsvaart als autonoom infrastructureel kunstwerk;

De hierboven genoemde ambities sluiten aan op de in paragraaf 5.4 gestelde vragen en worden vanuit de invloedssfeer van de inpassing van de N279 nagestreefd. Aspecten die buiten deze invloedssfeer zijn gelegen worden niet meegenomen.

7.3 Uiteenzetting Ontwerp Uitgangspunten

Versterken locale gebiedskenmerken

Een afslag, waarbij de N279 aantakt op het lokale netwerk vormt een markante ontmoeting tussen twee ontsluitingstypen. Iedere afslag is uniek, wat de oriëntatie van de weggebruiker bevordert. De randvoorwaarde voor de landschappelijke inpassing is dan ook dat de vormgeving van de afslag in zijn karakter aansluit op de omgeving van de weg. Dit zorgt voor vergroting van de herkenbaarheid van de afslagen en van het omliggende landschap. Op deze wijze worden de afslagen onderdeel van hun directe omgeving.

Versterken gebiedskarakteristieken

Op hoofdlijnen kan worden gesproken over een ruimtelijke tweedeling in een meer open en een gesloten gebied. Het open gebied ligt tussen het bedrijventerrein De Brand en Kasteel Heeswijk. Het meer gesloten gebied (bos- en coulissenlandschap) ligt tussen Kasteel Heeswijk en de oprit naar de A50.

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.

Als randvoorwaarde voor de landschappelijke inpassing geldt dan ook dat deze ruimtelijke diversiteit behouden moet worden. Hierbij wordt de landschappelijke karakteristiek van het aanwezige mozaïeklandschap met zijn afwisseling in gebruik en ruimtelijke opbouw zoveel mogelijk gevolgd.

N279 en Zuid-Willemsvaart als autonoom infrastructureel kunstwerk

De verbreding van de N279 wordt aangegrepen om deze zone als een zelfstandig element in het landschap vorm te geven. Niet alleen als een functioneel “noodzakelijk” infrastructureel object, maar vooral ook als een verbindende zone die haar eigen waarde en vormgeving kent.

Als uitgangspunt voor deze eigen vormgeving van de weg en wegelementen geldt dat de vormgeving van de N279 niet die van het omliggende landschap overstijgt. De N279 vormt een ingetogen, functionele en autonome koppeling tussen de A2 en de A50. Binnen deze ingetogen vormgeving zijn continuïteit en samenhang de centrale thema's. Dit betekent dat elementen die deel uitmaken van de weg overal hetzelfde worden vormgegeven. Dit zijn onderdelen zoals: geluidsschermen, verlichting, middenberm, enz.

Inrichtingselementen



Aansluiting landschap noordzijde



Aansluiting landschap zuidzijde



Cultuurhistorische lijnen



Op- en afrit A2 en A50



Afslagen N279



Viaducten



Grondlichamen



Geluidsschermen



Bermen



Geleiderails



Bebording



Verlichting

7.4 Inrichtingselementen

De vaststelling van de beeldkwaliteit van de N279 heeft niet alleen consequenties voor de weg zelf maar ook voor haar naaste omgeving. Kijkend naar de opgave kan gesteld worden dat de mogelijkheid van beïnvloeding van de beeldkwaliteit op het omliggende landschap weliswaar groot is, maar dat mogelijke maatregelen beperkt blijven tot de directe omgeving van de weg. Binnen de opgave van het beeldkwaliteitsplan vallen dus hoofdzakelijk de civieltechnische inrichtingselementen en de naaste omgeving.

De vormgeving van deze inrichtingselementen speelt een belangrijke rol in de beeldkwaliteit van de weg zelf. Deze elementen ondersteunen het visuele karakter van de weg. Daarnaast speelt de vormgeving van de inrichtingselementen een belangrijke rol in het uiteindelijke beeld van de weg in zijn omgeving en de impact van de weg op de omgeving. Door een juiste vormgeving en inpassing van de inrichtingselementen kan het beeld: "De N279 als zelfstandig element dat tevens voorziet in een nieuwe grens voor het Aadal" worden bepaald en vormgegeven.

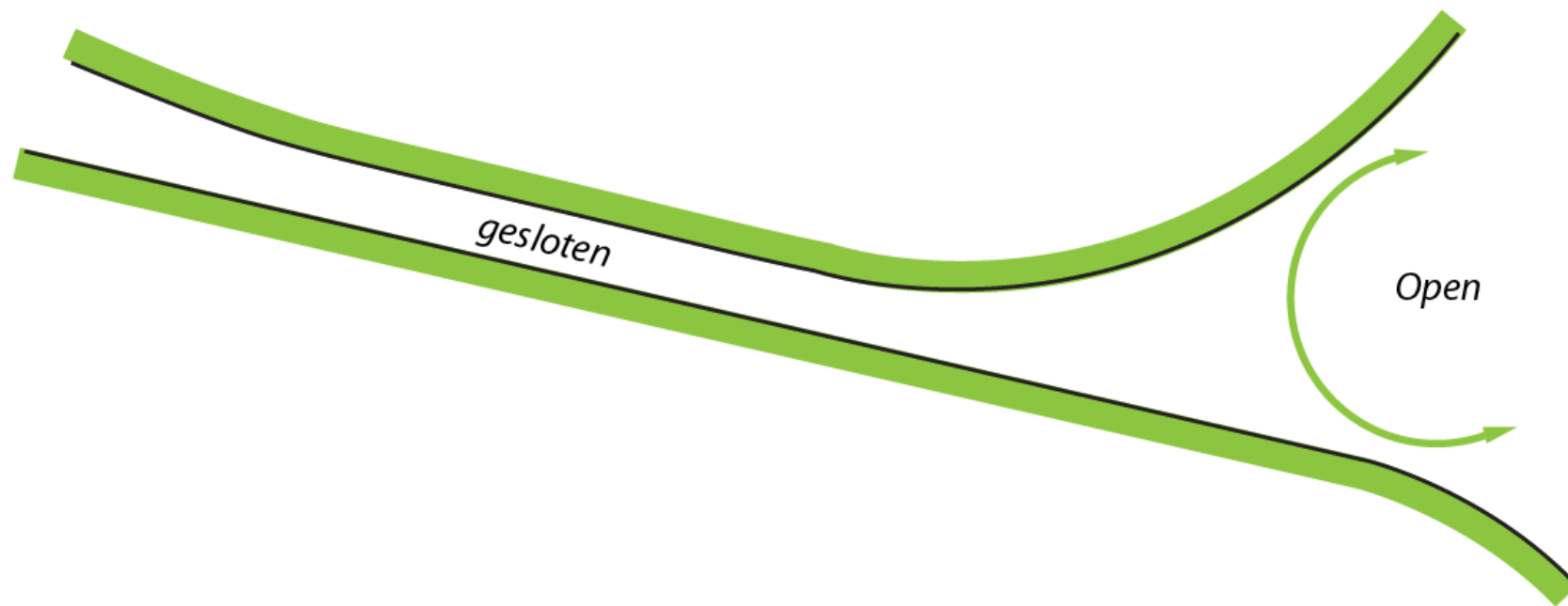


8. Uitwerking BKP per inrichtingselement

8.1 Inleiding

De volgende onderdelen van het wegontwerp worden in woord en beeld beschreven.

- Aansluiting landschap noordzijde
- Aansluiting landschap zuidzijde
- Cultuurhistorische lijnen
- Op- en afrit A2 en A50
- Afslagen N279
- Viaducten
- Grondlichamen
- Geluidsschermen
- Bermen
- Verkeer geleiderails
- Bewegwijzering en bebording
- Verlichting





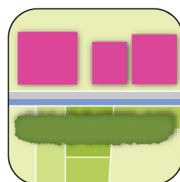
8.2 Aansluiting noordzijde

Functie van de inpassing: versterking identiteit van het gebied. De aansluiting van de N279 op het landschap ten noorden ervan is van groot belang. De ruimte om de inpassing te realiseren varieert in breedte. De breedte van de berm en de mogelijkheden voor inpassing nemen vooral toe ter hoogte van de afslagen en knooppunten.

De inrichting van de berm sluit aan en versterkt het mozaïeklandschap en de beleving daarvan. In deze zone zijn langs het tracé vier verschillende landschappelijke karakteristieken te onderscheiden. Van west naar oost zijn dit:

- Stedelijk karakter
- Landelijk open karakter
- Landelijk besloten karakter
- Coulissen landschap

Voor ieder “deelgebied” gelden andere inrichtingsprincipes. Als uitgangspunt voor de beeldkwaliteit geldt dat de lokale karakteristieken worden behouden en waar mogelijk versterkt. Voor de verschillende landschapstypen gelden de volgende uitgangspunten:

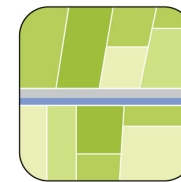


Stedelijk karakter

De zone met stedelijk karakter ligt tussen de aansluiting op de A2 en de geprojecteerde verlegging van de Zuid-Willemsvaart. Deze zone fungeert

als een nauwe doorgang vanaf de A2 naar het meer open landelijk gebied ten oosten van het nieuwe tracé van de Zuid-Willemsvaart. Het beeld van deze zone wordt gedomineerd door de bebouwing van bedrijventerrein De Brand. Dit beeld is onrustig en ondermijnt de ruimtelijke eenduidigheid van de N279 en de Zuid-Willemsvaart.

Gewenst is een duidelijke begrenzing aan de noordzijde van de N279. Deze begrenzing kan gerealiseerd worden met een bomenrij. Deze bomenrij heeft als functie de ruimtelijke eenheid van de N279 en de Zuid-Willemsvaart te versterken. Beide elementen liggen nu meer in één ruimte. Een tweede beoogd effect is het vergroten van het contrast tussen het meer besloten westelijk deel en het open gebied ten oosten van het nieuwe tracé van de Zuid-Willemsvaart.



Landelijk open karakter

De zone met landelijk open karakter loopt van de geprojecteerde verlegging van de Zuid-Willemsvaart tot aan Kasteel Heeswijk. In dit gebied staat

het behoud of versterken van de openheid centraal.

De openheid wordt behouden door:

- Beperken van opgaande beplanting nabij de weg;
- Bij toepassing van opgaande beplanting deze te concentreren nabij bestaande bebouwing of Aa-loop;
- Bij toepassing van geluidsbeperkende maatregelen, op afstand van de weg, deze te plaatsen nabij de kwetsbare objecten en in te passen door middel van inheemse beplanting;
- Bij toepassing van geluidswerende maatregelen in de nabijheid van de weg deze uit te voeren in een transparante variant;
- Het beperken van en keuze voor eenduidige toepassing van het aantal verkeersborden.



Principeprofiel berm-sloot noordzijde





Landelijk besloten karakter

De zone met een landelijk besloten karakter begint bij de landgoedbeplanting van Kasteel Heeswijk en loopt tot aan de afslag Heeswijk.

In deze zone staat het behoud en het versterken van het besloten karakter centraal.

Ook het versterken van het karakter van de N279 als "smalle" ruimtelijke eenheid staat in deze zone centraal.

