

POUDEROYEN compagnons
vormgeving van stad en land

anteagroup

Landschapsanalyse

N284 Reusel-Hapert

24 juli 2019



Landschapsanalyse N284

Opdrachtgever:

Gemeente Bladel i.s.m. Gemeente Reusel - De Mierden

Provincie Noord-Brabant

Antea Group

Projectnr. 453.970

Pouderoyen Compagnons

Projectnr. 047-280

Definitief

24 juli 2019

Inhoudsopgave

1. Inleiding	**4**
Projectgebied	5
Leeswijzer	5
2. Ruimtelijke kenmerken	**6**
3. Belevingswaarde	**7**
Beleving van de weg	7
Zicht vanaf de weg	10
Het beeld van de weg	11
Conclusie	13
4. Gebruikswaarde	**14**
Woonomgeving	15
Bedrijvigheid	17
Langzaam verkeer	17
Waterhuishouding en ecologie	17
Recreatie	19
Ecologie en natuur	19
Conclusie	19
5. Toekomstwaarde	**20**
Landschap	20
Dorpsgebieden	21
Wegaanleg	21
Conclusie	22
6. Kernkwaliteiten	**23**
Ondergrond en water	23
Natuur, bos en landschapselementen	23
Occupatielaag	25
Cultuurhistorische waarden	25
Grondgebruik en routestructuren	28
7. Aanbevelingen en vervolg	**29**

1. Inleiding

Voorliggend document bevat een beknopte analyse van de landschappelijke en stedenbouwkundige context van een deel van de bestaande provinciale weg N284 en de relevante omgeving. Het onderzoeksgebied ligt tussen de rotonde N262/N284 bij Reusel en de aansluiting van de N284 op de A67 bij Hapert (km. 4,92-km 14,43). Deze analyse vormt één van de bouwstenen/uitgangspunten voor het project “Planstudie fase 1 N284 Reusel – A67”. Die studie dient te resulteren één integraal, robuust en duurzaam vormgegeven voorkeursalternatief (VKA) met bijbehorende randvoorwaarden zoals landschappelijke inpassing, leefbaarheid, duurzaamheid en verkeersstructuur dat wordt gedragen door de stuurgroep. De grondslag, zoals projectdoelen, randvoorwaarden en uitgangspunten, voor de uitwerking van het VKA zijn vastgelegd in het ‘Plan van aanpak ‘Gezamenlijke Aanpak N284’ van Accent Adviseurs van 19 april 2018.

De opwaardering van de N284 kan ingrijpend zijn voor de leefkwaliteit en beleving van het landschap en het woon en agrarische karakter van de omgeving. Echter kan de weg ook een bijdrage leveren om de specifieke landschappelijke kernkwaliteiten en identiteiten van het landschap te versterken en herkenbaar te maken voor de weggebruiker.

Om een negatieve impact zo veel mogelijk te voorkomen en kansen zo veel mogelijk te benutten wordt parallel aan de verkeerskundige uitwerking voorliggend landschapsanalyse uitgevoerd.

Projectgebied

Het onderzoeksgebied maakt deel uit van het glooiende dekzandlandschap van De Kempen, dat bestaat uit dekzandvlakten- en ruggen en wordt doorsneden door de bovenloop van de beeksystemen Beerze en Reusel. Breuken in het plateau bepalen de dominante, noordgeoriënteerde richting van de beeksystemen.

De nederzettingen in het Brabantse zandlandschap hebben altijd op de hogere dekzandruggen gelegen, omgeven door akkercomplexen en verschraalde heideterreinen en stuifzanden. De beekdalen en natte broekgebieden dienden als weiden en hooilanden. De hogere delen als akkerland. De relatief grote bevolkingsdichtheid leidde vanaf de Middeleeuwen plaatselijk tot de vorming van grote dorpen, met markten en niet-agrarische bewoners die zich bijvoorbeeld met huisnijverheid (textiel) bezig hielden.

Het 14e eeuwse heide-economiesysteem is bepalend geweest voor het open landschap van zand en heide tot halverwege de 19e eeuw. De ruimtelijke identiteit van het ontginningslandschap is tot op de dag van vandaag goed te herkennen en bepaalt voor een groot deel het gebruik en uiterlijk van het landschap. Hierbij wordt er onderscheid gemaakt tussen de oude en jonge zandontginningen, beekdalen met heidevelden en bossen (zie ook hierna).

Het tracé van de N284 waar voorliggende studie op is gericht, verbindt de grotere kernen in het studiegebied onderling en met de bovenregionale wegen rond het gebied. De weg is daardoor oost-west gericht, haaks op de landschappelijke hoofdstructuren.

Leeswijzer

In navolgende hoofdstukken 2 t/m 5 worden de ruimtelijke kenmerken en kwaliteiten in het studiegebied toegelicht, aan de hand van de belevingswaarden, gebruikswaarden en toekomstwaarden. In hoofdstuk 6 zijn de kernkwaliteiten van het landelijk en stedelijk gebied samengevat. Het slothoofdstuk 7 bevat een opmaat naar de scenario-studie, die volgt na deze inventarisatiefase. Daarin zijn enkele aanbevelingen opgenomen die meegenomen kunnen worden bij de scenario's.



Het tracédeel in studie.

2. Ruimtelijke kenmerken en kwaliteiten

Het ruimtelijke kwaliteitsbegrip is een allesomvattend begrip, en daardoor tegelijk ook voor meerdere uitleg vatbaar. Het begrip heeft vele betekenissen, die variëren in plaats en tijd, maar ook met wisselende belangen en schaalniveaus. Ruimtelijke kwaliteit combineert zowel subjectieve als objectieve aspecten en is niet zomaar in absolute of kwantitatieve criteria te vangen. In dit rapport is het begrip Ruimtelijke Kwaliteit hanteerbaar gemaakt aan de hand van de begrippen belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde.

Hierna worden deze aspecten op hoofdlijnen toegelicht.

3. Belevingswaarde

Belevingswaarde gaat over aspecten als diversiteit en identiteit van de leefomgeving. Afgeleide aspecten, deels subjectief, zoals schoonheid, herkenning en eigenheid spelen hierbij tevens een rol. In het kader van voorliggende studie is vooral de visuele betekenis van het landschap, stedelijk gebied en de weg binnen het landschap en de kernen van belang. De belevingswaarde wordt in deze paragraaf beschreven aan de hand van drie gezichtspunten. Het zijn:

- Beleving van de weg in het landschap en vanuit de woon- en werkomgeving
- Zicht vanaf de weg op het landschap en het stedelijk gebied
- Het beeld van de weg.

Op de kaart Landschap en Beleving is in dikke lijnen het karakter van het aangrenzend landschap en het stedelijk gebied aan de N284 weergegeven. Daarnaast zijn tevens de belangrijkste landschapseenheden opgenomen (beekdalen en bossen) en verschillende typen bebouwing.

