

Memo

memonummer NOT01-0435632-01A
datum 29 mei 2019
project Reconstructie N65
projectnr. 0435632.100
betreft Memo groenblauwe mantel - reconstructie N65: Kwaliteitsverbetering van het landschap

Inleiding

Aanleiding en doel

De reconstructie van de N65 heeft effecten op het omliggende landschap. Zo worden er verschillende kruisingen en parallelwegen aangepast om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. Binnen de gemeente Vught wordt tevens een tankstation gerealiseerd. De reconstructie van de N65 is op een aantal locaties gelegen in de groenblauwe mantel en heeft een effect op het omliggende landschap. Dit gaat om enkele parallelwegen, het nieuwe viaduct bij de Sparrendaalseweg en het nieuwe tankstation.

Voor de effecten van de nieuwe wegen en het viaduct op de groenblauwe mantel is artikel 3.2 'kwaliteitsverbetering van het landschap' en artikel 6.17 'wegen' uit de Verordening ruimte Noord-Brabant van toepassing. Het verplaatsen van het tankstation wordt getoetst aan artikel 3.3 'afwijking in verband met maatwerk' uit de Verordening ruimte Noord-Brabant.

De voorliggende memo bestaat uit een onderbouwing van de landschappelijke effecten en maatregelen. De regeling uit de Verordening ruimte Noord-Brabant worden daarbij onderbouwd.

De landschappelijke maatregelen die worden beschreven in deze memo worden geborgd in het bestemmingsplan 'N65 Vught', door deze memo te koppelen aan de regels van het bestemmingsplan. De realisatie (én de instandhouding) van de kwaliteitsverbeterende maatregelen zijn hiermee juridisch geborgd.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 bestaat uit een gebiedsanalyse van de N65, waarbij wordt ingezoomd op de ontstaansgeschiedenis van de N65 en de landschappelijke en cultuurhistorische kenmerken van de omgeving. Vervolgens wordt in hoofdstuk 2 nader ingegaan op de ligging van de N65 in de Groenblauwe mantel. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de kwaliteitsverbetering van het landschap en welke maatregelen hiervoor getroffen worden. Hoofdstuk 4 behandelt tenslotte de komst van het tankstation.