Uitgangspunten voor de inpassing zijn dan ook:

- Aanplant van een haag tussen de ventweg / fietspad en hoofdrijbaan, met een maximale hoogte van 1 meter;
- Aanplant van een bomenrij aan de noordzijde van ventweg / fietspad;
- Aanplant van bos in de verkeersoksels van de afslag Heeswijk;
- Bij toepassing van geluidsbeperkende maatregelen deze te plaatsen nabij de kwetsbare objecten en in te passen d.m.v. inheemse beplanting.



Coulissen landschap

Het coulissenlandschap ligt tussen de afslag Heeswijk en de aansluiting op de A50.

In deze zone staat het behoud en

versterken van de ruimtelijke afwisseling en kleinschaligheid centraal. Uitgangspunten voor de inpassing zijn dan ook:

- Behoud / versterken van kleine landschapselementen op geringe afstand van de N279;
- Het behoud en versterken van aanwezige laanstructuren in de nabijheid van de N279;
- Versterken van de coulissenwerking door aanplant van een transparante bomenrij aan de noordzijde van ventweg / fietspad;
- Inpassing van bestaande bebouwing d.m.v. inheemse beplanting;
- Bij toepassing van geluidsbeperkende maatregelen deze te plaatsen nabij de kwetsbare objecten en in te passen d.m.v. inheemse beplanting.





8.3 Aansluiting zuidzijde.

Functie van de landschappelijke inpassing: versterking van de identiteit van het gebied.

De aansluiting van de N279 op de Zuid-Willemsvaart maakt deel uit van het autonome karakter van de N279 en de Zuid-Willemsvaart als infrastructurele bundel. De zone maakt hiermee integraal deel uit van de landschappelijke inpassingsopgave. De zone is op te delen in twee deelgebieden:

Deelgebied 1: het westelijk deel, vanaf de A2 tot aan het sluizencomplex, deze zone bestaat uit een berm met gras en bloemen aansluitend op de hoogteligging van de N279. Het water van het kanaal is ervaarbaar voor de weggebruiker;

Deelgebied 2: het oostelijk deel, vanaf het sluizencomplex tot aan de A50, bestaat uit een dijklichaam. De dijk ontnemt het zicht zowel op het water van het kanaal als op het achterliggende landschap.

Het zicht op het kanaal sluit aan bij het open karakter van het landschap ten westen van het sluizencomplex. Het ontbreken van het zicht op het kanaal en het achterliggende landschap, door de dijk, sluit aan bij het meer besloten karakter van het oostelijke deel van het tracé.

Het behoud en versterken van dit contrast tussen het westelijk en oostelijk deel staat centraal in deze zone. Dit wordt gerealiseerd door:

- Behoud / versterking zicht op het water van het kanaal voor het westelijk deel van het tracé;
- Behoud / versterking van het beperkte zicht op het kanaal en het achterliggende landschap voor het oostelijk deel van het tracé;
- De zone moet een eenduidige behandeling krijgen. Bij voorkeur gras met bloemen en het daarop aansluitende beheer.

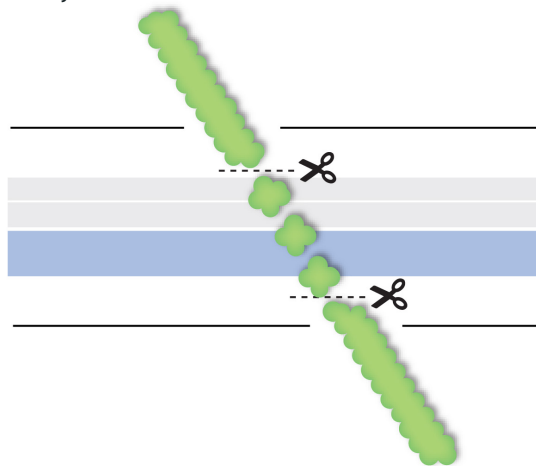




8.4 Cultuurhistorische lijnen.

Functie van de inpassing: versterking identiteit van het gebied.

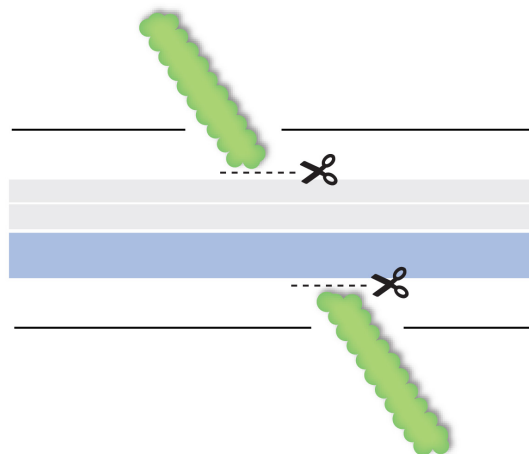
Waar een cultuurhistorische lijn de N279 overlapt wordt de cultuurhistorische lijn letterlijk door het kanaal en de N279 doorsneden. Door de onderbreking wordt deze lijn ondergeschikt aan de N279. Deze ondergeschiktheid versterkt het autonome karakter van de N279. De locatie waar een cultuurhistorische lijn de N279 "raakt" zijn bijzondere punten in het tracé en maken de historie van het gebied inzichtelijk en afleesbaar.



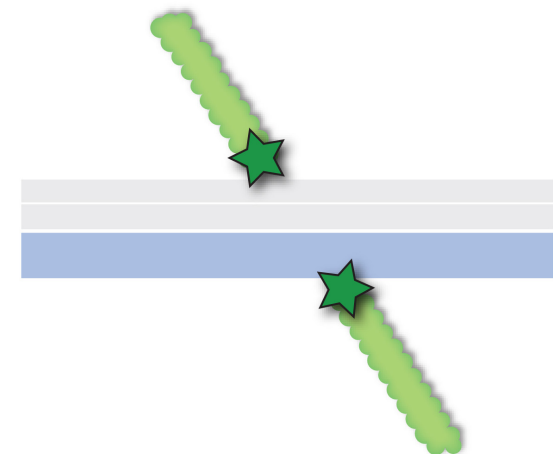
Accentuering doorsnijding laanstructuur d.m.v. doortrekken laan in bermen

Het accentueren van deze doorsnijding staat centraal. Om deze doorsnijding te accentueren gelden de volgende principes (aflopend in ambitieniveau):

- Herstel laanstructuur waar mogelijk. Door aanplant laanbomen in de bermen van de N279;
- Het doortrekken en herstellen van de cultuurhistorische lijnen tot aan de ventweg / het fietspad;
- Accentuering onderbreking laanstructuur door middel van accenten.



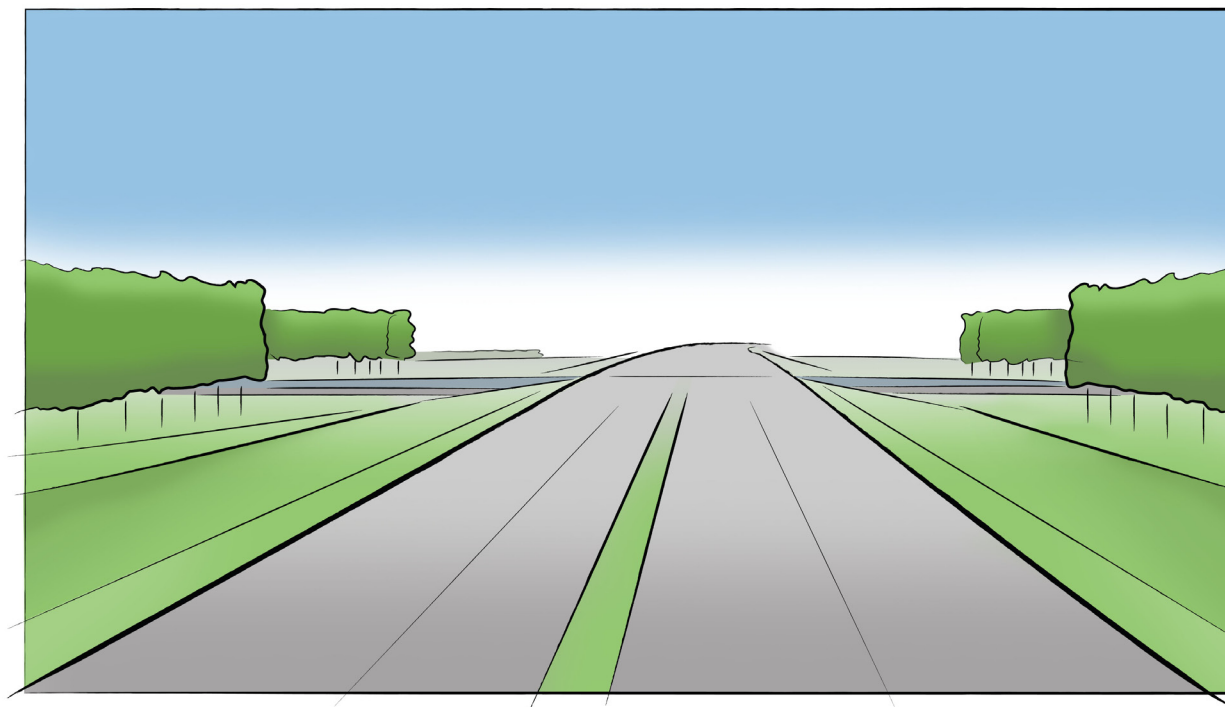
Doortrekken cultuurhistorische lijnen tot aan ventweg/fietspad



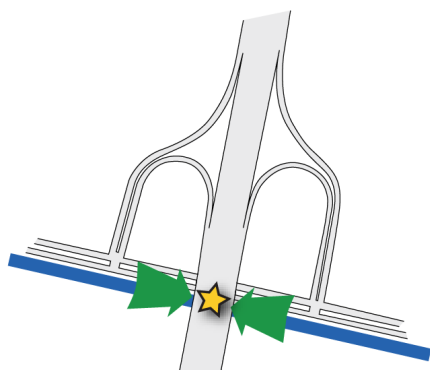
Accentuering onderbreking laanstructuur d.m.v. accenten



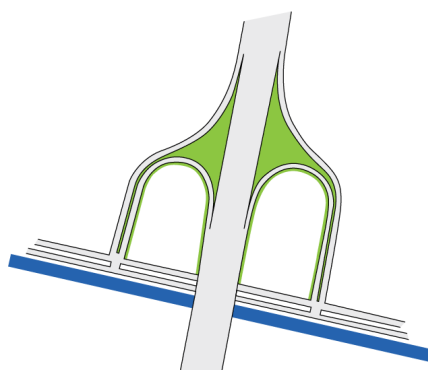
Schematische weergave Massa/Ruimte



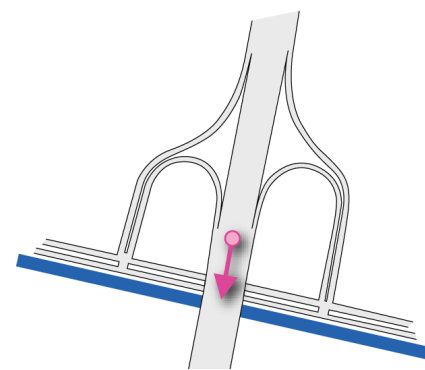
Visualisatie aansluiting N279/A2



Accentuering entree



Eenduidige behandeling grondvlak



Zichtrichting van visualisatie

8.5 Op- en afrit A2 - A50

Functie van de inpassing: versterking identiteit van het snelwegenlandschap.