Beleving van de weg in het landschap en het stedelijk gebied

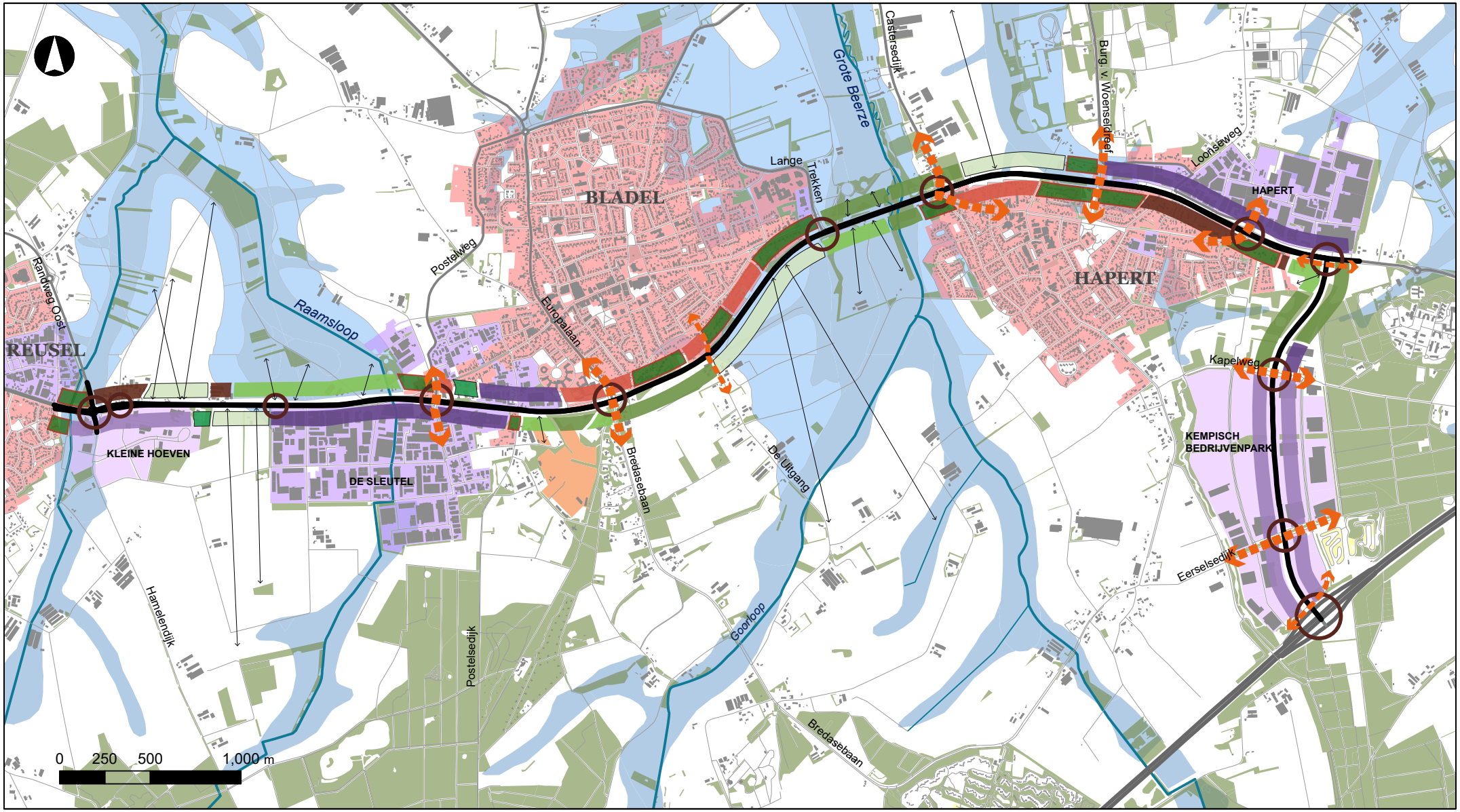
Bijzonder aan dit tracédeel van de N284 is dat dit voor een groot deel in of grenzend aan stedelijk gebied ligt. Daarmee wijkt het tracébeeld af van andere provinciale wegen in Brabant, die overwegend in landelijk gebied zijn gelegen. De N284 is op een groot deel van het tracé bovendien ‘verborgen’ in het groen. De bestaande weg heeft veelal brede bermen die op veel plaatsen beplant zijn met voor de regio Kempen karakteristieke laanstructuren (in hoofdzaak eiken). Van veraf is de N284 vooral zichtbaar vanaf het open deel van het beekdal van de Grote Beerze, en lokaal tussen Reusel en Bladel.



De N284 ligt grotendeels in of grenst aan stedelijk gebied.



De N284 ligt voor een groot deel ‘verborgen’ in het groen.



Beleving (zicht vanaf en op de weg)

- N284 in plangebied
- Wonen, bebouwing georiënteerd op /aan de N284
- Wonen, zicht op de N284, met tussenruimte
- Bedrijventerrein georiënteerd op de N284
- Toekomstig bedrijventerrein
- Wonen, afgeschermd door groen en tuinen
- Besloten coulissenlandschap N284 zichtbaar vanuit landschap
- Ver doorzicht in open landschap, N284 van ver te zien
- Bos of bosachtig gebied, natuur, zeer besloten
- Zichtlijnen / zichtafstand

Landschap

- Beekdal met beek
- Bos en heide
- Bebouwing
- Stedelijk gebied: wonen / industrie / sportvelden
- Wegennet
- Belangrijke verbinding over de weg heen, voor alle verkeer, of alleen voor fietsverkeer
- Aansluiting

Landschap & Beleving

Project:	453.970
Opdrachtgever:	Gem. Bladel i.s.m. Gem. Reusel-de Mierden Provincie Noord-Brabant
Onderdeel:	Landschapsanalyse
Versie:	22/07/2019

anteagroup

Pouderoyen compagnons
vormgeving van stad en land

De weg is minder zichtbaar in de meer gesloten coulissenlandschappen, met meer bosjes en lanen bij de doorsnijdingen van het beekdal van de Raamloop en de Grote Beerze.

Daar waar de weg langs en door stedelijk gebied snijdt, is er vrijwel uitsluitend in de directe omgeving van de weg zicht op de weg. Op een groot deel van het tracé is het zicht in meer of mindere mate afgeschermd doordat vooral woongebieden in hoofdzaak met de achterzijde naar de weg zijn gericht. Bovendien is die achterzijde vaak met opgaand groen ingericht waardoor er geen directe zichtrelaties vanuit de woonwijken zijn. Enkele plekken vormen een uitzondering hierop, zoals het meest westelijke tracédeel bij Reusel waar straatgerichte kavels aan de weg liggen en in delen van Bladel, waar woningen met de voorzijde naar de N284 zijn gericht. Ook bedrijventerreinen zijn in hoofdzaak naar de N284 gericht en hebben hierdoor een zichtrelatie met de weg.

Het relatief jonge wegvak binnen het in ontwikkeling zijnde Kempisch Bedrijvenpark (KBP) is voorzien van ruime bermstroken en dubbel plantrijen, bedoeld om na voltooiing van het bedrijvenpark als representatieve route en entree te dienen door het bedrijventerrein. Hier zal het bedrijventerrein zich richten naar de weg, maar dat betekent niet automatisch dat de voorkanten van de gebouwen ook richting de weg worden gepositioneerd.

Vanwege de veelal verscholen ligging van de weg is deze van relatief beperkte invloed op de belevingswaarde vanuit de ruimere omgeving; de route is simpelweg maar beperkt zichtbaar. Anders is dat op de plaatsen waar de omgeving zich naar de weg richt. Bij de bedrijventerreinen is de



Brede bermen met karakteristieke (eiken-)laanstructuren in de omgeving van de Beerze.



Zicht op de N284 vanuit het landschap (vanaf de Hallenstraat).

belevingswaarde van de weg veelal goed te noemen, omdat de brede profilering met in hoofdzaak groene uitstraling en het verkeersbeeld logische associaties oproepen met de bedrijvigheid aldaar. Anders is dat ter plaatse van de woongebieden, het sportpark de Smagtenbocht en de aansluitingen naar het lokale wegennet, waar vanuit de omgeving de weg toch in hoofdzaak ervaren wordt als een erg drukke infrastructurele doorsnijding die een minder prettig contrast vormt met de woonomgeving en signatuur van de individuele kernen. Eenzelfde onprettig contrast ontstaat bij de noord-zuid oversteken in het landelijk gebied. Tussen de kernen is de onderlinge afstand gering en de landschappelijke waarde en beleving wordt daarbij sterk bepaald door de N284, vooral doordat daarop voortdurend verkeer aanwezig is. Op de iets verhoogde tracédelen in de beekdalen valt dit des te meer op en heeft de weg een negatieve invloed op de beleving van de landschappelijke waarden.

Zicht vanaf de weg op het landschap en de stedelijke omgeving

Vanaf de N284 gezien is een groot deel van de route zeer groen, maar ook zeer besloten. Groen is niet alleen het bos en besloten coulissenlandschap, ook een groot deel van de woonbebouwing is in dichte bosschages, bosranden en groene tuinen ingepakt. Tot slot is langs de meeste delen van het tracé een eenzijdige of tweezijde laanaanplant aanwezig, van veelal eiken, die door hun wasdom een groene en besloten wegbeeld genereren. Door de vaak brede bermen, laanbeplanting en opgaand groen buiten het wegprofiel, heeft de weg een relatief groen karakter, ook daar waar deze aan de woongebieden raakt. Op de toekomstige bedrijventerreinen KBP en de Kleine Hoeven bij Reusel zijn tussen de bebouwing nog open groene kavels te zien die in de toekomst nog bebouwd zullen worden.



Ruime bermstroken met dubbele plantrijen binnen het in ontwikkeling zijnde Kempisch Bedrijvenpark (KBP).



Bedrijventerreinen langs de N284 zijn in hoofdzaak op de weg gericht.

Open zicht naar het landschap aan weerszijden van de weg is beperkt tot enkele locaties. Vanaf de weg is het landschap te ervaren daar waar wat uitzicht naar buiten is, bij coulissenlandschappen en in het open landschap. Ook de oversteek van de Grote Beerze is voor de passant beperkt ervaarbaar, door de verhoogde wegligging endoor de aanwezigheid van een weinig opvallend kunstwerk. Voor de beleving vanaf de weg en de herkenning van individuele kernen langs de weg, is het van belang dat de herkenbaarheid van de landschappelijke zones tussen de kernen behouden blijft.