Datum vrijgave	Opsteller(s)	Projectleider	Vrijgave
29-05-2019	EvT	GLR	PK

1 Gebiedsanalyse

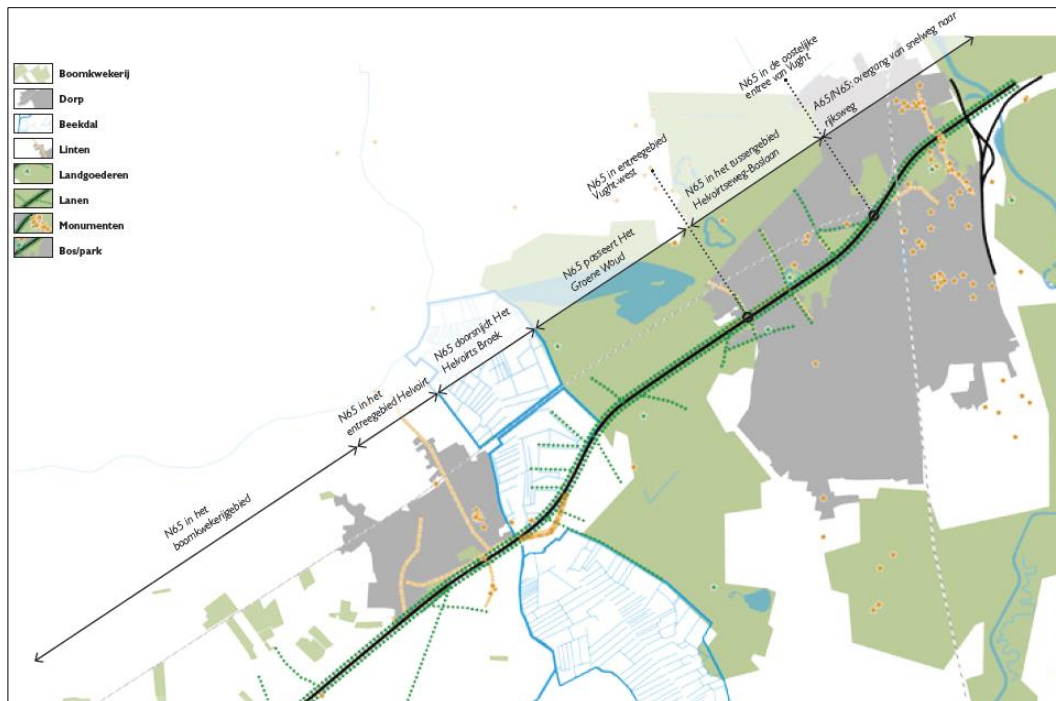
Gebiedsanalyse

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

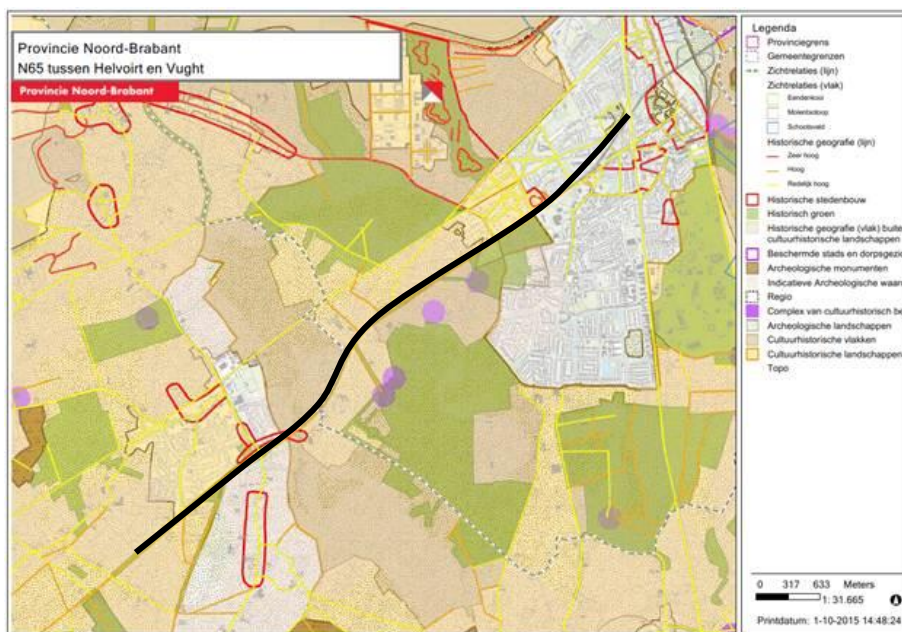


Figuur 1 Continue lijnprofiel van de N65 met kruisende verbindingen in Helvoirt (links) en Vught (rechts) (H+N+S Landschapsarchitecten, 2015)

Het gebied waar de N65 in ligt kent vruchtbare leemgronden die het gebied veel voorspoed en rijkdom brachten. Vanaf de 19^e eeuw ontstond een landgoederenzone die zich vanaf 's-Hertogenbosch in zuidwestelijke richting uitstreckte. Veel van deze landgoederen zijn zichtbaar vanaf de N65 en medebepalend voor het karakter van de N65. In de omgeving van de N65 liggen daarnaast vele monumenten, dit is gevisualiseerd in figuur 2. De cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Brabant (figuur 3) laat verder zien dat de N65 gelegen is in een gebied dat rijk is aan cultuurhistorie. De landgoederen zelf zijn weergegeven in figuur 4.

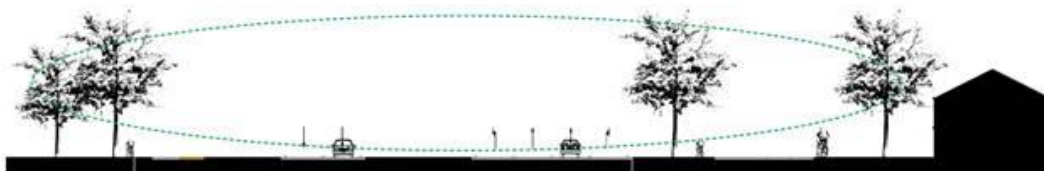


Figuur 2 Verloop van de N65 door een gevarieerd landschap, waarbij sprake is van een duidelijke afwisseling tussen bebouwd (grijze arcering) en onbebouwd (alle andere arceringen) gebied (H+N+S Landschapsarchitecten, 2015)



Figuur 3 Cultuurhistorische waardenkaart van het gebied rondom de N65 (zwarte lijn) tussen Helvoirt (linksonder) en Vught (rechtsboven) (provincie Noord-Brabant, 2015)

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



Figuur 4 Voorbeeld van de ongedeelde open ruimte van de N65 ter hoogte van het kruispunt van de N65 met de John F. Kennedylaan / Helvoirtseweg in Vught (H+N+S Landschapsarchitecten, 2015)

Los en gegroepeerd op erven, linten en blokken langs de N65, komt bebouwing in diverse vormen (woonbebouwing, bedrijfsbebouwing, agrarische bebouwing, etc.) voor. De bebouwing langs de N65 is divers, soms bestaat hij uit voorname villa's, in andere gevallen uit rijwoningen, in weer andere gevallen uit historische lintbebouwing en soms bestaat de bebouwing uit horeca- of brandstofvoorzieningen. De bebouwing geeft oriëntatie, het maakt duidelijk waar de weggebruiker zich bevindt. De bebouwing langs zowel de N65 als langs de kruisende wegen is doorgaans met de voorgevel op de weg georiënteerd. Ter hoogte van de kruisingen is er in een aantal gevallen sprake van bebouwing met een bijzondere architectuur of functie. De ruimten tussen de bebouwing bestaat uit tuinen, terrassen, en landgoedparken. Deze afwisselingen tussen bebouwde en groene ruimte is kenmerkend voor het stedenbouwkundige stramien rondom de N65. Meerdere woningen in een blok vormen samen een ensemble, het zijn objecten die in samenhang ontworpen en gebouwd zijn en een beeldbepalend karakter hebben. De hoeken van de bebouwing worden vaak geaccentueerd met een bijzonder element zoals een erker of een torentje. De bebouwing heeft qua maat en schaal overall een dorps karakter en van de diversiteit aan stedenbouwkundige structuren gaat een soort vanzelfsprekende samenhang uit.