De afslagen A2 / N279 en A50 / N279 vormen de koppeling tussen het nationale- en het provinciale wegennet. De hoofdrijbanen inclusief de op- en afritten maken deel uit van het nationale snelwegenlandschap. Ze overstijgen de lokale kenmerken. Ze zijn autonoom en worden als zodanig los van het lokale landschap vormgegeven.

A2 / N279

De A2 sluit aan op de vormtaal van het nationaal snelwegennetwerk en is een zelfstandig lijnelement met een geheel eigen karakter dat onafhankelijk van het lokale landschap is vormgegeven. Het autonome karakter van de afslag ten opzichte van haar directe omgeving is dan ook belangrijk voor de landschappelijke inpassing.

De afrit A2 / N279 ligt op de ruimtelijke overgang van het sterk verstedelijkte gebied aan de noordzijde van de Zuid-Willemsvaart en het open agrarische landschap aan de zuidzijde van het kanaal. De accentuering van de landschappelijke overgang is dan ook het tweede element dat centraal staat in de verdere landschappelijke inpassing van de afslag.

Om het knooppunt meer als autonome entiteit binnen het snelweglandschap vorm te geven en de overgang tussen besloten en open te accentueren gelden de volgende principes :

- Duidelijke ruimtelijke inkadering van de hoofdrijweg ten noorden van de Zuid-Willemsvaart door de

aanplant van lanen en of bosschages aan de randen;

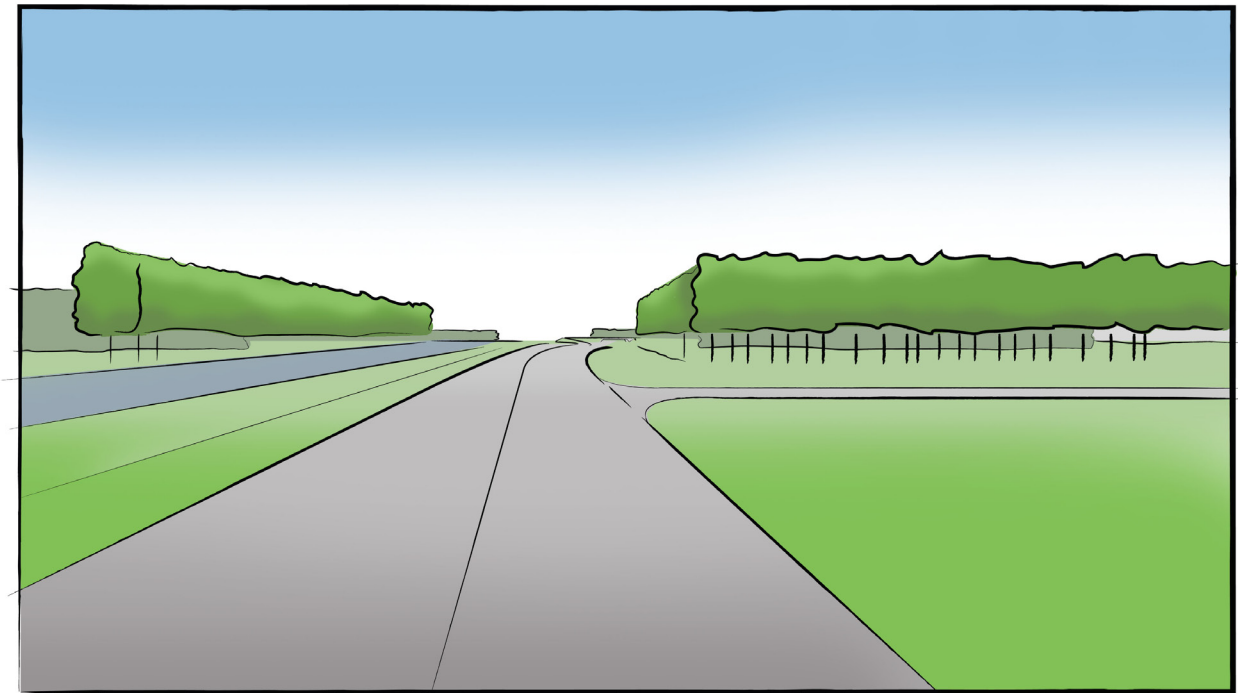
- Uitbreiding van de hoogopgaande beplanting tussen de rijwegen in de verkeersoksels;
- Accentuering van een duidelijke overgang tussen het besloten noordelijk deel en het open zuidelijk deel door afronding van de laanbeplanting aan de zuidzijde van de Zuid-Willemsvaart;
- Eenduidige behandeling van het grondvlak, dat bij voorkeur van kort gras wordt voorzien, met het daarop aansluitende beheer;
- Geluidswerende maatregelen laten aansluiten op de vormtaal en kleur van de aanwezige geluidswerende maatregel langs de A2.

Beleving vanuit de omgeving

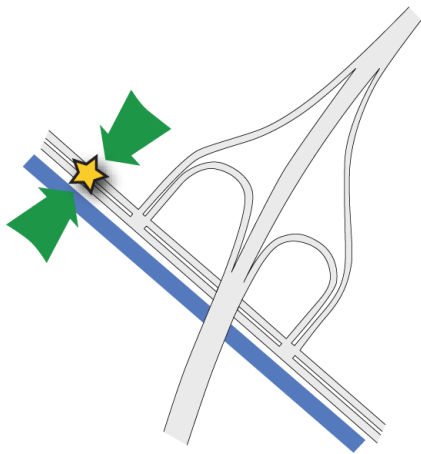
De overgang van het besloten verstedelijkte deel naar het weidse open agrarische landschap wordt versterkt voor de weggebruiker door de beplanting rond om het knooppunt. Door deze beplanting gaat het knooppunt bovendien op in zijn omgeving, en wordt het knooppunt aan het zicht onttrokken gezien vanuit het landschap in de omgeving van de N279.



Schematische weergave Massa/Ruimte



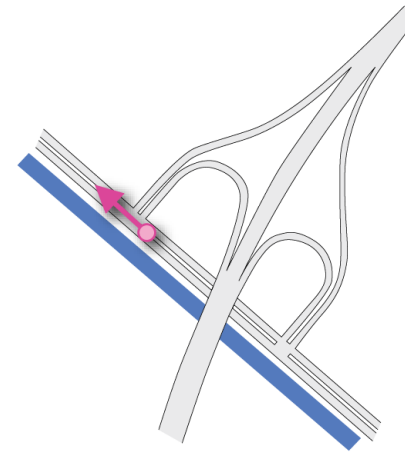
Visualisatie aansluiting N279/A50



Accentuering entree



Eenduidige behandeling grondvlak



Zichtrichting van visualisatie



A50 / N279

De A50 vormt de fysieke en functionele begrenzing tussen het geïndustrialiseerde Veghel aan de oostzijde en het kleinschalige agrarisch landschap aan de westzijde. De beleefbaarheid van dit sterke landschappelijke contrast wordt bepaald door de zichtbaarheid van het industriegebied aan de oostzijde en de ervaarbaarheid van het kleinschalige agrarische landschap aan de westzijde. De A50 is een zelfstandig lijnelement dat onafhankelijk van het locale landschap is vormgegeven.

De A50 vormt nu en in de toekomst de scheidslijn tussen de twee bovengenoemde werelden. Behoud van het landschappelijk contrast staat centraal.

Voor dit deel van de A50, inclusief de afslag naar de N279 gelden de volgende principes:

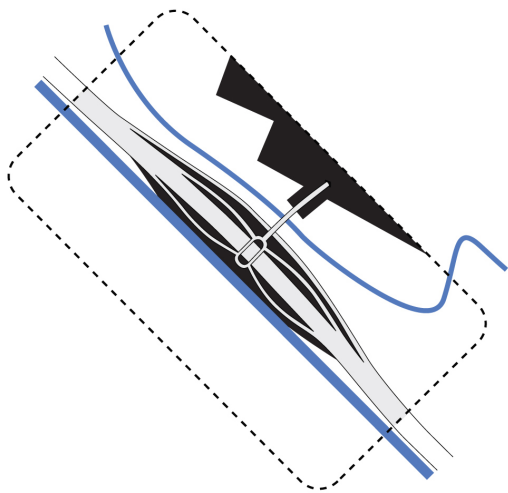
- Behoud van vrij zicht op de omgeving;
- Behoud en versterking van het contrast tussen de verstedelijkte oostzijde en de landelijke westzijde;
- Geen hoogopgaande beplanting tussen de rijwegen (in verkeersoksels);
- Eenduidige behandeling van het grondvlak. Bij voorkeur in de vorm van kort gras met het daarop

aansluitende beheer;

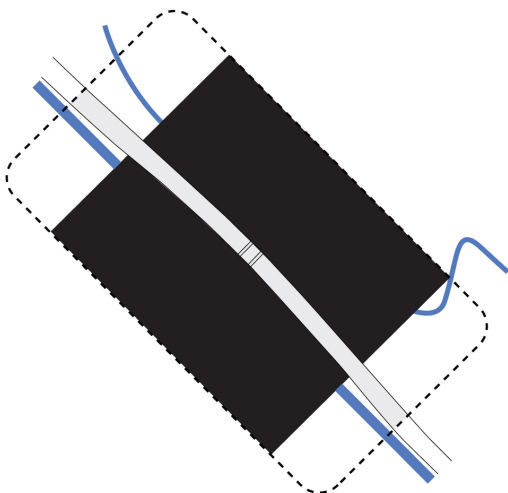
- Bij voorkeur geen gebruik van geluidswerende maatregelen;
- Bij gebruik van geluidswerende maatregelen keuze voor transparant materiaal en het aansluiten op de vormtaal en de kleur van de reeds aanwezige geluidswerende maatregelen langs de A50;
- Geen gebruik van verlichtingsarmatuur op de hoofdrijbaan;
- Duidelijke markering “begin” N279, ‘s Hertogenbosch-Veghel bijvoorbeeld door aanplant van een begeleidende haag- en laanbeplanting aan de noordzijde van de N279.