Het beeld van de weg

De breedte van tracé en het uitzicht vanaf het tracé wisselen sterk, afhankelijk van de aanlegperiode van elk deel en de wijze waarop de kernen tot aan de rand van de weg ontwikkeld zijn. Het smalst zijn de oudste delen van de N284, waar de weg nog op de historische lijnen en routes ligt, die al bestonden voordat de doorlopende provinciale route werd ontwikkeld. Dit is vooral zichtbaar in het open landschap tussen Reusel en Bladel, en een klein gedeelte bij het dal van de Grote Beerze. Het breedste (en jongste) wegtracé is de aantakking tussen Hapert en de A67. Hier is de N284 echter niet voorzien van parallelwegen of fietspaden maar wel van brede bermen en dubbele bomenrijen.

Breed is ook het wegprofiel bij bedrijventerreinen De Sleutel in Bladel en Hapert, hier ligt een parallelweg langs de N284. Ook het profiel naast het sportpark in Bladel is erg breed. Hier heeft de weg (op de kruising Bredasebaan – Europalaan) 4 banen, een busbaan, busstation en een ventweg en vrij liggende fietspaden (totale breedte incl. fietspaden 60m).



Door het kunstwerk is de oversteek van de Grote Beerze ervaarbaar.

Dit geeft een ruimtelijke en functionele barrière tussen het gebied ten zuiden van de N284 (sportpark, Bladel zuid) met de rest van de kern Bladel ten noorden van de N284. Tenslotte is vrijwel het gehele oost-west lopende tracé voorzien van vrijliggende fietspaden die door bermen gescheiden zijn van de rijbanen.

Grote eiken staan vooral op de historische delen van het tracé nog aan twee zijden langs de weg. Elders zijn veelal nog delen van de laanbeplanting aanwezig, bestaand uit verspreid staande groepen en rijen, waarbij op de nieuwere delen wisselende beplantingen aanwezig zijn. De noord-zuid verbinding met de A67 is voorzien van een breed profiel met aan weerszijden jonge bomen.

Door de veelal groene en besloten omgeving van de provinciale weg, is de herkenbaarheid van de kernentrees vaak beperkt tot de kruisingsvlakken met het onderliggende wegennet en de directe belendingen. Woonbuurten zijn veelal niet zichtbaar door afschermend groen. Kenmerkend is wel dat langs dit wegdeel nauwelijks geluidsschermen, wallen of andere wegbegeleidende afscherming is aangebracht. De zichtafscherming is vrijwel altijd door opgaand groen ontstaan, dat buiten het wegprofiel van de rijstroken en fietspaden staat. Hierdoor is het beeld voor de autogebruiker en de fietser naar de omgeving toe vergelijkbaar. Voor de fietsers geldt daarnaast dat het autoverkeer wel erg dominant is en bepalend voor de beleving. Fietspaden langs de weg zijn ,mede daardoor functioneel als verbinding maar vormen geen prettige of ruimtelijk aantrekkelijke route.



Groen karakter N284 en dorpsaansluitingen.



Het brede wegprofiel met parallelweg bij bedrijventerrein Hapert.

Behoudens de bedrijventerreinen, richt bebouwing zich slechts op een paar plaatsen naar de weg. Dit is vooral bij de kernentrees en bij Hapert, waar aan de zuidzijde van de weg een strook geluidwalwoningen wordt gerealiseerd.

Conclusie

Karakteristiek voor de weg is dat deze over grote delen voorzien is van relatief brede bermstroken en voor deze regio karakteristieke laanaanplant. Dit geeft de weg niet alleen een groen, maar ook besloten karakter, dat verder wordt versterkt doordat buiten de weg ook relatief veel opgaand groen aanwezig is. Het wegbeeld is groen, zowel binnen het stedelijk gebied als het landelijk gebied.

Het huidige tracé is sterk wisselend in alle belevingsaspecten. Kwetsbaar zijn de locaties waar de N284 vanuit het open landschap zichtbaar is, en waar belangrijke bossen en beekdalen doorkruist worden. Dit zijn tevens de locaties waar de automobilist iets van het landschap kan zien en ervaren.

Een groot deel van het huidige tracé grenst aan woongebieden en bedrijventerreinen. Bedrijventerreinen richten zich in hoofdzaak naar de weg, woongebieden keren zich in hoofdzaak van de weg af. Vanuit enkele woongebieden ligt de N284 wel in het zicht (bij de Tongerlolaan in Hapert, en bij Het Look/Het Hofveld in Bladel).

4. Gebruikswaarde

Gebruikswaarde gaat over de bruikbaarheid en functionaliteit van de leefomgeving, alsmede de functionele samenhang binnen gebieden. De gebruikswaarde van de weg en omgeving wordt vooral bepaald door de efficiëntie van het ruimtegebruik en de gebruikswaarde van weg en de aanliggende omgeving voor de beoogde functie.

Voor de N284 zelf wordt de gebruikswaarde vooral bepaald door de doorstroming, de verbindingen met het verkeersnetwerk en de herkenbaarheid van afslagen voor de weggebruiker. Dit wegtraject kent relatief veel kruispunten; complexe kruispunten zorgen voor chaos in verkeersveiligheidsbeleving, wat nabij de kruisingen een druk en rommelig beeld geeft. Door de vaak brede bermen en de veelal rechte, soms zeer flauwe wegbogen tussen de kruisingsvalkken, is de weg voor het overige verkeer veelal overzichtelijk en als logische routing herkenbaar. Plaatselijk staan bomen dichter op de weg, wat in het kader van de zichtbaarheid en veiligheid wel tot beperkte belemmeringen leidt. Ondanks dat er per kern en bedrijventerrein slechts een beperkt aantal aansluitingen op de weg is, heeft dit gevoelsmatig toch aanzienlijke effecten op de beleving van de doorstroming. Vooral de mengingen van vrachtverkeer, landbouwverkeer, lijnbussen en personenwagens en parallel daaraan de fietsverbindingen maakt dat de route als drukke route beleefd wordt met matige doorstroming.

Voor aanliggende gebieden is de relatie met de weg per functie verschillend. Deze worden hierna per functie toegelicht.



Overzicht door de brede bermen en veelal rechte, soms zeer flauwe wegbogen.



Gedeelte met een smaller profiel waarbij de bomen dichter op de weg staan.