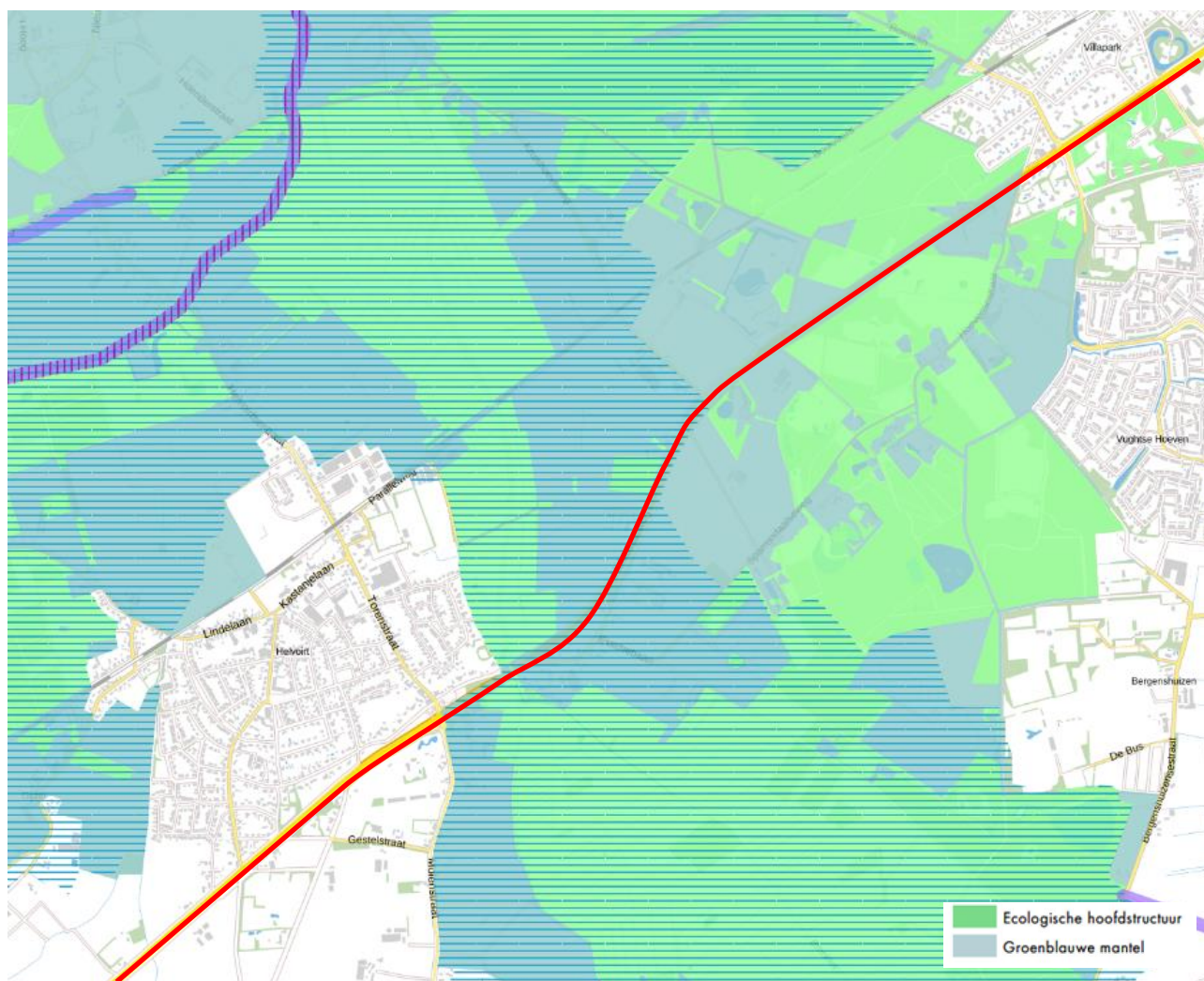


Figuur 5 Landgoederen in Vught

2 Groenblauwe mantel

De Verordening ruimte Noord-Brabant regelt de bescherming en ontwikkeling van de Groenblauwe mantel. De Groenblauwe mantel is nodig voor de bescherming, maar vooral ook de ontwikkeling van natuur- en waterfuncties. Dit geldt zowel voor de aanliggende groenblauwe kerngebieden als het mantelgebied zelf. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen de mantel zijn mogelijk, mits ze gunstig zijn voor de natuur- en landschapswaarden en het bodem- en watersysteem. De waarden in de Groenblauwe mantel zijn vaak gekoppeld aan het bodem-watersysteem (zoals de aanwezigheid van een kwel), aan landschapselementen (zoals houtwallen en heggen), of aan het voorkomen van bijzondere planten en dieren.

Als gevolg van de Reconstructie N65 vindt op meerdere locaties ruimtebeslag plaats op de Groenblauwe mantel (zie figuur 6). Dit komt door de aanleg van een viaduct en parallelwegen. Het gaat hier om ruimtebeslag in bermen en op percelen die landbouwkundig in gebruik zijn. Belangrijk uitgangspunt is dat het gaat om een bestaande weg (N65), die wordt uitgebreid. Het gaat daarom om een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling en niet om een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De kwaliteitsverbetering van het landschap richt zich met name op het inpassen van de uitbreidingen van de weg in het landschap. Hierbij wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met en aangesloten op de aanwezige landschappelijke waarden.