Beleving vanuit de omgeving

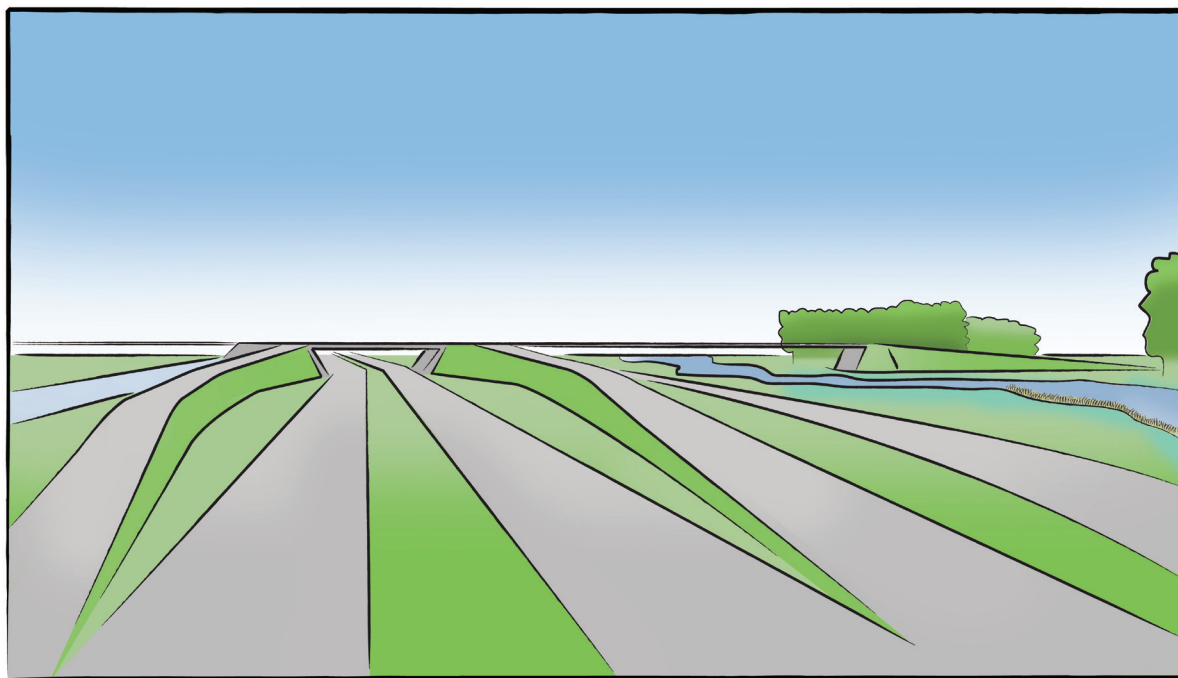
Door het behoud en versterking van het coulisselandschap zullen de afslag en de A50 zelf op afstand voor een groot deel aan het oog worden onttrokken. Een belangrijk aspect voor de beperkte ervaarbaarheid van de A50 is het ontbreken van verlichting van de hoofdrijbaan, en een begeleidende groenstructuur.



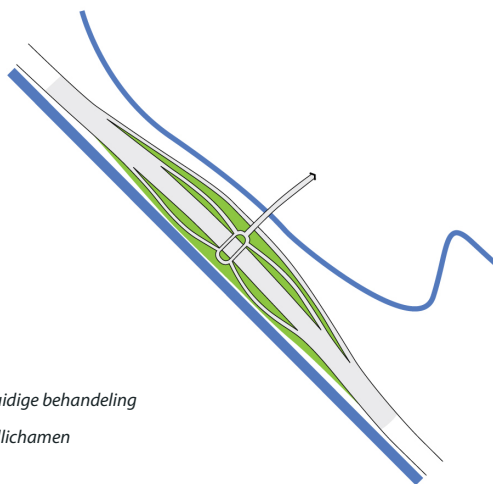
Schematische weergave Massa/Ruimet



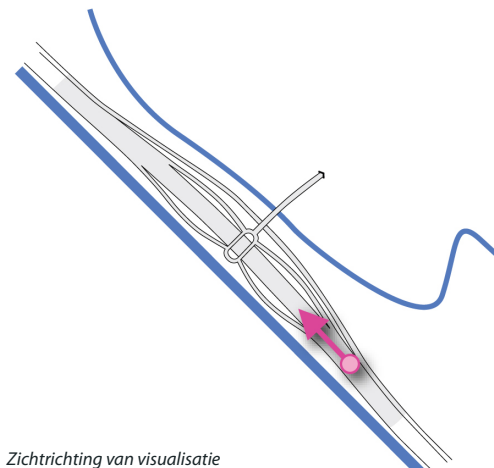
Ruimtebeleving weggebruiker vanaf de rijweg



Visualisatie afslag Runweg



*Eenduidige behandeling
grondlichamen*



Zichtrichting van visualisatie



8.6 Afslagen

Functie: versterking identiteit van het landschap in de omgeving van de N279.

Een afslag, waarbij de N279 aantakt op het lokale netwerk vormt een markante ontmoeting tussen twee ontsluitingstypen. Iedere afslag is uniek, hetgeen de oriëntatie van de weggebruiker bevordert. Als uitgangspunt voor de vormgeving geldt dat het karakter van de landschappelijke inpassing bij de afslag aansluit op het omliggende landschap.

Dit vergroot de herkenbaarheid van de route van het knooppunt en van het omliggende landschap. De afslagen worden hierdoor één met hun directe omgeving. De verschillende landschappen vragen om specifieke inpassing van de kunstwerken. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen een tweetal hoofdgroepen: het open en lager gelegen beekdal en het besloten en hoger gelegen coulissenlandschap.

Afslag Runweg

Beleving vanuit de omgeving

De afslag Runweg ligt als een verheven grondlichaam in

een open ruimte. Dit contrast tussen het gebiedsvreemde opgetilde grondlichaam in de weidse, relatief laaggelegen omgeving wordt zoveel mogelijk versterkt. Het grondlichaam (kunstwerk) dient zo veel mogelijk als civieltechnisch object herkenbaar te zijn.

De open ruimte rondom de afslag wordt verder zoveel mogelijk intact en open gelaten.

De fietsbrug maakt integraal deel uit van het kunstwerk. De fietsbrug wordt wel helder maar niet opvallend vormgegeven. Een aandachtvragende dominante uitstraling past niet in dit landschap (zie par. 8.7 viaducten).

Het accentueren van de afslag als gebiedsvreemd volume in een weids landschap staat centraal. Voor de vormgeving van de inpassing zijn de principes:

- Geen hoogopgaande beplanting tussen de rijwegen (in verkeersoksels);
- Geen opgaande beplanting in de nabijheid van de afslag;
- Accentuering grondlichamen door eenduidige afwerking van de taluds. Bij voorkeur taluds voorzien van gras met bloemen en bijbehorend extensief beheer;
- Duidelijke overgang tussen het talud en het

onderliggende landschap;

- Opvang hoogteverschil waar mogelijk d.m.v. grond;
- Geen obstakels op de op- en afritten;

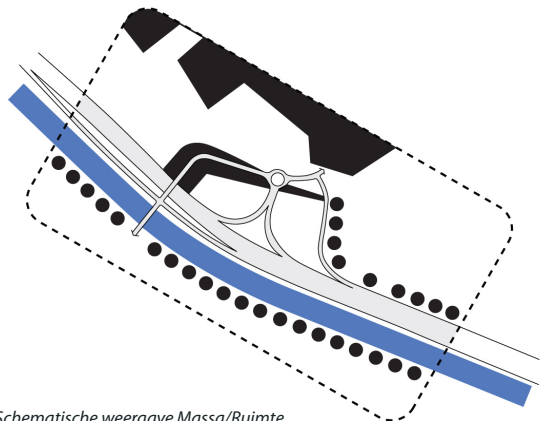
Beleving van de weggebruiker

De gewenste beleving vanuit de weggebruiker is: minimalisering van de onderbreking van het open westelijke deel. De weggebruiker wordt voor een zo kort als mogelijk deel van het traject het zicht op het omliggende landschap ontnomen.

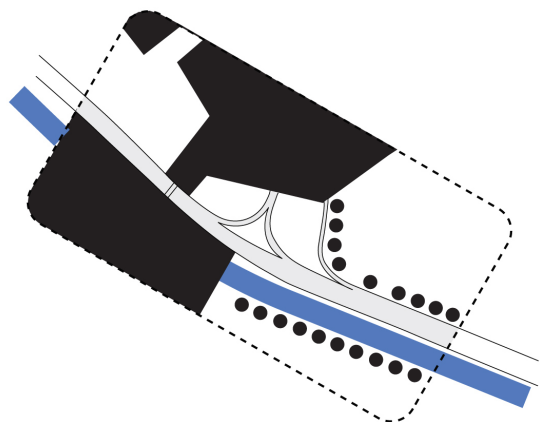
Het beperken van de onderbreking van de openheid en het zicht op het omliggende landschap vormt de belangrijkste randvoorwaarde.

We stellen de volgende principes voor om de afslag verder in te passen:

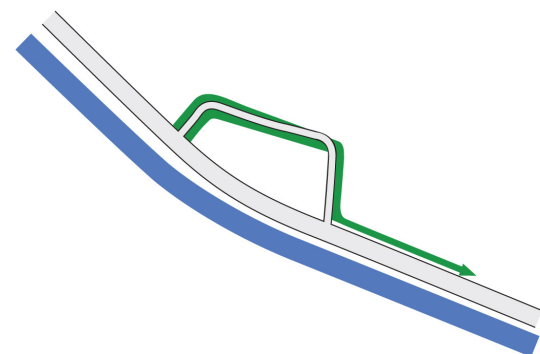
- Minimalisering lengte waarop de omgeving aan het oog wordt onttrokken;
- Maximaal zicht op de omgeving vanaf de bovenzijde van het viaduct en fietsbrug;
- Geen hoogopgaande beplanting tussen de rijwegen (in verkeersoksels);
- Geen opgaande beplanting in de nabijheid van de afslag.



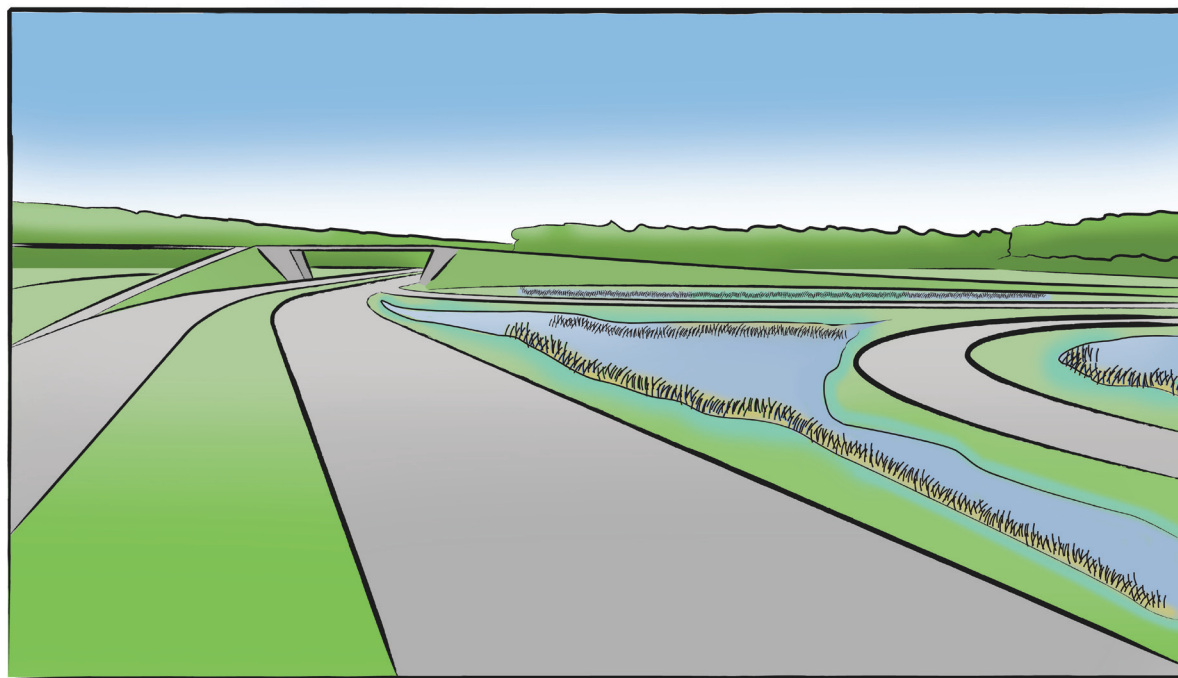
Schematische weergave Massa/Ruimte



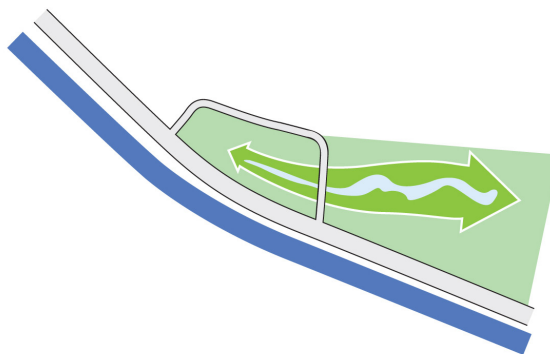
Ruimtelijke beleving weggebruiker vanaf de rijweg