Woonomgeving

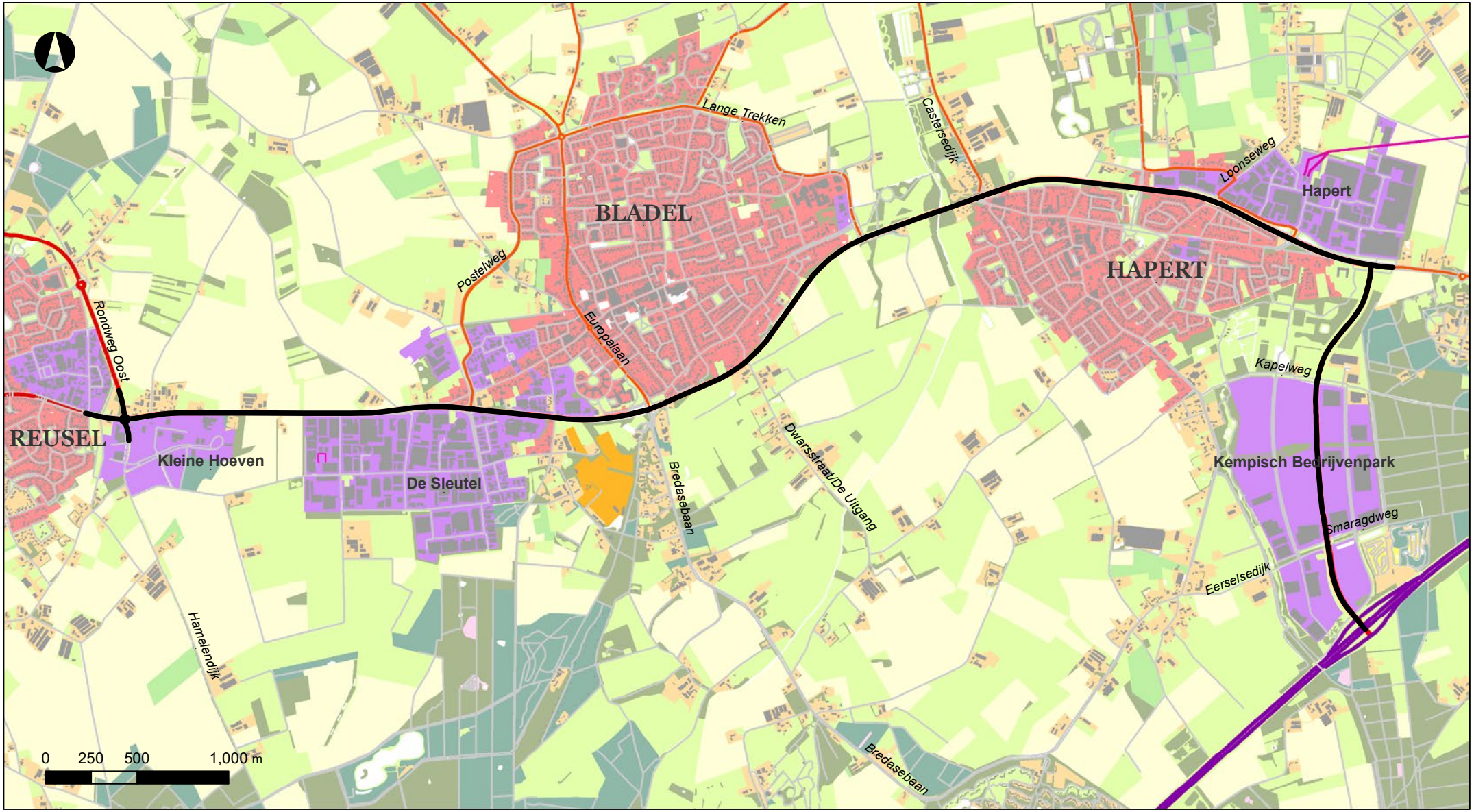
Door het beperkte aantal aansluitingen van de kernen op de weg, is de functionele aansluiting van deze regionale route op het lokale net voldoende maar beperkt. De N284 fungeert als barrière langs zowel Bladel als Hapert. Hierbij wordt in Bladel het stedelijk gebied ter hoogte van het sportpark zelfs doorsneden door de N284. Bladel Zuid ligt hemelsbreed slechts 500 meter van het centrum van Bladel. Toch wordt de afstand tussen beide gebieden door de doorsnijding met de N284 als zeer groot ervaren. Meer algemeen komt de barrièrewerking bij de kernen door het beperkte aantal oversteekmogelijkheden. De oversteekbaarheid is beperkt, er zijn heel wat oude verbindingen doorsneden. In de kaart van de netwerken zijn de volgende mogelijkheden om over te steken zichtbaar: In Bladel bij de Europalaan/Bredasebaan, bij de fietsoversteekplaats in de Dwarsstraat (tevens auto-oversteek)/De Uitgang en bij de Postelweg/ Raambrug. (De oostelijke randweg, Lange Trekken, is een T-splitsing.) In Hapert zijn er oversteekmogelijkheden bij de Castersedijk en ter hoogte van De Wijer/Energieweg. Bij de Burgemeester Woenseldreef is er een onderdoorgang. Bij Reusel zijn zowel het bedrijventerrein Kleine Hoeven als De Stad aangesloten bij de rotonde. Bij het KBP zijn 2 fietstunnels. De belangrijkste oversteeklocaties zijn op de kaart “Landschap en beleving” weergegeven. De oversteekbaarheid wordt daarnaast belemmerd doordat de stroomfunctie van deze drukke route het lastig maakt de weg over te steken. Vooral op plekken als in Bladel, waar de woongebieden en sportvoorzieningen gescheiden worden door de weg, wordt de



Bij Reusel zijn zowel het bedrijventerrein Kleine Hoeven als De Stad aangesloten bij de rotonde.



De fietspaden langs de N284 hebben vooral een utilitair karakter.



Tracédeel in studie
autosnelweg
hoofdweg
regionale weg
Lokale wegen en straten

Bebouwing
Woon- en gemengd stedelijk gebied
(Toekomstig) bedrijventerrein
Sportvelden

erven
akkerland
grasland
boomkwekerij
boomgaard

loofbos
naaldbos
heide
zand
braakliggend

geluidswering
hoogspanningsleiding
muur

Grondgebruik en netwerken

Project:	453.970
Opdrachtgever:	Gem. Bladel i.s.m. Gem. Reusel-de Mierden Provincie Noord-Brabant
Onderdeel:	Landschapsanalyse
Versie:	22/07/2019

anteagroup

POUDEROYEN compagnons
vormgeving van stad en land

barrièrewerking en oversteekbaarheid als knellend ervaren.

Bedrijvigheid

Alle bedrijventerreinen en hun toegangen zijn op kaart zichtbaar. De bedrijventerreinen Kleine Hoeven, de Sleutel en Hapert hebben nu één directe aansluiting op de N284. In toenemende mate wordt een enkele aansluiting van een volwaardig bedrijventerrein als te beperkt en kwetsbaar ervaren ook in geval van calamiteiten. Het Kempisch Bedrijvenpark is ontsloten via twee kruispunten.

Voor de gebruikswaarde voor bedrijven, waaronder landbouwbedrijvigheid, is de toegankelijkheid van percelen en terreinen een belangrijk element. Op een enkele uitzondering na zijn belendingen van de N284 niet vanaf deze weg ontsloten, maar vanaf parallelwegen of ontsluitingen vanaf de andere zijde (de niet-wegzijde). Het aantal individuele erfaansluitingen op de weg is daardoor beperkt, wat in het kader van de stroomfunctie van de weg ook noodzakelijk is. Landbouwkundig gebruik naast de provinciale weg heeft daarom geen functionele relatie met de weg.

Langzaam verkeer

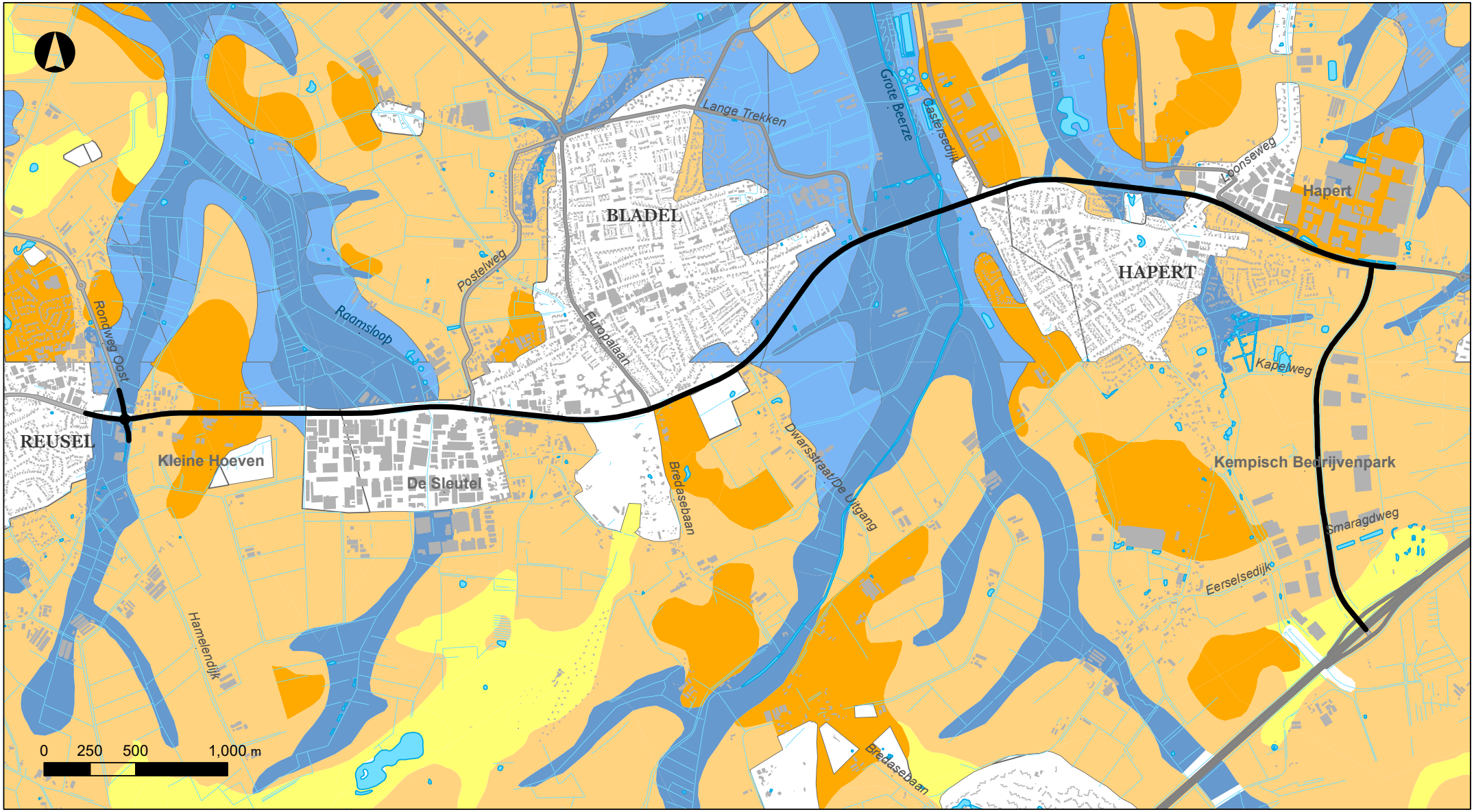
Langs grote delen van de N284 liggen vrijliggende fietspaden. Deze worden van de weg gescheiden door brede bermen. Desondanks hebben de fietspaden vooral een utilitair karakter: deze route wordt door veel fietsers gebruikt (scholieren, woon-werkverkeer, recreanten en andere gebruikers) vanwege de functionaliteit van de verbinding.