Figuur 6 Groenblauwe mantel binnen het plangebied

2.1 Artikel 6.17 'Wegen'

De Verordening ruimte bevat regels die gelden in het geval van de aanleg of wijziging van een gemeentelijke of provinciale weg (artikel 6.17 van de Verordening ruimte). Door de reconstructie van de N65 is sprake van de 'wijziging van een weg'. Daarom wordt hierna getoetst aan de voorwaarden van artikel 6.17.

De toelichting bij een bestemmingsplan dat voorziet in de aanleg of wijziging van een gemeentelijke of provinciale weg bevat:

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

Voorbereidend onderzoek

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

Plangebied binnen gemeente Vught

Het plangebied wordt aan de westelijke zijde begrensd door de gemeentegrens van Vught en loopt in oostelijke richting tot circa 300 meter voorbij de aansluiting Helvoirtseweg/ John F. Kennedylaan (hectometerpaal 4.18). In figuur 7 is het plangebied in haar context weergegeven. Het plangebied bestaat niet alleen uit de gronden van de N65. Ter hoogte van de bebouwde kom van Vught, behoren de kruisingen met de Boslaan, Bréautélaan en John F. Kennedylaan eveneens tot het plangebied. Tevens is het plangebied vergroot om parallelwegen en het ecoduct mogelijk te maken.

Plangebied binnen de gemeente Helvoirt

Het plangebied wordt aan de oostelijke zijde begrensd door de gemeentegrens van Haaren en loopt in westelijke richting tot de aansluiting Monseigneur Zwijsenstraat/Koolhofweg (hectometerpaal 12.0). In figuur 7 is het plangebied in haar context weergegeven. Het plangebied bestaat niet alleen uit de gronden van de N65. Ter hoogte van de bebouwde kom van Helvoirt, behoort de kruising Torenstraat/ Molenstraat eveneens tot het plangebied. Tevens is het plangebied vergroot om een viaduct en parallelwegen mogelijk te maken. De gronden behorende bij de te amoveren panden zijn geheel opgenomen in het plangebied.



Figuur 7 Ligging plangebied in gemeente Vught (links) en gemeente Helvoirt (rechts)

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

De A65/N65 is de rijksweg die loopt van de A58 bij Tilburg (knooppunt De Baars) naar de A2 bij 's-Hertogenbosch (knooppunt Vught). De weg heeft een (boven)regionale verkeersfunctie en is daarnaast ook een belangrijke ontsluitingsweg voor de gemeenten Haaren, Vught en Oisterwijk. In de huidige situatie staan, gezien de toenemende verkeersintensiteit, de leefbaarheid langs, de doorstroming over en de verkeersveiligheid op de N65 onder druk. De N65 doorkruist de kernen Vught en Helvoirt. De toenemende hoeveelheid verkeer en opstoppen op de kruisingen veroorzaken een verslechtering van de luchtkwaliteit en geluidhinder in de directe omgeving van de weg. Daarnaast vormt de weg een barrière en zorgt voor een slechte oversteekbaarheid van de verschillende kruisingen voor zowel auto's als het langzaam verkeer. Dit heeft negatieve gevolgen voor de algemene verkeersveiligheid. Ook is er in de huidige situatie, slechts langs een klein gedeelte van de N65 een parallelweg gelegen. Hierdoor is het agrarisch verkeer genoodzaakt gebruik te maken van de N65. Gezien de geringe maximale snelheid van agrarische voertuigen hindert dit de overige weggebruikers.