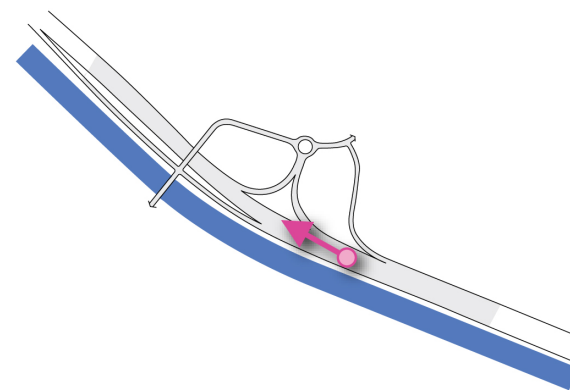
Dijklichaam als onderdeel van totaal dijkstructuur



Visualisatie afslag Middelrode



Verkeersoksel als onderdeel van Dynamisch Beekdal



Zichtrichting van visualisatie



Afslag Middelrode

Beleving vanuit de omgeving

De afslag Middelrode maakt deel uit van de aanwezige landschapselementen zoals laan- en dijkstructuren en wordt hierdoor opgenomen in de omgeving.

Het wegvallen van de grondvolumes in de omgeving door het gebruik van locatiegebonden landschapselementen staat hier centraal.

We stellen de volgende principes voor om het beoogde effect te bereiken:

- Behoud en versterking van bestaande laanstructuren ten noorden van de afslag;
- Het dijklichaam aan de noordzijde van de N279 maakt deel uit en sluit aan op de bestaande dijk langs de Kapelstraat.

Beleving vanuit de weggebruiker

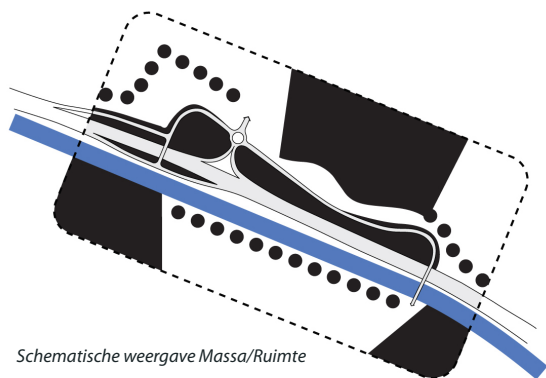
De afslag maakt in zijn geheel deel uit van het dynamisch beekdal. Het grondlichaam aan de noordzijde van de N279 maakt deel uit en sluit aan op de bestaande dijk langs de Kapelstraat. Deze “dijk” vormt de nieuwe begrenzing van het dynamisch beekdal. De inrichting van de “oksels” sluit in beeld en beheer aan op het dynamisch beekdal.

Het grondlichaam ten zuiden van de N279 maakt deel uit van het viaduct over het Zuid-Willemskanaal en is daarin autonoom van vormgeving.

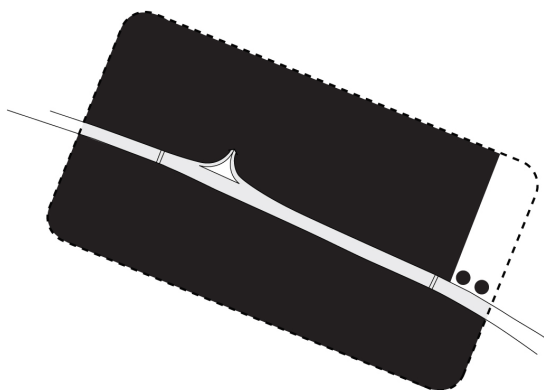
Het accentueren van de afslag als onderdeel van het dynamisch beekdal staat centraal. We stellen de volgende principes voor om het beoogde effect te bereiken:

- Het dijklichaam aan de noordzijde van de N279 vormt de ruimtelijke en functionele begrenzing van het dynamisch beekdal;
- Het dijklichaam aan de noordzijde van de N279 sluit qua aankleding en vorm aan op de bestaande dijk langs de Kapelstraat;
- Geen hoogopgaande beplanting tussen de rijwegen (in verkeersoksels);

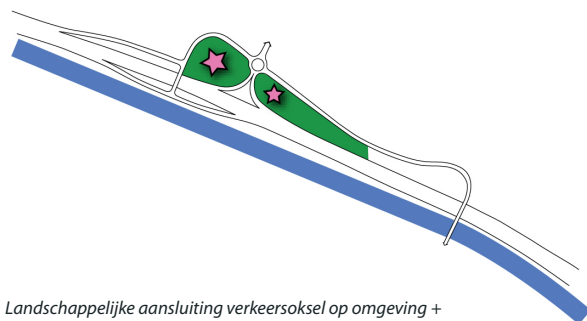
- Accentuering van grondlichamen door eenduidige behandeling van de taluds. Bij voorkeur taluds voorzien van gras met bloemen en bijbehorend extensief beheer;
- Duidelijke overgang tussen het talud en het onderliggende landschap;
- Opvang hoogteverschil alleen d.m.v. grond.



Schematische weergave Massa/Ruimte



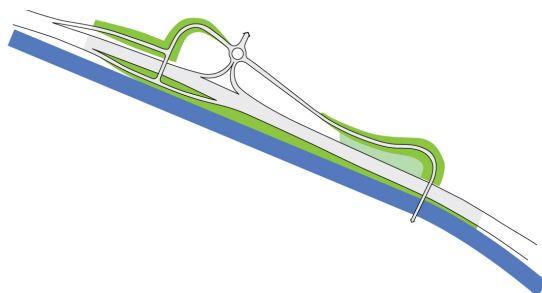
Ruimtelijke beleving weggebruiker vanaf de rijweg



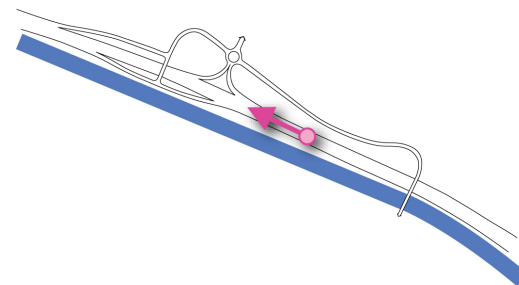
*Landschappelijke aansluiting verkeersoksel op omgeving +
inpassing benzinestation*



Visualisatie afslag Heeswijk



Eenduidige behandeling grondlichamen



Zichtrichting van visualisatie



Afslag Heeswijk

Beleving vanuit de omgeving:

De afslag Heeswijk maakt deel uit van het kleinschalige coulissenlandschap. De inpassing van de geplande verzorgingsplaats in de beide verkeersoksels reageert op deze omgeving. De wijze van inrichting legt een visuele verbinding tussen de wereld van de automobilist en die van de omgeving van de weg. Voor het beeld betekend dit dat de inrichting van de verkeersoksels hoofdzakelijk zal bestaan uit bos. Het bos in de verkeersoksels en de grondlichamen maken deel uit van het coulissenlandschap en versterken deze. De grondlichamen worden in het landschap opgenomen door het op de achtergrond aanwezige bos of de laanbeplanting. De grondlichamen sluiten aan op de vormtaal van de N279. Ze zijn functioneel, herkenbaar en alleen begroeid met gras en bloemen. De vormgeving van het benzinestation en de horecagelegenheid zijn ingetogen en sluiten aan op het boskarakter. De herkenbaarheid van de voorzieningen wordt vorm gegeven door middel van kleine doorzichten vanaf de N279 op het aanwezige tankstation en horecagelegenheid. Het integreren van de afslag en de horecagelegenheid in het coulisselandschap staat centraal.

We stellen de volgende principes voor om het beoogde effect te bereiken:

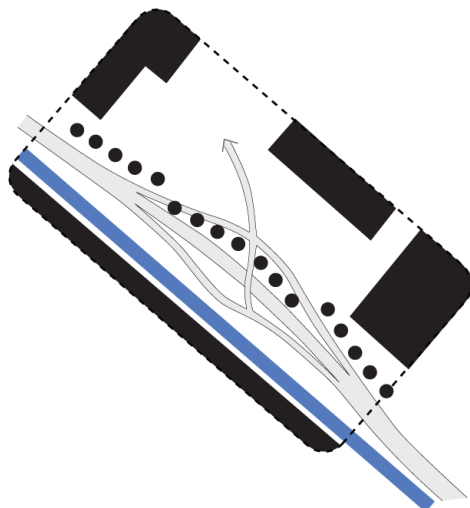
- Behoud en versterking kleinschaligheid door het behoud of versterken van bestaande laanstructuren ten noorden van de afslag;
- Versterking kleinschaligheid landschap door aanplant van bos in de verkeersoksels;
- Architectuur benzinestation en horecagelegenheid aansluitend op boskarakter;
- Minimaliseren voet print benzinestation en horecagelegenheid.

Beleving vanuit de weggebruiker

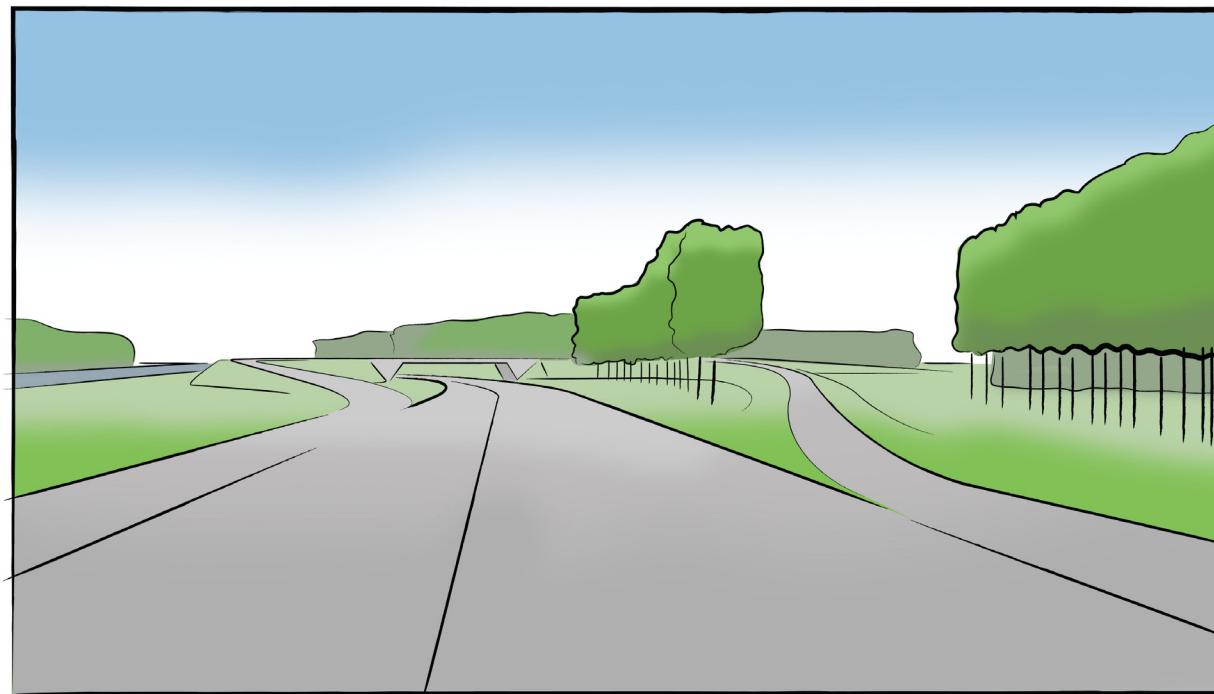
Voor de beleving van de weggebruiker vormt de afslag, naast de aanwezigheid van het benzinestation en horecagelegenheid, een smalle corridor waar het zicht op de omgeving aan het oog wordt onttrokken. Visueel wordt het boscomplex rond om Kasteel Heeswijk in oostelijke richting uitgebreid.