Waterhuishouding en ecologie

In het verleden is de N284 zodanig aangelegd dat de weg twee beekdalen doorsneed. In het dal van de Grote Beerze ligt de N284 op een verhoogde dijk. Vanuit de waterhuishoudingsopgaven in het gebied is de bestaande doorsnijding van de beekdalen een belangrijk gegeven.



De weg vormt een barrière voor een aantal te ontwikkelen ecologische verbindingen die de weg kruist (Raamsloop).



Geomorfologie

- Ruggen
- Dekzandvlakten, laagten en glooiingen
- (Stuif)duinen
- Antropogeen

- Beekdalen
- Beekdalglooiingen

Water

- Water
- Waterlopen

Wegen en bebouwing

- Wegen en bebouwing
- Tracédeel in studie
- Pand

Ondergrond en water

Project:	453.970
Opdrachtgever:	Gem. Bladel i.s.m. Gem. Reusel-de Mierden Provincie Noord-Brabant
Onderdeel:	Landschapsanalyse
Versie:	22/07/2019

anteagroup

POUDEROYEN compagnons
vormgeving van stad en land

Recreatie

Voor recreanten is de toegankelijkheid en de bruikbaarheid van routes belangrijk. Er kruist één lange afstandswandelroute de N284 bij de Bredasebaan in Bladel. Dit is tevens de belangrijkste fietsroute tussen Bladel en Bladel-Zuid. Doordat het aantal oversteekmogelijkheden van de N284 beperkt is, heeft deze een barrièrewerking voor kruisend verkeer. Het gebied ‘achter’ deze kruising kent meerdere recreatiebedrijven waaronder camping De achterste hoef, hotel de Tipmast en Landal ’t Vennebos. Tevens bevinden zich in het gebied Bladel Zuid een aantal fiets-, mountainbike- en wandelroutes. Dit recreatieverkeer kruist op het kruispunt Bredasebaan - Europalaan de N284 naar het centrum van Bladel.

In het gebied landt overigens zeer waarschijnlijk ook nog een plan voor windturbines, dus mogelijk van belang voor de beleving.

Ecologie en natuur

De doorsnijding van de beekdalen zorgt voor een belangrijke versnippering van de ecologische samenhang in het gebied. Ook de bos- en heidegebieden die tussen de twee beekdalen liggen, hebben een hoge ecologische waarde en er wordt veel in geïnvesteerd om die waarde verder te verhogen (leefgebied gladde slang en andere heide- en vengebonden soorten). Samen met de beekdalen zijn dit belangrijke ‘groene vingers’ richting Bladel.

In de directe omgeving van de N284 zijn geen grote natuurgebieden aanwezig. De weg vormt een aanzienlijke barrière voor een aantal te ontwikkelen ecologische verbindingen die de weg kruist, feitelijk in alle landelijke zones tussen de kernen Hapert, Bladel en Reusel.
De barrièrewerking van de weg voor omwonenden, recreanten, natuur en water wordt in het hoofdstuk kernkwaliteiten verder uitgewerkt.

Conclusie

Karakteristiek voor de weg is dat deze in oostwestrichting een belangrijke verbindende functie heeft en een stroomfunctie, maar dat door de menging van verkeerssoorten en aansluiting op het lokale wegennet de stroomfunctie wordt beperkt.

Het huidige tracé is op meerdere plaatsen een barrière voor wat betreft de oversteekkbaarheid en ook voor de recreatieve en ecologische structuren die noord-zuid gericht zijn.

5. Toekomstwaarde

Toekomstwaarde gaat over duurzaamheidsaspecten, beheer- en beheersbaarheid en over flexibiliteit en aanpassingsvermogen.

Landschap

Stabiliteit en veerkracht van het natuurlijke landschap voor toekomstige ontwikkelingen is een belangrijk uitgangspunt. Een veerkrachtig en robuust landschap kan de klimatologische veranderingen opvangen; de kwaliteit van bodem, natuur en vegetatie zorgen samen voor een landschap dat de klimaatveranderingen aankan, en dat blijvend gebruikswaarde kan bieden. Uitgangspunten vanuit stabiliteit en veerkracht zijn het behoud/versterken van de biodiversiteit in het landschap en waterbergingscapaciteit. Soortenrijke ecosystemen kunnen nieuwe ziekten, klimaatverandering en andere problemen beter aan dan soortarme beplanting en ecosystemen.

In de beekdalen in het plangebied komen waterbergings-, natuur-, en landschappelijke waarden bij elkaar. Juist hier moeten extra maatregelen voor waterberging, natuur en ecologische verbindingen genomen worden, voor een robuust toekomstig landschap. Van belang is dat de barrièrewerking van de weg (oost-west gericht) zo veel mogelijk wordt beperkt voor de noord-zuid gerichte landschappelijke, ecologische, hydrologische en recreatieve structuren. Bij de optimalisatie van de N284 is dit een belangrijk uitgangspunt.

Behoud van herkenbare en samenhangende structuren in het landschap rond de N284 is van groot belang. Denk daarbij aan beekdalen, waarbij het belangrijk is dat deze als landschappelijke eenheden zo herkenbaar



De kernen zijn zonder uitzondering breed uitgegroeid langs de N284.



Van belang bij het voorkeursalternatief is om zorgvuldig om te gaan met de bestaande wegbeplanting.

mogelijk blijven, als hydrologische systemen goed blijven functioneren en zoveel mogelijk als aaneengesloten ecologische verbindingen worden vormgegeven. Daarnaast bieden beekdalen ruimte voor klimaatadaptatie.

Landschappelijke structuren dienen daartoe ruim voldoende afmetingen te hebben om de beoogde doelen ook werkelijk te halen. Hetzelfde geldt voor het watersysteem in het landschap. Bovendien zijn deze structuren van wezenlijk belang om het solitaire karakter van de individuele kernen te behouden. Doordat de kernen zonder uitzondering breed zijn uitgegroeid langs de N284, zijn de resterende zones buitengebied van groot belang om te behouden. Dit is een voorwaarde indien kernen niet aaneen mogen groeien tot een stedelijke band (kernkwaliteit).

Dorpsgebieden

De zonerende en scheidende werking van groen tussen de N284 en woongebieden wordt over het algemeen gewaardeerd en kan als duurzaam te behouden ruimtelijk principe gehanteerd blijven. Anders is dat daar waar de kernen contact maken met de weg. Dit zijn vooral de aansluitingen en oversteken. Hier is het vanuit duurzaamheidsperspectief van belang dat de beleving van de weg en de oversteekbaarheid integraal worden meegenomen in de ontwerpoplossingen voor de weg. Deze plekken zijn als dorpsentrees, maar ook als wezenlijke punten in dagelijkse woon-, werk-, sport- en recreatieroutes markant en veelbetekenend.

Doel van het project De Egyptische Poort is het versterken van de groenstructuur en het naar het dorp brengen van het Kempisch landschap. Ook hier kan mogelijk een natuur- en ecologische verbinding gevonden worden. Daarnaast biedt het gebied mogelijkheden t.b.v. het verkoelen van het naastgelegen bedrijventerrein De Sleutel en mogelijk het bergen van hemelwater van de Sleutel in een toegankelijk openlucht water.

Wegaanleg

Flexibiliteit naar de toekomst toe is een belangrijk uitgangspunt. Daar waar voor de landschappelijke inpassing oplossingen gekozen kunnen worden, die ruimte voor toekomstige ontwikkelingen openlaten, verdienen deze de voorkeur.

Het gebruik van duurzame materialen voor weg, afrasteringen en kunstwerken voor zover mogelijk is een belangrijk uitgangspunt: Het gaat om het gebruik van hernieuwbare materialen en aandacht voor BREEAM (Beoordeling duurzaamheidsprestatie van bouwwerken) en C2C (Cradle to Cradle) methoden tijdens de uitvoering. Daarmee wordt op basis van de inzichten en kennis van nu gekozen voor een aanlegwijze die niet snel weer een vervangingsnoodzaak oproept. In het verlengde daarvan geldt als doel het beheer en onderhoud efficiënter en effectiever uit te voeren. Hierbij komen kwesties aan de orde als het omgaan met beplantingen, kunstwerken, markering, meubilair, maar ook verkeersmanagement.