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

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

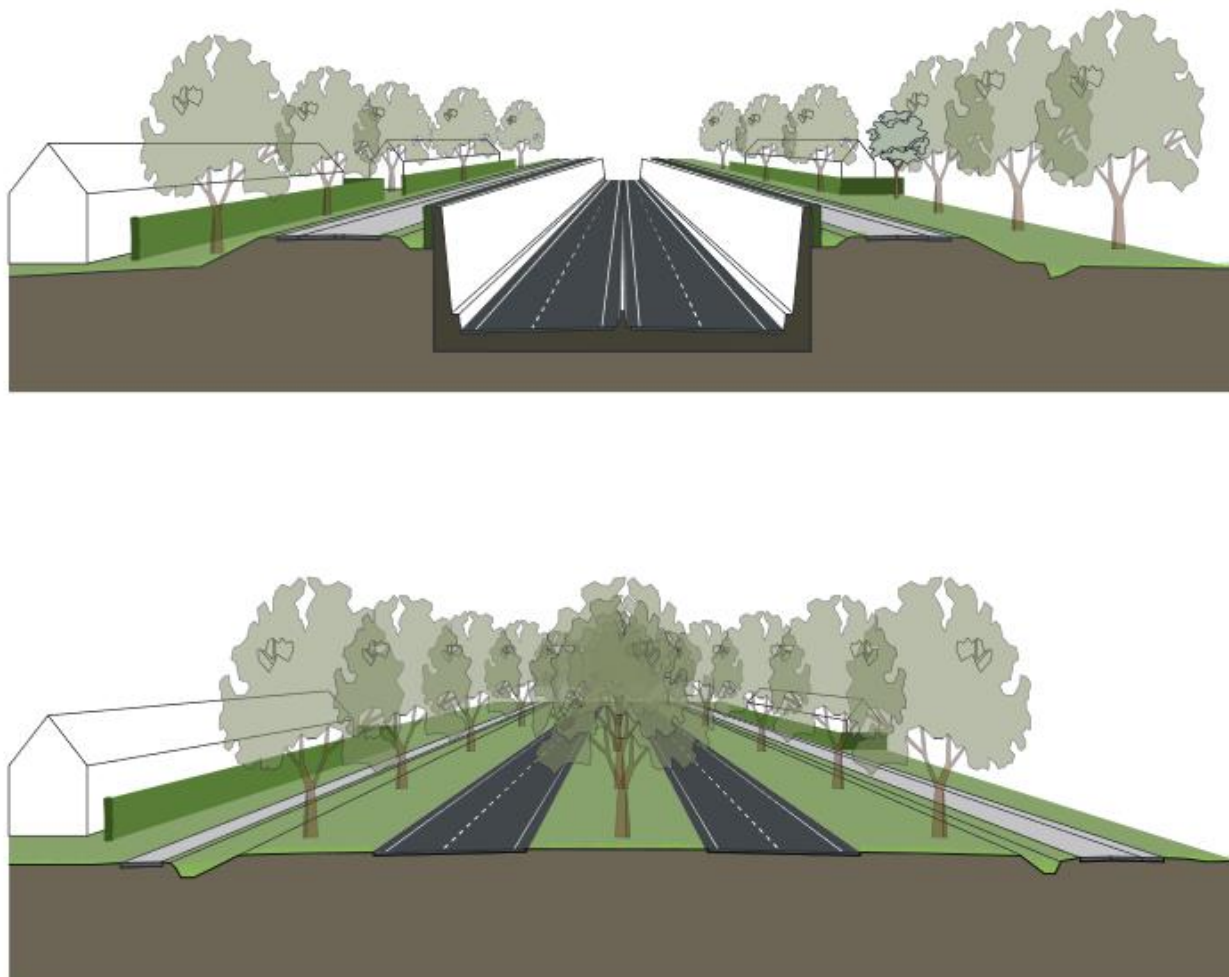
c. een onderbouwing van de voorkeur voor het in het plan opgenomen tracé, mede aan de hand van het voorbereidend onderzoek bedoeld onder a en b:

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

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

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

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



Figuur 8 Nieuw wegprofiel N65

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

d. een beschrijving van het aantal te realiseren rijstroken:

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

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

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

f. een onderbouwing dat de ontwikkeling onder toepassing van artikel 6.1, eerste lid (bescherming groenblauwe mantel), gepaard gaat met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de onderkende ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken;

Als gevolg van de Reconstructie N65 vindt op meerdere locaties ruimtebeslag plaats binnen de Groenblauwe mantel. Dit komt met name voor rekening van de aanleg van de parallelwegen en een viaduct in het verlengde van de Sparrendaalseweg in Helvoirt (ter hoogte van de Kruishoeveweg). Met de aanleg van het viaduct blijven de aangrenzende percelen van de N65 goed bereikbaar, die bij de reconstructie van de N65 niet meer rechtstreeks de N65 op kunnen rijden. Het gaat om ruimtebeslag in bermen en op percelen die landbouwkundig in gebruik zijn. De agrarische percelen die in de groenblauwe mantel liggen, verschillen in ruimtelijk opzicht en qua gebruik niet van reguliere agrarische percelen. Er is op de gronden waar de N65, parallelwegen en het viaduct zijn geprojecteerd geen sprake van bijzondere ecologische of landschappelijke waarden: de gronden kennen een regulier agrarisch gebruik, en er zijn geen bijzondere landschappelijke elementen aanwezig. Er is dan ook geen reden om het tracé hier op een andere wijze vorm te geven of in te passen. Door de reconstructie van de N65 wordt ook geïnvesteerd in kwaliteitsverbeterende maatregelen die bijdragen aan de ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken van de Groenblauwe mantel. De kwaliteitsverbeterende maatregelen worden beschreven in hoofdstuk 3 van deze memo.

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

De kwaliteitsverbeterende maatregelen die getroffen worden in het kader van de reconstructie van de N65 worden beschreven in hoofdstuk 3 'kwaliteitsverbetering van het landschap'.

3 Kwaliteitsverbetering van het landschap

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

Artikel 3.2 stelt dat elke ruimtelijke ontwikkeling, buiten het “bestaand stedelijk gebied” (zoals is aangeduid in de Vr) gepaard moet gaan met een kwaliteitsverbetering van het landschap. Onder kwaliteitsverbetering wordt verstaan: landschappelijke inpassing (van bebouwing), toevoegen, versterken of herstellen van landschapselementen die een bijdrage leveren aan de versterking van de landschapsstructuur of de relatie stad-land, activiteiten gericht op behoud of herstel van cultuurhistorische waardevolle bebouwing of terreinen, wegnemen van verharding, slopen van bebouwing, een fysieke bijdrage aan de realisering van de ecologische hoofdstructuur en ecologische verbindingzones. Ook voorzieningen ten behoeve van extensieve recreatie, extra investeringen in beeldkwaliteit en watergerelateerde elementen, zoals poelen, worden als kwaliteitsverbetering van het landschap gezien. Groen- of landschappelijke structuren die onderdeel uitmaken van een stedelijke uitbreiding/ontwikkeling of de inrichting van (recreatieve) bedrijfsperven worden hier niet toe gerekend. Landschappelijke inpassing van deze gebieden en terreinen in het buitengebied wel.