Het versterken van de afslag als een verlengde van het boscomplex staat centraal. We stellen de volgende principes voor om het beoogde effect te bereiken:

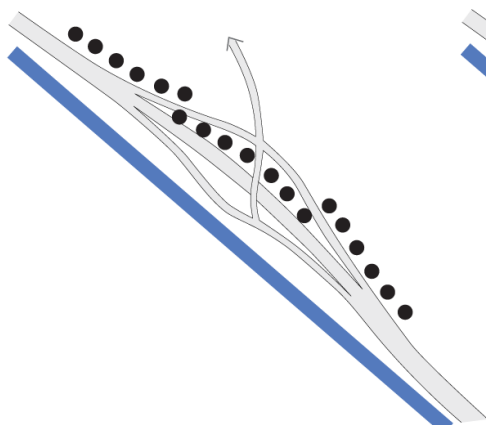
- Versterking van een smalle corridor door het bos door aanplant van bos in de verkeersoksels;
- Accentuering grondlichamen als onderdeel van de N279 door een eenduidige behandeling van de taluds. Bij voorkeur taluds voorzien van gras met bloemen met bijbehorend extensief beheer;
- Opvang hoogteverschil alleen d.m.v. grond.



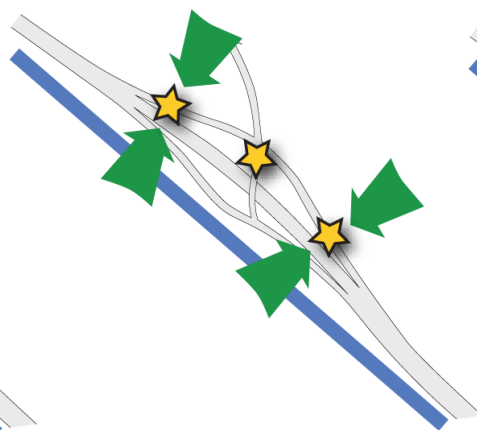
Schematische weergave Massa/Ruimte



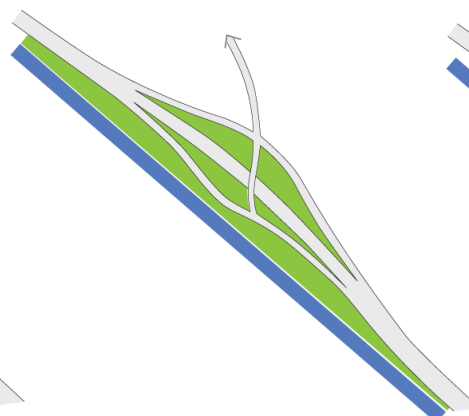
Visualisatie afslag Heeswijk-Dinther zuid



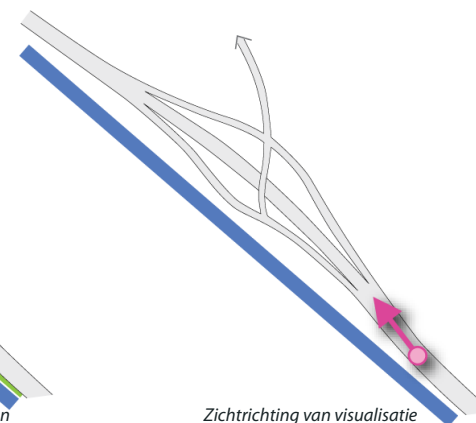
Schematische weergave laanstructuur



Accentuering entree



Eenduidige behandeling grondlichamen



Zichtrichting van visualisatie



Afslag Heeswijk-Dinther zuid

Beleving vanuit de omgeving:

Net als de afslag Heeswijk maakt de afslag Heeswijk-Dinther zuid ook onderdeel uit van het kleinschalige coulisselandschap. Het integreren van de afslag in het coulisselandschap staat centraal. Om het geïntegreerde effect in dit kleinschalige landschap te behalen worden de volgende samenhangende maatregelen voorgesteld:

- Versterking coulisselandschap door: doortrekken laanstructuur in de twee noordelijke verkeersoksels;
- Versterken coulisselandschap door aanplant van erfbeplanting rondom aangrenzende agrarische bedrijven;
- Versterking van kleinschaligheid door behoud en versterking van bestaande landschapselementen;
- Accentuering grondlichamen als onderdeel van de N279 door een eenduidige behandeling van de taluds. Bij voorkeur taluds voorzien van gras met bloemen met bijbehorend extensief beheer;
- Opvang van het hoogteverschil geschiedt alleen d.m.v. grond.

Beleving vanuit de weggebruiker

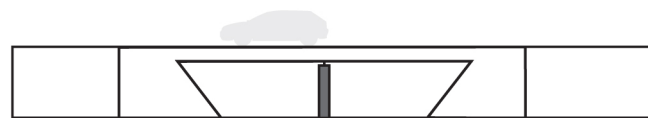
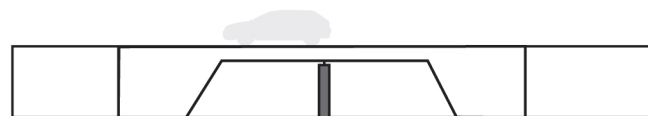
De inrichting zorgt er allereerst voor dat de grondlichamen worden opgenomen in het landschap en dat er een duidelijke overgang ontstaat tussen de N279 en het locale wegennetwerk. Om te bereiken dat de grondlichamen in het landschap worden opgenomen wordt de begeleidende laanstructuur aan de noordzijde van de N279 in de verkeersoksels doorgezet. De doorgetrokken laanstructuur versterkt het kleinschalige karakter van het gebied en vermindert, gezien vanaf de noordzijde, de ruimtelijke impact van het grondlichaam. Daarnaast wordt met het doortrekken van de laanstructuur een duidelijke overgang van en naar het coulisselandschap gecreëerd. De ruimte tussen de afslag en de noordelijk gelegen rotonde wordt zo veel mogelijk vrij gehouden van beplanting en sluit in maat en schaal aan op de overige ruimtes in het omliggende landschap. De zuidzijde van de ruimte wordt gevormd door het grondlichaam van de afslag.



Hoofdvorm viaduct principe 1



Hoofdvorm viaduct principe 2



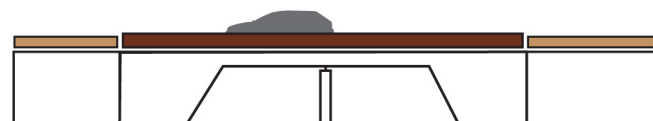
Ondergeschiktheid steunpunt



Aankleding onderdoorgang principe 1



Aankleding onderdoorgang principe 2



Behoud zicht op omgeving door toepassing 'lage' brugrand

8.7 Viaducten

Functie van de inpassing: versterking van de identiteit van het omliggende landschap

Zover als mogelijk vormen de bestaande en nieuwe viaducten in de toekomst één vormfamilie. De geplande aanpassing van de bestaande viaducten geeft hier de mogelijkheid toe. De viaducten hebben een aantal overeenkomsten zoals: kleur/ materiaal, talud, landhoofd, leuning / vangrail en brugrand. Binnen deze familie zijn twee typen te onderscheiden:

- In het westelijke deel van het tracé (Knooppunt Runweg en Middelrode) symboliseren de viaducten de openheid van het gebied en loopt de tunnelruimte naar boven wijder uit;
- In het oostelijk deel symboliseren de viaducten de beslotenheid van het gebied. In dit besloten gebied wordt de tunnelruimte naar boven toe juist iets smaller.

Voor de optimale beleving van het landschap en de N279 als autonoom element, is een heldere vormgeving van de kunstwerken gewenst. De kunstwerken worden wel

helder maar niet opvallend vormgegeven. Een aandacht-vragende dominante uitstraling past niet in dit landschap.

De wijze van aankleding sluit aan op de eenduidige vormgeving van de N279. Er wordt gestreefd naar visuele rust. Deze visuele rust uit zich vooral in het aanzicht van de kunstwerken. Het kunstwerk bestaat dan ook bij voorkeur uit één element met zo min mogelijk anders vormgegeven details. Tussensteunpunten maken deel uit van het kunstwerk maar zijn ondergeschikt aan de hoofdvorm en worden zo minimaal als mogelijk gedimensioneerd.

Landhoofd: de aankleding van de landhoofden is verschillend en sluit aan bij de twee hoofdtypologieën. Zo wordt ter versterking van de openheid bij dit type het gras zover mogelijk doorgezet onder het viaduct. De aankleding van de onderdoorgang bij het besloten type wordt in zijn geheel uitgevoerd in beton.

Kleur en materiaal van de viaducten:

De kunstwerken bestaan voor het grootste deel uit beton. Dit heeft een functionele uitstraling. Door toepassing van standaard “kaal” beton, worden de kunstwerken opgenomen in de omgeving in plaats van dat ze gaan afsteken

tegen het omliggende landschap. Deze toepassing geldt voor alle te realiseren viaducten. Het komt ten goede aan de beleving van de N279 als autonoom element.

Brugrand

Om zoveel mogelijk visuele rust te realiseren worden leuning en geleiderails tot een minimum beperkt. Door de brugrand iets te verhogen – zonder het zicht op het landschap te blokkeren – wordt de geleiderail weggewerkt en het beeld vanaf de N279 rustiger.



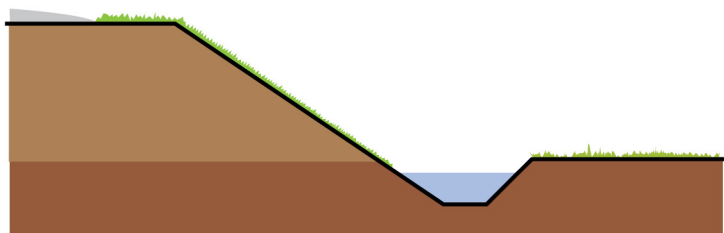
Referentie materiaalgebruik, beton



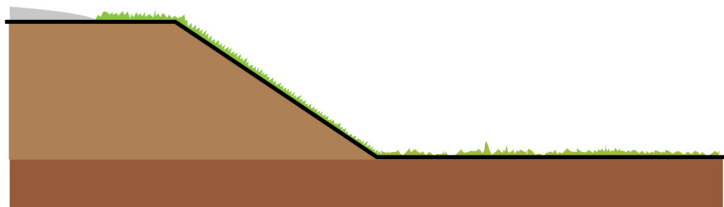
8.8 Grondlichamen

Functie van de landschappelijke inpassing: continuïteit en karakter van de N279 versterken.