Aanpassingen en aanvullingen op en rond de N284 dienen een zodanige afmeting of structuur te hebben dat zij ook in veranderende omstandigheden van bijvoorbeeld klimaat, of verkeer flexibel kunnen functioneren.

Van belang bij de uitwerking van het voorkeursalternatief is om zorgvuldig om te gaan met de bestaande wegbeplanting en deze waar mogelijk te behouden, omdat deze een iconische werking hebben voor het Kempische landschap. Volwassen bomen vormen op velerlei wijzen een bindmiddel tussen de stedelijke en landelijke woongebieden enerzijds en de effecten van de regionale verkeersopgave anderzijds. Hoe dan ook zullen deze hoofdverkeersstroom en de woon- en groengebieden tegen elkaar aan blijven liggen en dient binnen het profiel van wegen en bermen een goede inpassing te worden gerealiseerd.

Conclusie

Naast de meer generieke duurzaamheidsaspecten en toekomstwaarden die van belang zijn bij de aanleg, beheer en onderhoud van de weg, spelen vooral ook locatiespecifieke aspecten een rol. Een juiste afstemming tussen gebiedswaarden, individuele kernen en de effecten van de doorsnijdende weg zijn van belang en vragen aandacht bij de verdere uitwerking van een VKA voor de weg.

6. Kernkwaliteiten

Uit de toekomstwaarde, belevingswaarde en gebruikswaarde kunnen de volgende kernkwaliteiten worden gedistilleerd.

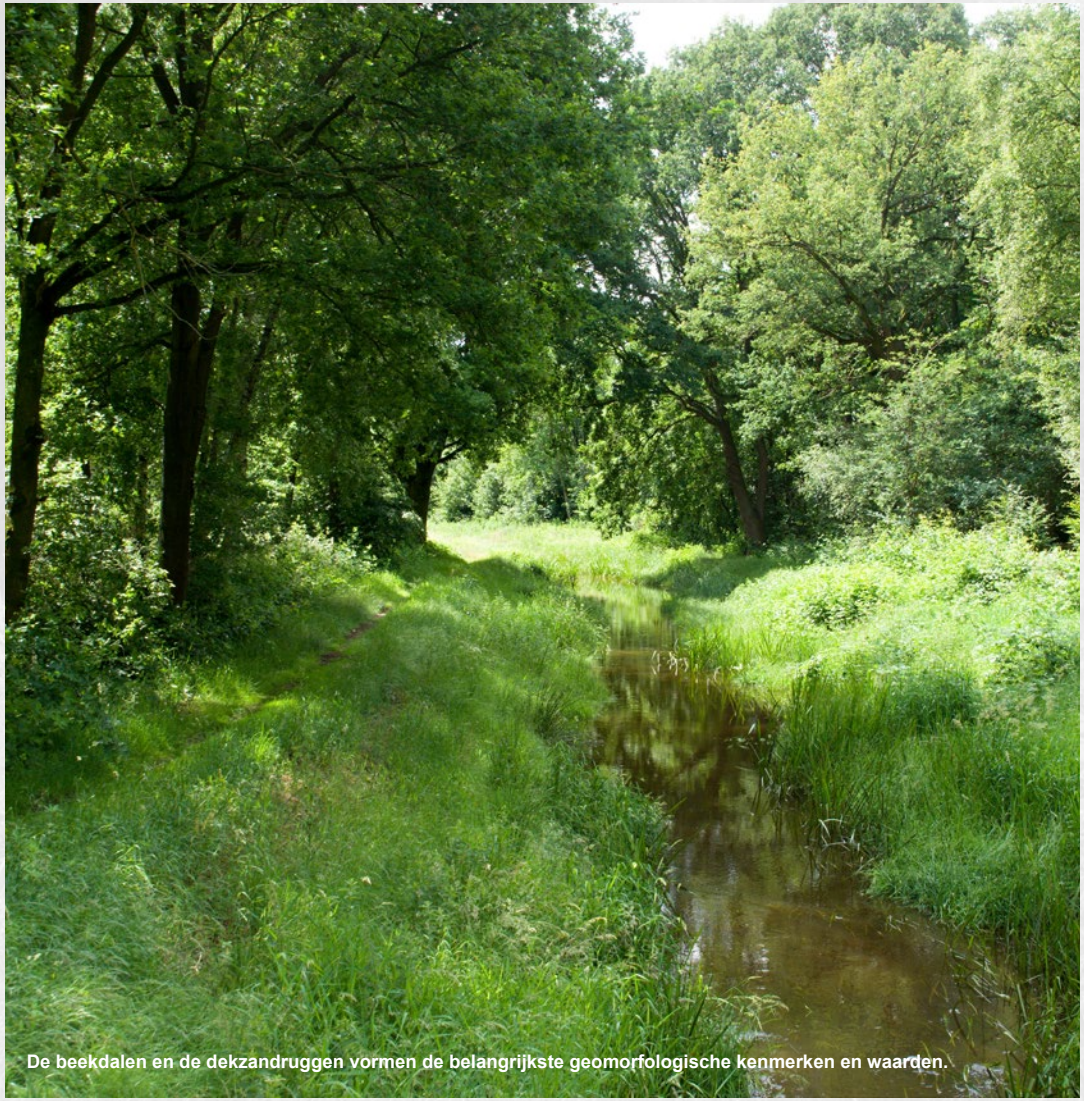
Ondergrond en water

In het zacht golvende dekzandlandschap van Oost-Brabant zijn de beekdalen en de dekzandruggen de belangrijkste geomorfologische kenmerken en waarden. De beekdalen van de Raamsloop en van het Wagenbroeksloopje zijn inmiddels deels bebouwd (met De Sleutel en nieuwe woonwijken van Hapert). De beekdalen zijn hier onderbroken.
Van de beken in de beekdalen is de Grote Beerze de belangrijkste. Deze beek is verder stroomafwaarts voorzien van bijzondere filters en extra bochten, en ook ten noorden van het studiegebied is sprake van natuurontwikkeling en beekherstel.

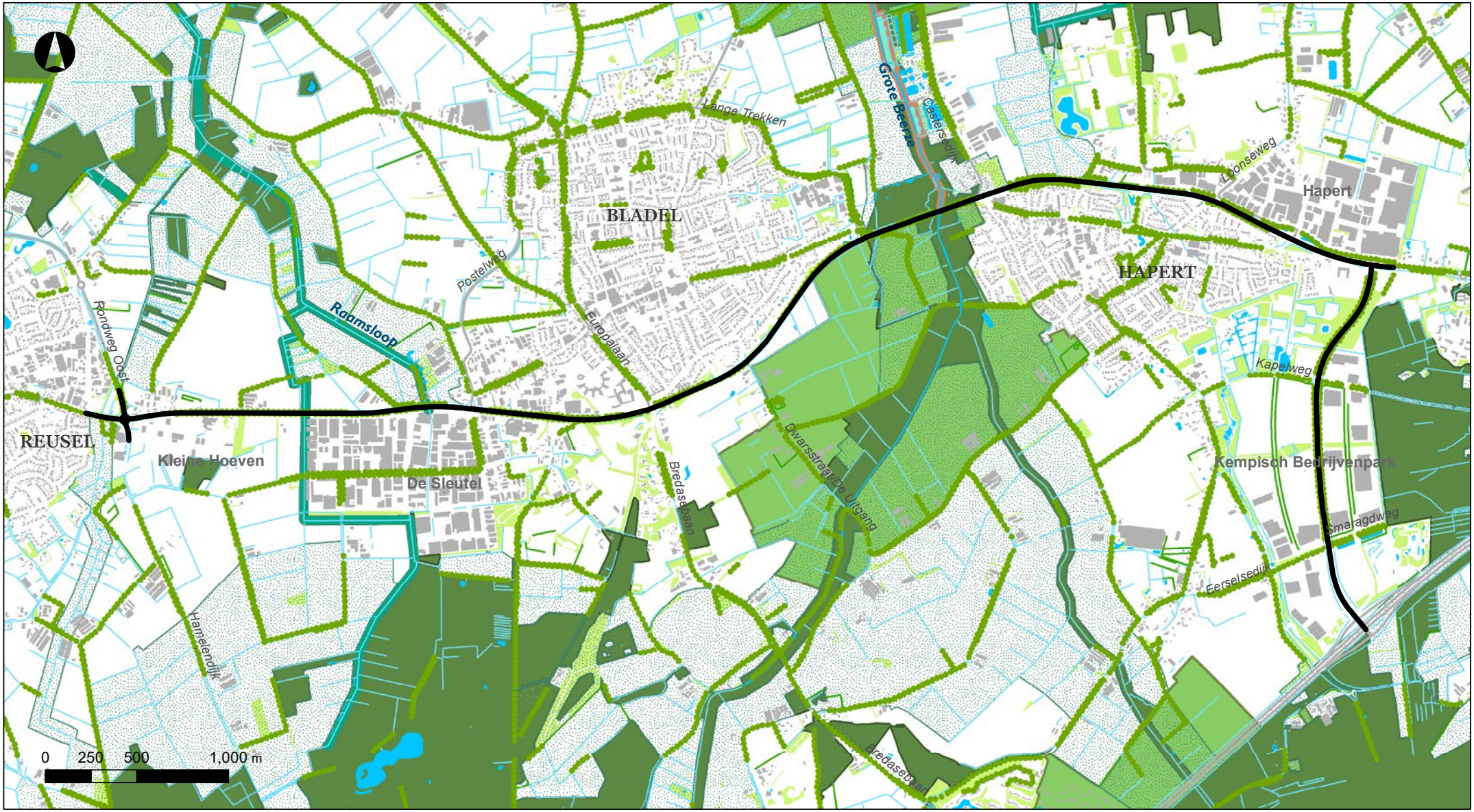
Er zijn geen bijzondere aardkundige waarden in het studiegebied.

