

# 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.



fietspad

#### *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 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup>.

2 Waterberging als gevolg van te dempen sloten: 5.000 m<sup>3</sup> (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*

— Knelpunten

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 bedrijventer-reinen 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 (landbouwontwikkelingsgebied) 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.

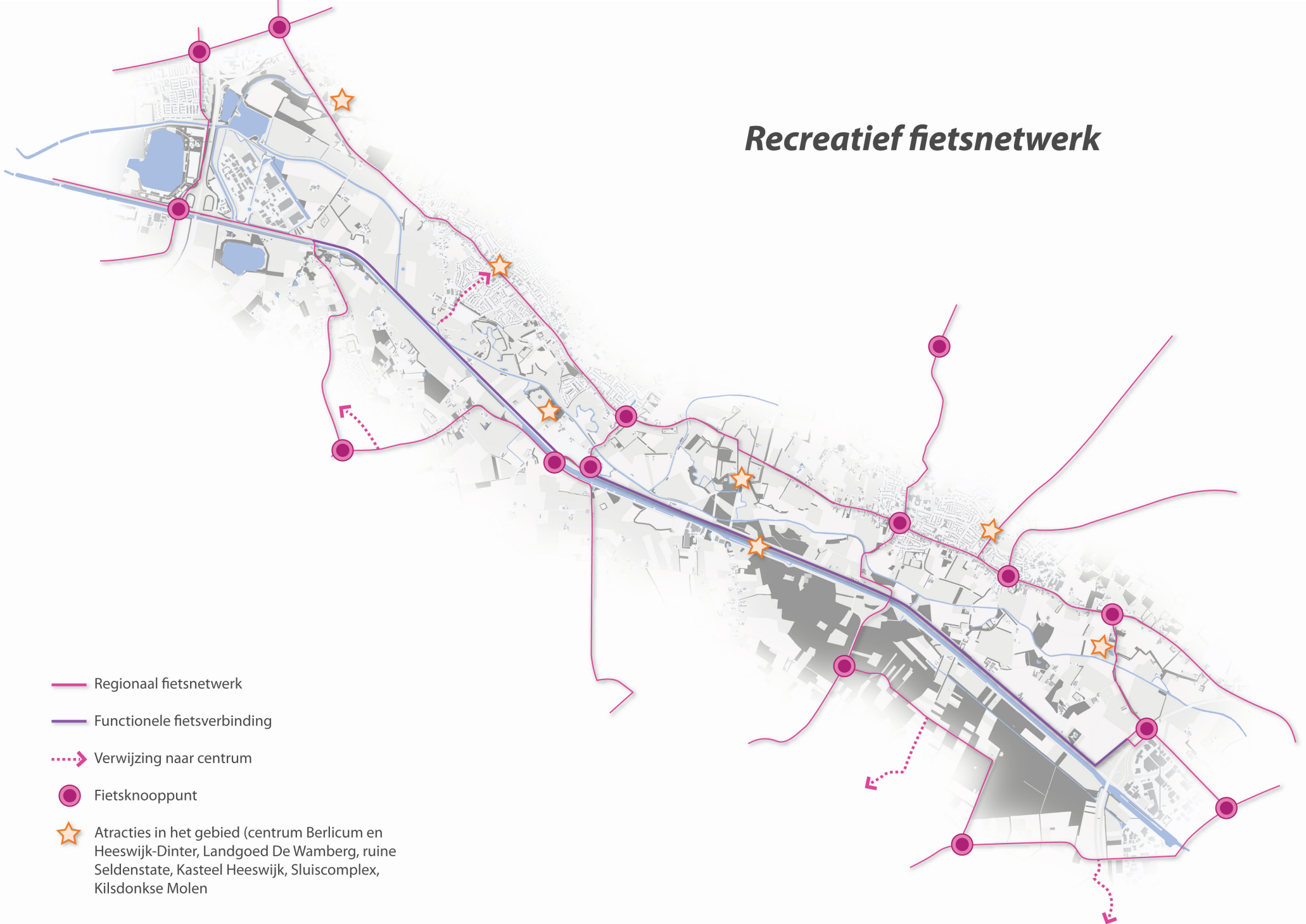
#### *Beleidslijn*

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 visuele ervarbaarheid 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.