Voor een verdere versterking van de N279 als autonoom element worden de grondlichamen helder, eenvoudig, functioneel en eenduidig vormgegeven.



1. Overgang grondlichaam binnenzijde verkeersoksel



2. Overgang grondlichaam aansluiting omgeving

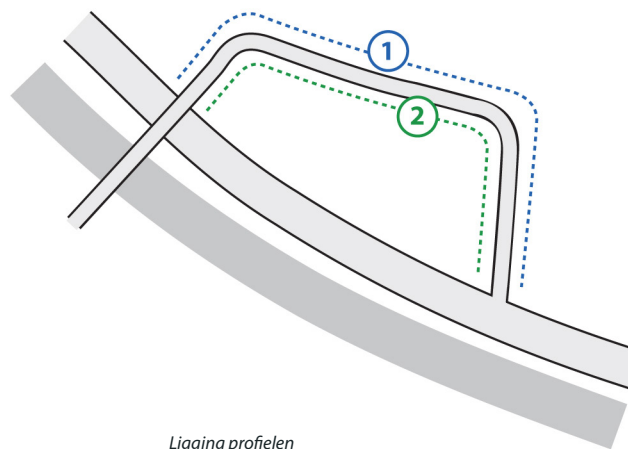
Beplanting

Voor de versterking van de grondlichamen als autonoom element in het landschap wijkt de beplanting op de grondlichamen af van de beplanting in haar directe omgeving. De beplanting bestaat bij alle grondlichamen uit gras met bloemen. Hierdoor onderscheidt de civieltechnische ingreep zich van haar directe omgeving en versterkt dit de leesbaarheid van de N279 als autonoom element in het landschap.

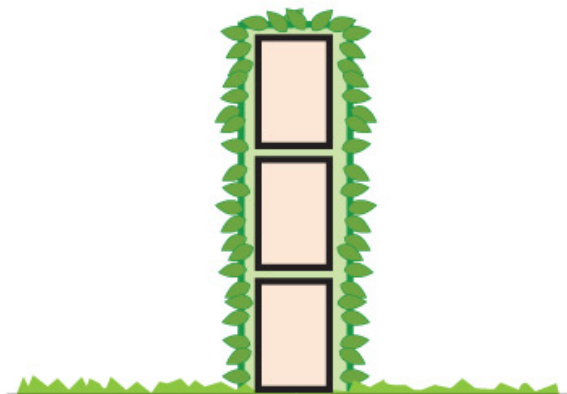
Overgang talud naar landschap

Ter versterking van het grondlichaam als autonoom element is er geen toevoeging op de overgang van grondlichaam naar grondvlak. Er zijn twee principes:

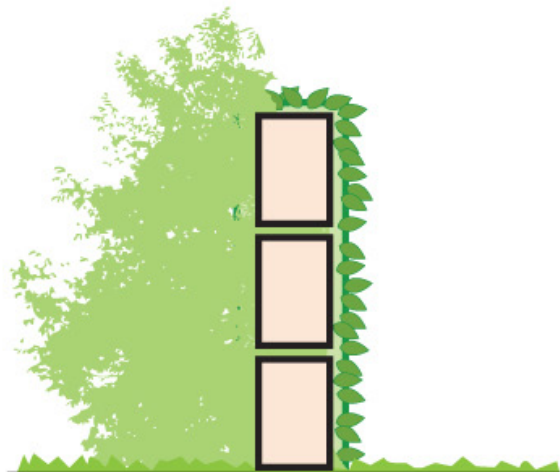
- 1 Het grondlichaam ligt als het ware direct op de ondergrond. Deze overgang wordt toegepast in de verkeersok-sels;
- 2 De overgang grondlichaam / grondvlak wordt vorm gegeven door middel van een sloot. Deze overgang wordt toegepast aan de "buitenzijden" van de afslagen (aansluiting ventweg / fietspad, agrarisch gebied). De sloot zorgt voor zowel een ruimtelijke als functionele begrenzing.



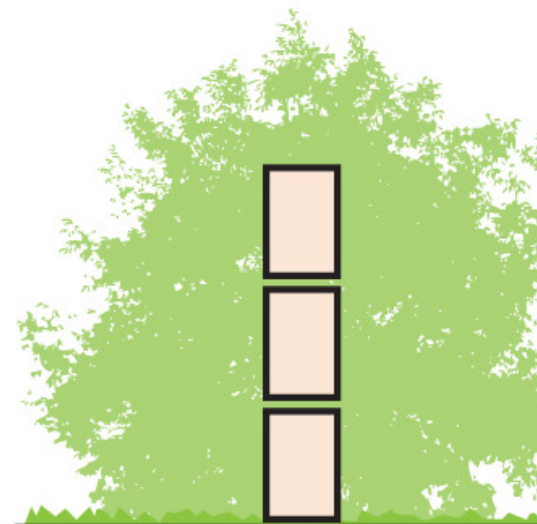
Ligging profielen



Type geluidsscherm begroeid



Type geluidsscherm eenzijdig ingepast



Type geluidsscherm tweezijdig ingepast





8.9 Geluidsschermen

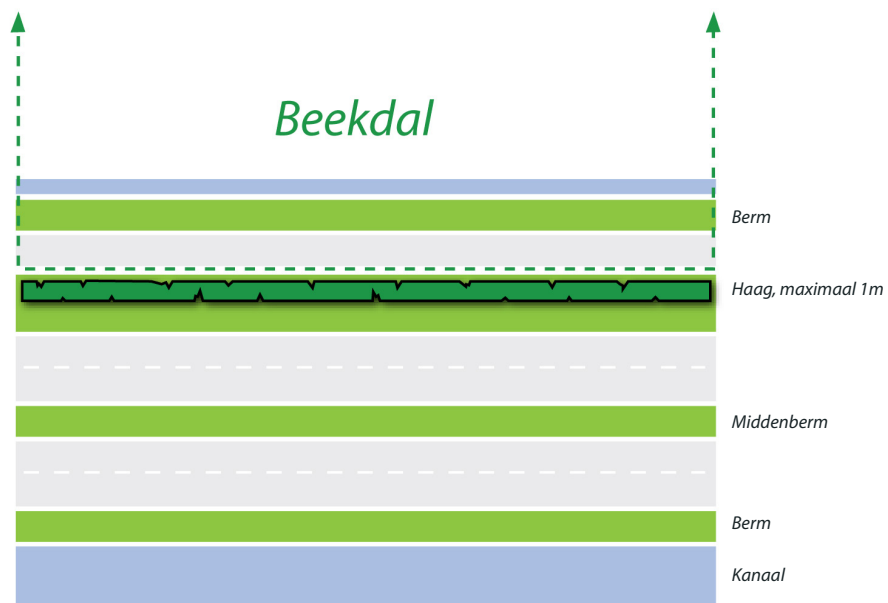
Functie van de inpassing: versterking van de continuïteit en herkenbaarheid van de weg en versterking van de landschappelijke karakteristiek.

De toepassing van de geluidsschermen is onderverdeeld in twee categorieën:

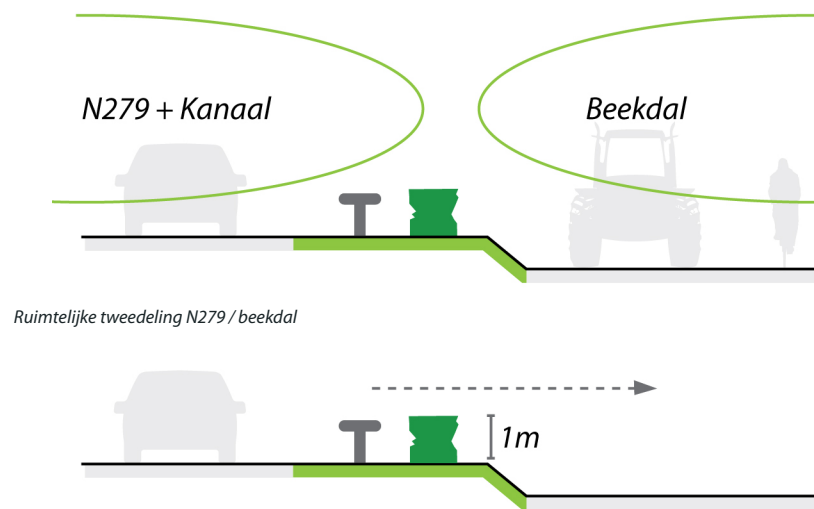
- Categorie 1 sluit aan bij het nationaal snelwegen-netwerk en omvat de knooppunten N279 / A2 en A50. De geluidsschermen maken deel uit van het snelwegpanorama, zijn duidelijk aanwezig en sluiten aan op de reeds toegepaste geluidsschermen langs de A2 en A50.
- Categorie 2 omvat de geluidsbeperkende maatregelen langs de N279. De geluidsschermen worden vormgegeven als een samenhangende vormfamilie. Voor het scherm geldt een standaard constructie en paneelgrootte. Als uitgangspunt geldt dat de geluidsschermen niet of nauwelijks waarneembaar zijn vanuit de dorpen, landschap en vanaf de N279. Ze worden, waar mogelijk op enige afstand, geïntegreerd met lokale landschappelijk karakteristieke beplanting. In de meer open gebieden wordt gekozen voor een transparant geluidsscherm.

Al naar gelang er ruimte beschikbaar is voor de landschappelijke inpassing van de geluidsschermen kan gekozen worden uit een drietal principes (oplopend in ruimtebeslag zijn dit):

1. Het geluidsscherm is zowel aan de dorps- / landschapszijde als aan de N279 zijde begroeid;
2. Het geluidsscherm wordt aan dorps / landschapszijde voorzien van een begroeiing aan de wegzijde wordt de geluidswal voorzien van een houtwal;
3. Het geluidsscherm wordt aan beide zijden voorzien van een houtwal.



Schematische weergave bermen N279



Visueel contact weggebruiker achterliggend landschap



Referentie gras met bloemen

8.10 Bermen

Functie van de landschappelijke inpassing: versterking van de continuïteit en het autonome karakter van de N279

De berm vormt een belangrijk onderdeel van het wegtracé en bepaalt mede de herkenbaarheid en het autonome karakter van de weg. De bermen sluiten aan op de toegepaste beplanting van de grondlichamen. Beplanting bestaat bij voorkeur uit gras met bloemen.

Binnen het totale profiel van de N279 zijn vier bermen te onderscheiden. Van noord naar zuid zijn dit:

1 De berm tussen ventweg en/of fietspad en bermsloot.

Het versterken van de ruimtelijke opbouw van het aansluitende landschap staat centraal.

De berm wordt als volgt vormgegeven:

- Versterking open karakter westelijk deel van het tracé (A2 tot Kasteel Heeswijk). Het beeld van deze zone bestaat uit gras met bloemen;
- Versterking besloten karakteristiek oostelijk deel (Kasteel Heeswijk tot A50). Het beeld van deze zone bestaat uit een bomenlaan en gras met bloemen.