Natuur, bos en landschapselementen

In het plangebied liggen verschillende typen landschap die niet alleen voor een gevarieerd beeld maar ook voor verschillende biotopen zorgen. Bestaande en nieuwe natuur is in het plangebied geconcentreerd in de vele bos- en heidegebieden (Cartierheide, diverse boscomplexen). In de beekdalen liggen de belangrijkste ecologische verbindingszones. Een groot deel van de groenblauwe mantel ligt eveneens in de beekdalen. Dit zijn de gebieden waar inpassing van de weg gepaard dient te gaan met een verbetering van de ruimtelijk kwaliteit op het gebied van landschap, natuur en water. Dit gaat dus verder dan alleen de landschappelijke inpassing van de weg zelf.



De beekdalen en de dekzandruggen vormen de belangrijkste geomorfologische kenmerken en waarden.



- Natura2000 gebieden
- NatuurNetwerk Brabant
- Attentiegebied NatuurNetwerk Brabant
- Ecologische Verbindingszones
- Groenblauwemantel
- Water
- Waterlopen
- bomenrij
- heg, haag
- Tracédeel in studie
- Hoofdwegen
- Bebouwing
- Overig bosgebied

Natuur, bos en landschapselementen

Project:	453.970
Opdrachtgever:	Gem. Bladel i.s.m. Gem. Reusel-de Mierden Provincie Noord-Brabant
Onderdeel:	Landschapsanalyse
Versie:	22/07/2019

antea group

POUDEROYEN compagnons
vormgeving van stad en land

Een deel van de landschapselementen en bosjes heeft behalve natuurwaarde ook historische waarde.

Occupatielaag

Cultuurhistorische waarden

In de omgeving van het plangebied is de Cartierheide het belangrijkste cultuurhistorisch waardevolle landschap. Het nabijgelegen gehucht Dalem vormt een historische structuur, als ook het landgoed Ten Vorsel ten zuiden van Bladel. De voormalige tramlijn Eindhoven - Reusel loopt deels parallel met het tracé van de N284. De lijn werd geopend in 1897 en gebruikt tot 1937. De tramrails en haltes zijn opgebroken. In het landschap zijn nog enkele verwijzingen naar het voormalige traject zichtbaar.

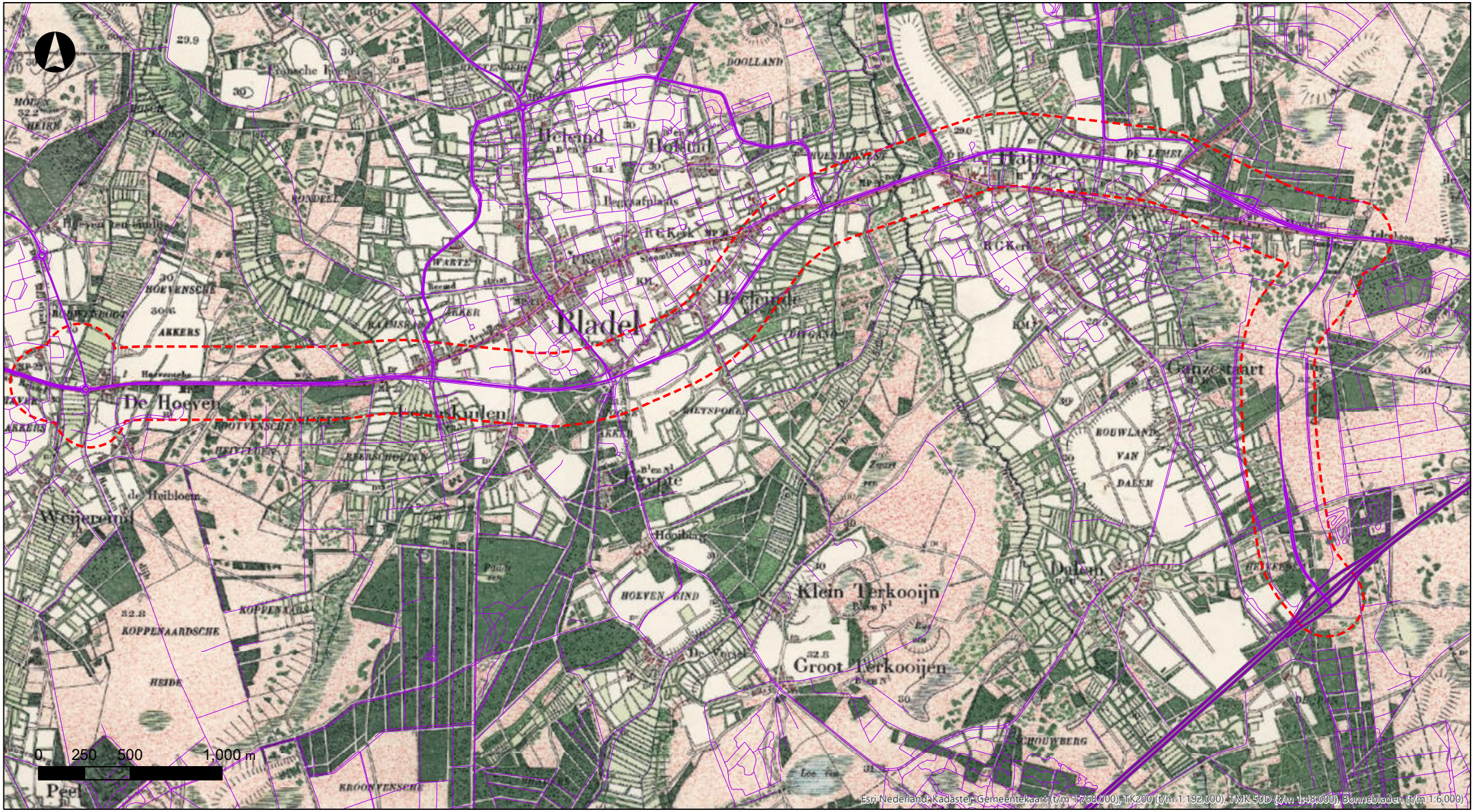
Diverse historische structuren worden door de N284 doorsneden. Zie hiervoor de kaart: doorsnijdingen. Doorsnijdingen zijn er vooral daar waar de ‘nieuwe’ rondwegen zijn aangelegd (Bladel en Hapert).

In de nabijheid van de N284 zijn diverse archeologische waardevolle terreinen aanwezig (zie kaart).

In het gebied zijn enkele beschermde archeologische monumenten aanwezig, deze liggen echter allen ver van het huidige tracé (bij Lemel, Beerzedal en steenoven en de Castersedijk)



Kunstwerk als symbool voor de voormalige tramlijn Eindhoven-Reusel.