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

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

Maatwerk ten behoeve van reconstructie N65

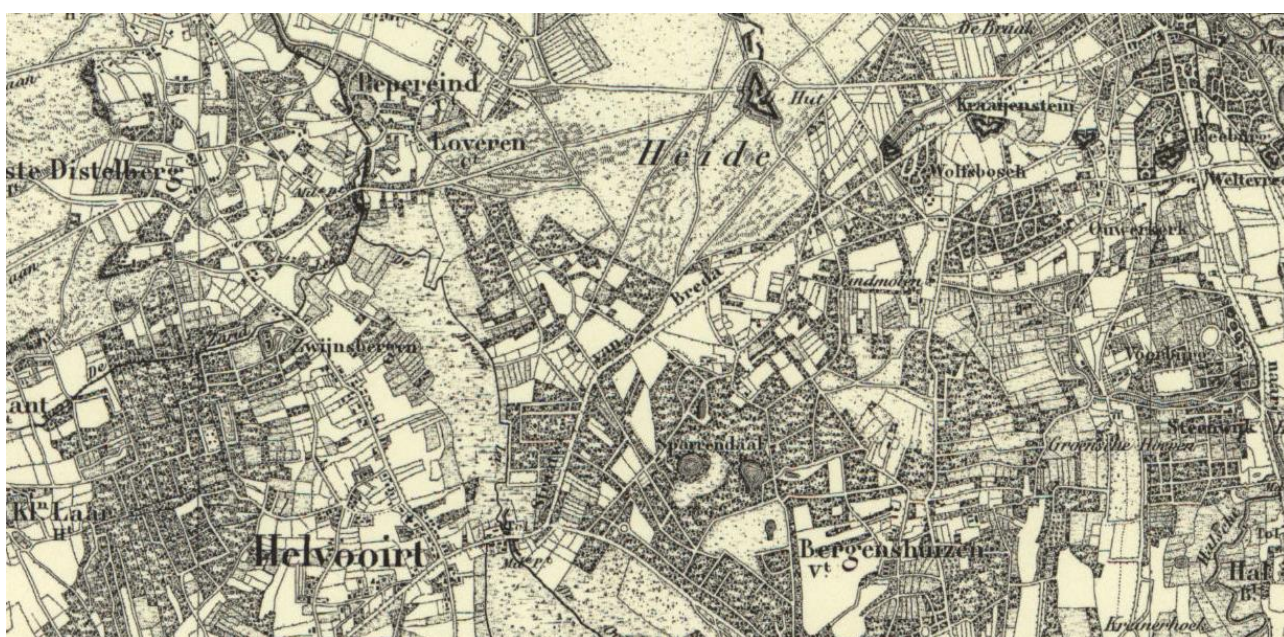
De ontwikkeling van een nieuwe weg valt onder een categorie 3 ontwikkeling. De gemeente Vught en Haaren volgen in de rekenmethodiek de ‘Handreiking Kwaliteitsverbetering van het landschap’ van de provincie Noord-Brabant. Dit gaat uit van de investering van een percentage van de bestemmingswinst. Aangezien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

Naast de landschappelijke inpassing van de N65 (artikel 3.1 ‘zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit’) worden er ook kwaliteitsverbeterende maatregelen getroffen. De kwaliteitsverbetering van het landschap wordt gezocht in het opheffen van de barrièrewerking van de N65 voor flora & fauna, het versterken van de historische structuren en het verbeteren van de recreatieve mogelijkheden.