2 De berm tussen de rijweg en ventweg / fietspad

Het vormgeven aan het ruimtelijk en functionele onderscheid tussen de N279 en het aangrenzende landschap zonder het verlies van visueel contact met het landschap staat hierin centraal.

De berm wordt als volgt vormgegeven:

- Versterking van de ruimtelijke tweedeling door de aanplant van een haag.
- Behoud van visueel contact, van de weggebruiker, met het achterliggende landschap.

3 De middenberm

De middenberm maakt onderdeel uit van het autonome karakter van de weg en bestaat uit gras met bloemen.

4 De berm tussen de N279 en de Zuid-Willemsvaart

Deze berm maakt onderdeel uit van het autonome karakter van de weg en bestaat uit gras met bloemen.



8.11 Geleiderails

Functie van de landschappelijke inpassing: versterking autonome karakter N279

De geleiderails vormen een continue lijn langs het gehele tracé. Ze geven de functionele en ruimtelijke begrenzing aan van de rijbanen. De geleiderail bepaalt mede het zicht vanaf de weg op de omgeving en het beeld van de weg vanuit de omgeving.

Voor de vormgeving staan de continuïteit en het autonome karakter van de N279 in het landschap centraal.

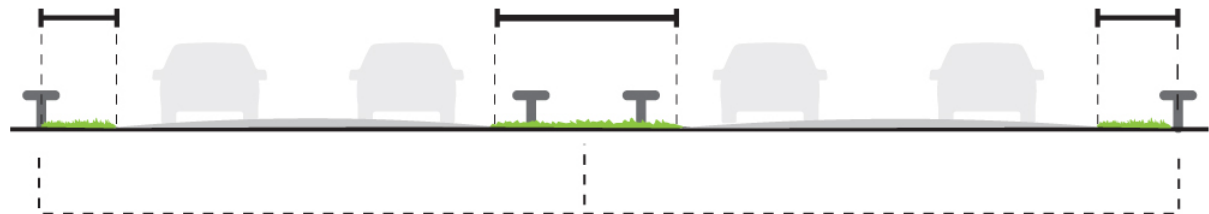
Continuïteit wordt gerealiseerd door:

- Toepassing van hetzelfde type geleiderails langs het gehele tracé;
- De afstand tussen de rijbaan en de geleiderails dient constant te zijn;
- Plaatsing van geleiderails aan beide zijden van de middenberm;
- De hoogte van de geleiderails ten opzichte van de rijbaan moet gelijk blijven.

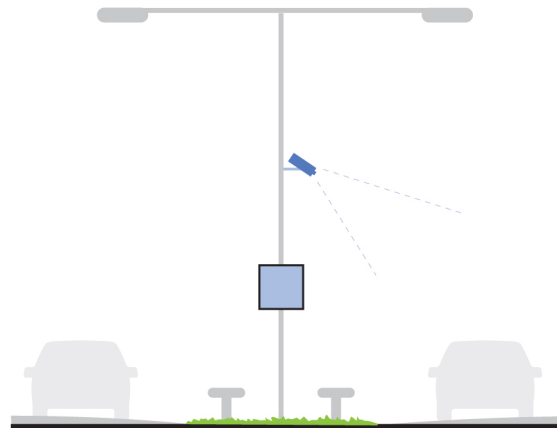
Door de plaatsing van geleiderails aan beide zijden van de middenberm wordt voorkomen dat de geleiderail ter plaatse van objecten zoals; tussensteunpunten viaducten, verlichtingsmasten, e.d. moet uitwijken. Met als resultaat een rustig en eenduidig beeld.



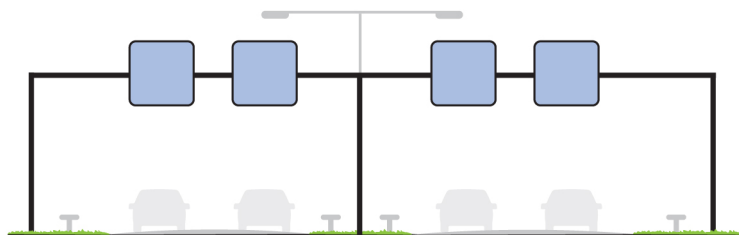
Eenduidige toepassing geleiderails zuidzijde



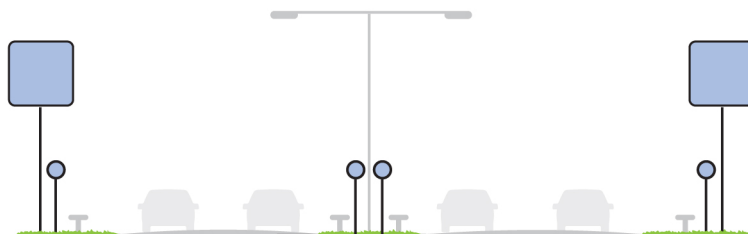
Principe toepassing plaatsing geleiderails



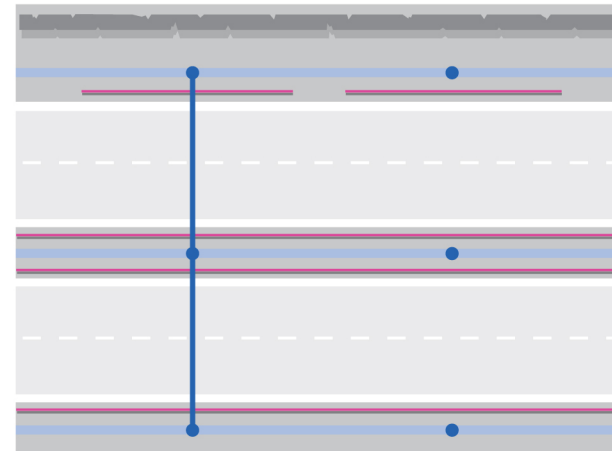
Slimme combinaties palen / verkeersborden



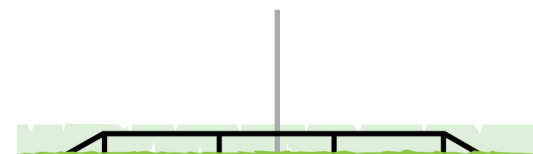
Principe 1 plaatsing bewegwijzering



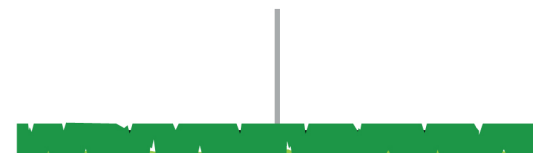
Principe 2 plaatsing bewegwijzering en bebording



Eenduidige toepassing geleiderails (rechtstanden) in relatie tot bebording



Geleiderails zorgt voor bescherming bewegwijzering



Beeld vanaf ventweg / fietspad



8.12 Bewegwijzering en bebording

Functie van de landschappelijke inpassing: versterking van de continuïteit en herkenbaarheid van de weg.

Voor de vormgeving staan samenhang en herkenbaarheid centraal.

De samenhang wordt door een tweetal aspecten bepaald:

- De plaatsing van de bebording ten opzichte van het wegprofiel;
- Eenduidig gebruik.

Voor het bereiken van een continu en eenduidig wegbeeld is het van belang dat de benodigde bebording langs het gehele tracé op gelijke afstand, ten opzichte van de rijweg, wordt geplaatst. Binnen dit BKP stellen we voor om voor de plaatsing drie zoekzones aan te wijzen waarbinnen, bij voorkeur, zowel de bewegwijzering als de bebording hun plek moeten krijgen.

De berm tussen rijweg en fietspad / ventweg vormt ten opzichte van de overige bermen een uitzondering. Op de locatie wordt incidenteel, ter plaatse van de bewegwijze-

ring, een geleiderails geplaatst. Voor de beeldkwaliteit is van belang dat zowel de voet van de bewegwijzering als de geleiderails vanaf het fietspad / ventweg aan het zicht wordt onttrokken. De toepassing van de geleiderail zelf dient zoveel als mogelijk aan te sluiten bij de plaatsing van de overige geleiderails.

Onder eenduidige bebordingstypologie wordt verstaan: dat over de gehele lengte van het tracé voor dezelfde verkeersaanduidingen dezelfde typen bebording worden toegepast.

Ter versterking van de samenhang en herkenbaarheid van het tracé stellen we voor om het "oerwoud" aan palen zo veel als mogelijk te beperken. Door het maken van slimme functionele combinaties tussen bijv. verlichtingsmasten en camera's wordt het aantal palen beperkt. Met als gevolg een rustiger beeld van de weg vanuit de omgeving en vanaf de weg zelf.

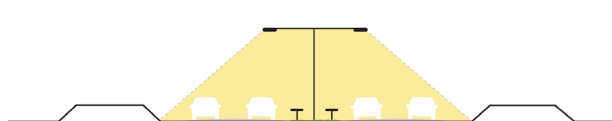




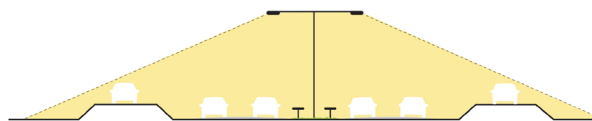
8.13 Verlichting

Functie van de landschappelijke inpassing: versterking van de continuïteit en herkenbaarheid van de weg.

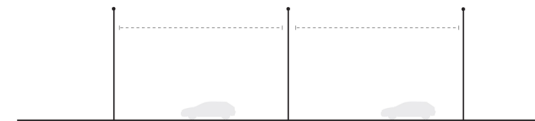
Om de beleving van het tracé tussen de A2 en de A50 tot een samenhangend geheel te maken wordt voor het gehele tracé gebruik gemaakt van dezelfde verlichtingsmasten. Door eenduidige toepassing van sobere verlichtingsmasten trekken deze zo min mogelijk de aandacht van de weggebruiker. De aandacht dient zo veel als mogelijk op het omliggende landschap gelegd te worden. Bij voorkeur wordt de verlichting alleen aangebracht in de middenberm van de hoofdrijbaan bij de op- en afritten. Deze toepassing kan doorgang vinden mits deze voldoet aan de daarvoor opgestelde technische eisen en voorschriften.



Plaatsing verlichting in middenberm



Verruiming reikwijdte verlichting d.m.v. verhoogde verlichtingsmast



Lijnopstelling / vaste onderlinge afstand verlichting



ROYAL HASKONING

urban
solutions

Barbarossastraat 35

Postbus 151

6500 AD Nijmegen

+31 (0)24 328 47 60 TELEFOON

m.bom@royalhaskoning.com E-MAIL

www.royalhaskoning-urbansolutions.com INTERNET

Provincie Noord Brabant OPDRACHTGEVER

9W0870.F1/R007/902177 NUMMER

Definitief STATUS

September 2012 DATUM

Dennis Martens NAAM

Landschapsontwerper FUNCTIE

+31 (0)24 328 45 23 TELEFOON

+31 (0)65 100 14 47 MOBIEL

d.martens@royalhaskoning.com E-MAIL

Daan van den Berg TEAM

Stedenbouwkundige

Collegiale toets

Michiel Brink NAAM

November 2011 DATUM

Rebecca Planteijdt NAAM

September 2012 DATUM

Vrijgegeven door:

Dennis Martens NAAM

September 2012 DATUM