1900: Iets ingezoomd:
De stoomtram rijdt over het tracé van de hoofdweg van Reusel naar Eindhoven

Huidig wegennet

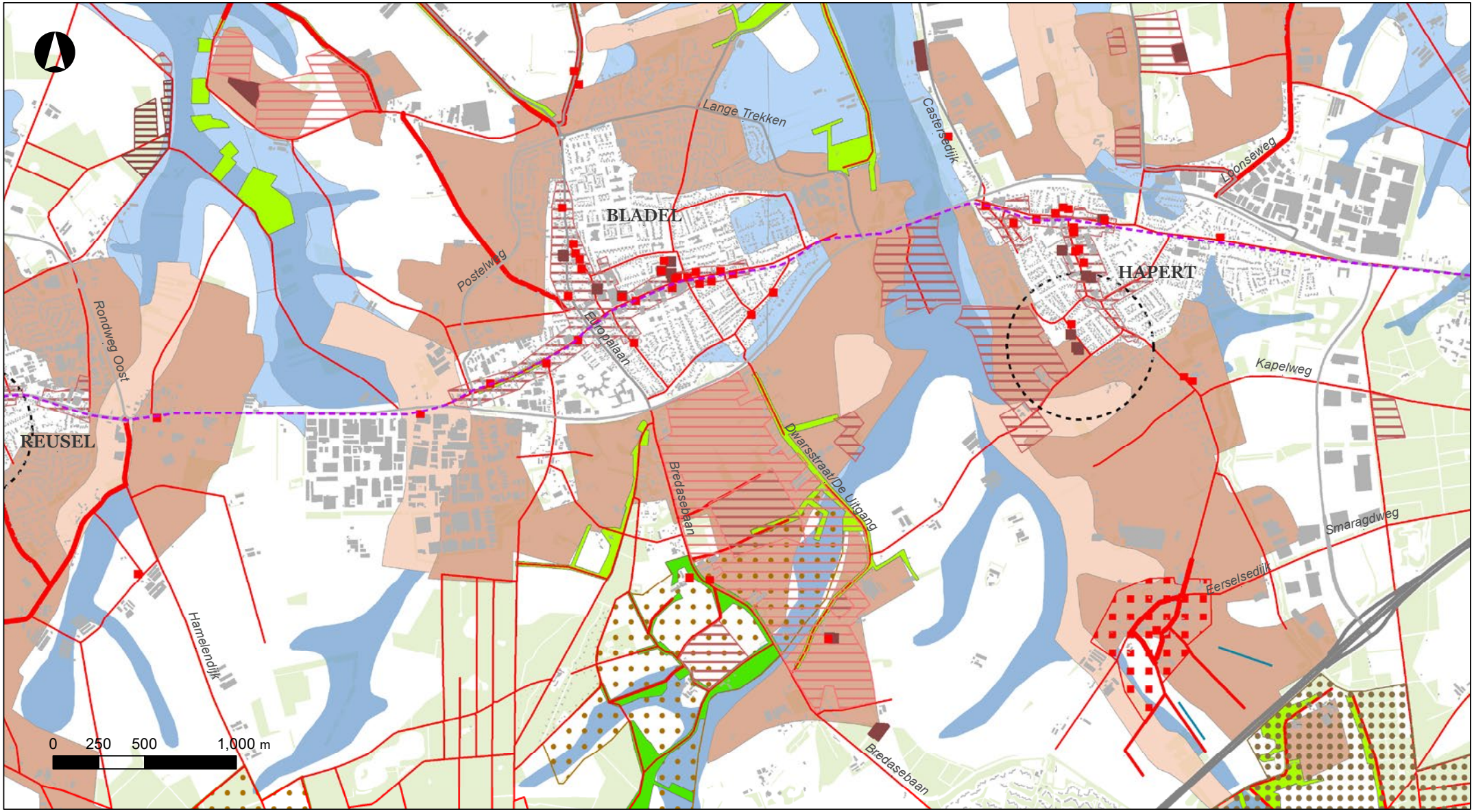
- autosnelweg
- hoofdweg; regionale weg
- Lokale wegen en straten
- 200 meterzone huidige N284

Historische kaart 1900

Project:	453.970
Opdrachtgever:	Gem. Bladel i.s.m. Gem. Reusel-de Mierden Provincie Noord-Brabant
Onderdeel:	Landschapsanalyse
Versie:	22/07/2019

anteagroup

POUDEROYEN compagnons
vormgeving van stad en land



Bebouwing
Bossen

Historische bouwkunst
- Rijksmonument
- Overige historische bebouwing
- Historische stedenbouw
- Tramlijn (tracé 1900)

Cultuurhistorische landschappen
- Oudzandlandschap Cartierheide
- Overige historische vlakken
- Molenbiotoop
- Historische zichtrelaties
- Hoge zwarte enkeerdgronden
- Lage enkeerdgronden (in beekdalen)

Beekdalen
Beekdalglooiingen

Archeologisch waardevolle terreinen
- Zeer hoge archeologische waarde, beschermd
- Zeer hoge archeologische waarde
- Hoge archeologische waarde
- Archeologische waarde

Historische groenstructuren
- Zeer hoog
- Hoog
- Redelijk hoog

Historische lijnen (wegen)
- Zeer hoog
- Hoog
- Redelijk hoog

Cultuurhistorische waarden

Project:	453.970
Opdrachtgever:	Gem. Bladel i.s.m. Gem. Reusel-de Mierden Provincie Noord-Brabant
Onderdeel:	Landschapsanalyse
Versie:	22/07/2019

anteagroup

Pouderoyen compagnons
vormgeving van stad en land

In de nabijheid van de N284 ligt nog de volgende historische bebouwing: Muggenhool ong. (aardappelbewaarplaats) en de luchtwachttoren op de Bossingel (gemeentelijk monument), de voormalige melkfabriek Sint Isidorus (gemeentelijk monument Bladel), de voormalige tramhalte in Hapert, (gemeentelijk monument Bladel/Hapert) en de langgevelboerderij op de Hoeven 8 (Dit is geen gemeentelijk monument). Er liggen geen gebouwde rijksmonumenten aan of bij het tracé.

Grondgebruik en routestructuren

De N284 ligt als rondweg zonder uitzondering tegen de kernen aan. Grenzend aan de N284 liggen woonwijken en bedrijventerreinen. De sport- en recreatieterreinen liggen veelal aan de andere kant van de weg. Voor de toegankelijkheid hiervan zijn de bestaande oversteken, in het bijzonder bij de Bredasebaan en de burgemeester van Woenseldreef, onontbeerlijk. De huidige oversteken en praktische korte verbindingen worden evenwel soms ook als barrière ervaren. Vooral de jongere jeugd wordt veelal met de auto naar de sportparken gebracht vanwege de ligging van het sportpark aan de overzijde van de weg. Daarnaast wordt de doorgesneden Leemskuilen regelmatig gebruikt als oversteek voor langzaam verkeer omdat men niet wil omrijden of wachten voor de bestaande oversteken.

Elke kern kent een aantal aansluitingen op de N284 voor het gemotoriseerd verkeer. Deze aansluitingen zijn hoofdzakelijk beperkt tot enkele hoofdwegen binnen de verschillende dorpen, wat gunstig is voor de doorstroming op de provinciale weg. De enkele aansluitingen op de N284 van de bedrijventerreinen bij Reusel en Bladel wordt als een beperking ervaren.



Beperkte aansluitingen op de N284 van de bedrijventerreinen bij Reusel en Bladel wordt als een knelpunt ervaren.

Buiten de kernen is het grondgebruik gemengd: Bos en natuurgebied, akkerbouw en weilanden en, op enige afstand van de kernen recreatieve bestemmingen, zoals enkele huisjesterreinen.

7. Aanbevelingen en vervolg

Aanbevelingen voor vervolgonderzoek / scenario-studie vanuit ruimtelijke kwaliteit

Voor (een vergelijking van) mogelijke toekomstige optimalisaties van de N284 stellen wij voor de volgende uitgangspunten in elk geval mee te nemen:

- Efficiëntie van het ruimtegebruik, hoe kleiner de voetafdruk van de verkeersruimte hoe beter de kansen voor een ruimtelijk goede inbedding in de omgeving;
- De gebruikswaarde van het lokale verkeersnetwerk en de oversteekbaarheid en veiligheid van de N284 zoveel mogelijk te verbeteren en differentiëren naar modaliteiten (fiets / auto).
- Bij de optimalisatie de doorsnijdingen van de beekdalen zoveel mogelijk te verminderen, en bestaande doorsnijdingen te voorzien van een goede ecoverbinding en zo mogelijk recreatieve verbindingen onder de weg door of over de weg heen, waarbij recreatieve verbindingen, groen (ecoverbindingen) en dorp een doorgaande verbinding vormen. Daarbij meekoppelkansen benutten om een goede natuurverbinding te realiseren tussen Reusel en Bladel naast het dal van de Raamsloop (dat in het verleden is bebouwd); de westelijke aftakking langs de kern Reusel biedt nog veel kansen. Deze verbinding kan tevens ingezet worden voor recreatie, of voor waterdoelen.
- De weg heeft in oost-westelijke richting positieve kanten (en kansen). Niet alleen loopt de weg over grotere delen over een historische lijn en is daarmee zelf ook onderdeel van het cultuurhistorische landschap (de negatieve impact is van een later tijdstip), maar ook als (potentiële) ecologische (sub)verbinding heeft de weg waarde. Ondanks dat de noord-zuidverbindingen waardevoller zijn, zijn koppelingen in oost-westelijke richting tussen deze structuren ook van waarde. Gezien het groene karakter van de weg liggen hier kansen.



POUDEROYEN compagnons
vormgeving van stad en land

anteagroup