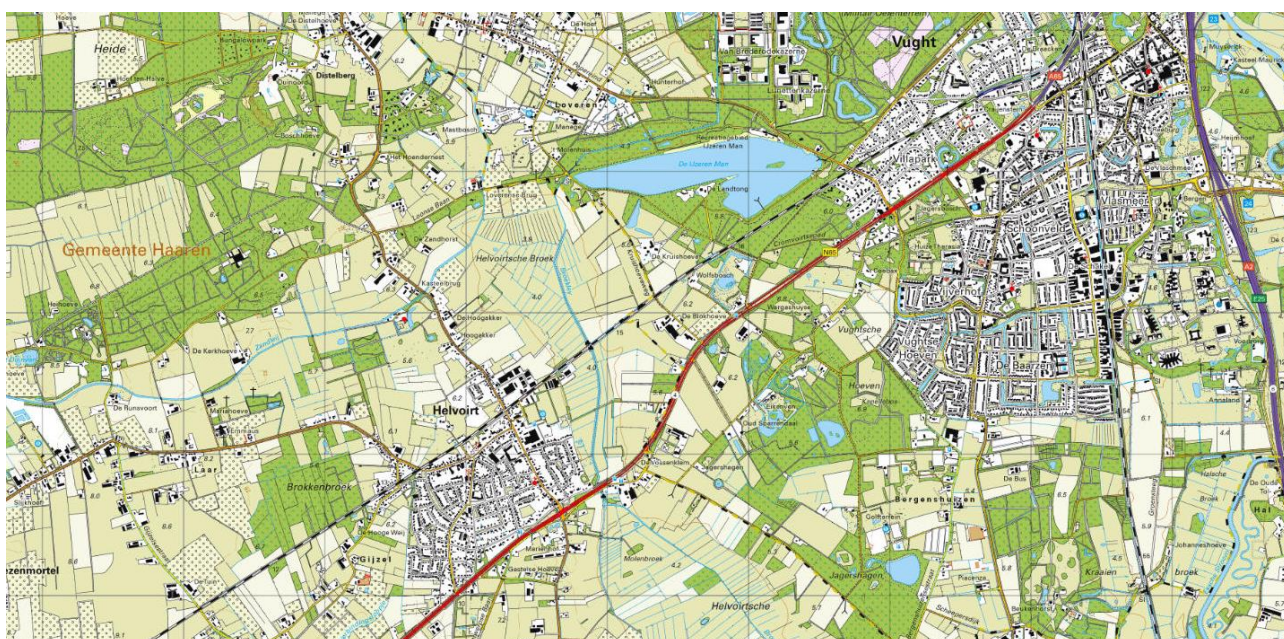
3.1 Kwaliteitsverbeterende maatregelen

A. Herstellen historisch karakter N65

Zoals genoemd in hoofdstuk 1 is de N65 is aangelegd in de periode tussen 1810 en 1813 en heeft het karakter van een oude Napoleonsweg. De weg is aangelegd om snelle verplaatsing van Franse troepen en materieel mogelijk te maken. Om die reden loopt de N65 als één vloeiende lijn tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch. De oorsprong en historisch karakter geven de kans om de oude –versleten- structuren, zoals rechtgetrokken bochten, weer te herstellen (zie figuur 9 en 10). Daar waar het mogelijk en doelmatig worden deze oude structuren versterkt. Daarbij worden ook de oude herkenbare structuren met eiken versterkt.



Figuur 9 Topografische kaart 1850 (bron: topotijdreis)



Figuur 10 Topografische kaart 1850 (bron: topotijdreis)

B. Inzaaien bermen met een bloemrijk grasland mengsel en ecologisch beheer

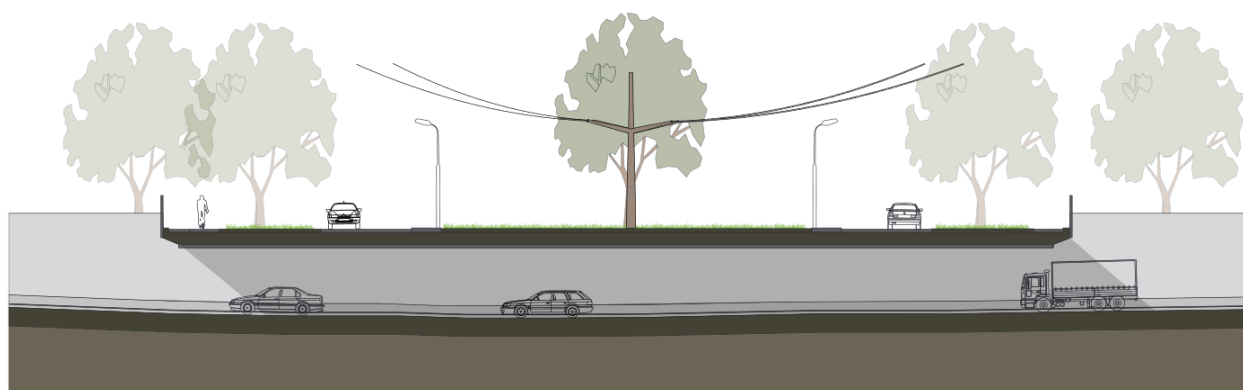
Door bermen en bermgreppels langs de N65 een natuurvriendelijke inrichting en beheer te geven, geven zij een positieve impuls aan het landschap. De kruiden en grassen zorgen voor meer biodiversiteit langs de weg. Het trekt meer soorten insecten en vlinders aan dan wanneer er alleen gras zou groeien. En dat is belangrijk omdat bijvoorbeeld veel bijen- en vlindersoorten zijn verdwenen of dreigen uit te sterven door de aantasting van hun leefgebied. Dit kan weer grote gevolgen hebben voor planten en landbouwgewassen die voor hun bestuiving van bijen afhankelijk zijn.

Voor het beheer kan gebruikt gemaakt worden van de maaimethodiek 'sinusmaaaien', om de biodiversiteit in de bermen te verbeteren. Sinusmaaaien is een methode om 'gedifferentieerd te maaien'. Er wordt afwisselend in de breedte en hoogte gemaaid en ook de maaiperiodes verschillen. Daardoor ontstaat diversiteit in de ontwikkeling van begroeiing, krijgen planten en bloemen meer kans om te bloeien en vormt niet-gemaaide vegetatie een overwinteringsplek voor insecten en andere kleine dieren.

Voor amfibieën en kleine zoogdieren ontstaat bovendien een afwisselend landschap, met volop schuilgelegenheden en verbindingzones tussen leefgebieden. Een berm die onderhouden wordt met de sinusmethodiek biedt langer voeding (bijvoorbeeld nectar voor vlinders) en door de grillige vorm meerdere microklimaten. Deze manier van maaien is tijdens de uitvoering bovendien veiliger voor de dieren.

C. Realiseren van hop-overs voor eekhoorns

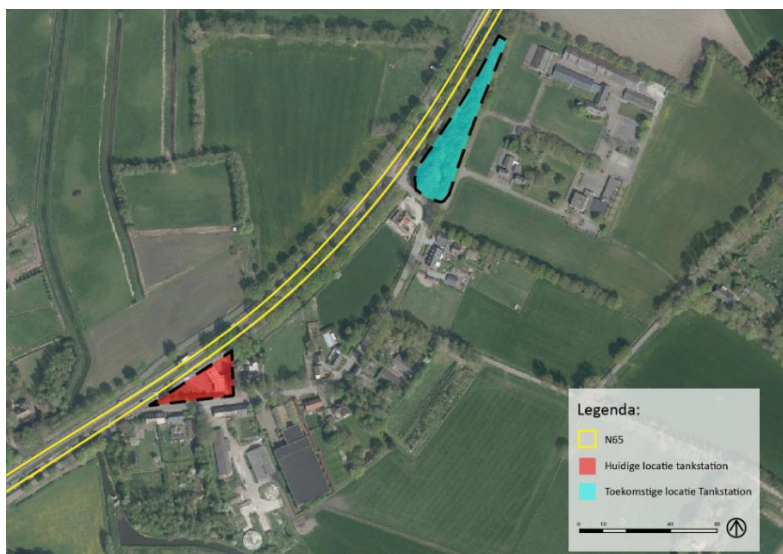
Op een aantal locaties worden hop-overs voor eekhoorns gerealiseerd. Op figuur 13 is een hop-over weergegeven. Deze objecten leggen de verbinding van de zuid- naar de noordzijde van de N65 en zijn verbonden met de bomen. Op die manier kunnen eekhoorns de oversteek maken.



Figuur 13 Hop-over eekhoorns

4 Verplaatsing tankstation

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



Figuur 16 Locatie huidige en toekomstige tankstation

In de Verordening ruimte is in artikel 3.1., lid 2 onder a. opgenomen dat een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied gebruik maakt van een bestaand bouwperceel. Bij de verplaatsing van het tankstation kan niet worden voldaan aan deze regel, omdat de nieuwe locatie niet op een bestaand bouwperceel is gelegen binnen de groenblauwe mantel. Er kan afgeweken worden van deze regeling (artikel 3.3.), mits voldaan wordt aan de volgende aspecten:

a. noodzaak vanwege een groot openbaar belang;

Door de reconstructie van de N65 is de huidige locatie van het tankstation niet meer inpasbaar. Door de vormgeving van de nieuwe ongelijkvloerse kruising bij de Torenstraat/Molenstraat en de inpassing van geluidschermen en de ecopassage bij de Broekleij is er niet genoeg ruimte om het verkeer nog veilig in en uit te laten voegen bij het tankstation. Daardoor is gezocht naar een nieuwe locatie in de nabijheid van de oude locatie.



Figuur 17 Ontwerp N65 - huidige en toekomstige locatie tankstation

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

In het bestemmingsplan 'N65 Helvoirt' wordt de bestaande bedrijfsbestemming van het tankstation opgeheven. Een tankstation op deze locatie is daarmee niet meer mogelijk. Het nieuwe tankstation krijgt de bestemming 'verkeer'. Met een voorwaardelijke verplichting wordt geborgd dat het tankstation op de bestaande locatie wordt beëindigd, voordat het tankstation op de nieuwe locatie kan worden geopend.

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

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

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

Bij de realisatie van het nieuwe tankstation wordt rekening gehouden met bestaande landschappelijke structuren. Ten noorden en ten zuiden van het tankstation worden nieuwe bomenrijen aangeplant. Niet waardevolle beplantingen en onderbegroeiing wordt verwijderd, waardoor de landschappelijke structuren in het gebied beter zichtbaar worden. Ook de historische structuur van de N65 komt zo beter zijn recht. Het tankstation past daarmee in zijn omgeving en er is hiermee geen sprake van onevenredige aantasting van waarden.

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

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

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

Juridische mogelijkheden in de omgeving ontbreken voor de verplaatsing van een tankstation.

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

4.1 Kwaliteitsverbeterende maatregelen

Bij de vestiging van het nieuwe tankstation wordt rekening gehouden met het aangrenzende landschap. Zoals hierboven vermeld onder d, zullen de waardevolle, structuurbepalende bomen langs het perceel worden behouden en aangevuld met nieuwe bomen om de structuur nog extra te benadrukken. Op deze manier komt de historische structuur nog beter tot zijn recht.

Het gebouw bij het tankstation wordt niet hoger dan één bouwlaag en beperkt in omvang, waardoor de impact op de omgeving niet groter wordt dan noodzakelijk.