

**GEMEENTE CUIJK EN PROVINCIE
NOORD BRABANT**

Tracéstudie randweg Haps

MER

GEMEENTE CUIJK EN PROVINCIE NOORD BRABANT

Tracéstudie randweg Haps

MER

Bestand : P:\prj100\CUY\007\cal\Traces\20100426 Rapport
Tracéstudie\Tracéstudie-3traces\20100520 Randweg Haps -
Rapport Tracéstudie.wpd
Project : CUY007

Gecontroleerd door : P.W.M. van Zandvoort

20 mei 2010



Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Analyse plangebied	2
2.1	Verkeerskundige analyse	2
2.2	Landschapsanalyse	8
2.2.1	Abiotiek	8
2.2.2	Occupatie	9
2.2.3	Opname huidig landschap	16
2.2.4	Conclusie	18
2.3	Ecologie	18
2.3.1	Gemeentelijk beleid	18
2.3.2	Provinciaal beleid	20
2.3.3	Nationaal beleid	21
2.3.4	Natuurwaarden	21
2.4	Archeologie	22
3	Beschrijving tracés	23
3.1	Nulplus alternatief	23
3.2	Alternatief 1	24
3.3	Alternatief 2	25
3.4	Alternatief 3	27
3.5	Alternatief 4 (ingebracht vanuit klankbordgroep)	28
3.6	Alternatief 5 (ingebracht vanuit klankbordgroep)	30
4	Afweging	32
4.1	Overeenkomsten en verschillen	32
4.2	Conclusie afweging	34

Bijlagen

Afbeeldingenlijst

Afbeelding 1: Zoekgebied	2
Afbeelding 2: Gemeentelijk natuurbeleid	19
Afbeelding 3: Provinciaal natuurbeleid	20
Afbeelding 4: Alternatief 1	24
Afbeelding 5: Alternatief 2	26
Afbeelding 6: Alternatief 3	27
Afbeelding 7: Alternatief 4	29
Afbeelding 8: Alternatief 5	30
Afbeelding 9: Alternatief 1b	33
Afbeelding 10: Overzichtskaart alternatieven	34

1 Inleiding

Deze tracéstudie is uitgevoerd in het kader van de MER studie “randweg Haps” om te komen tot drie in het MER te onderzoeken tracés. Ten behoeve van de tracéstudie is een klankbordgroep geformeerd uit bewoners van Haps dan wel belanghebbenden. Tijdens de informatieavond d.d. 16-12-2009 waar een toelichting is gegeven op de procedure en opdracht die Kragten heeft gekregen, heeft men zich kunnen aanmelden voor deze klankbordgroep.

In dit rapport worden de met de klankbordgroep besproken tracés voor de randweg Haps toegelicht, evenals de keuze voor de uiteindelijk in het kader van het MER te onderzoeken tracés en het nulplus alternatief.

Tijdens de eerste bijeenkomst van de klankbordgroep (d.d. 19-01-2010) zijn de kansen en knelpunten geïnventariseerd in het gebied om Kragten input te geven voor de tracés. In de projectgroep van 25 februari 2010 zijn drie mogelijke tracés besproken. Op 24 maart 2010 zijn de drie tracés voorgelegd aan de klankbordgroep. De klankbordgroep heeft hieraan twee tracés toegevoegd. Kragten heeft vervolgens alle tracé-alternatieven nog eens beoordeeld op diverse aspecten (verkeer, landschap, natuur / ecologie) en richting de gemeentelijke projectgroep een voorkeur uitgesproken voor drie tracés naast het nulplus-alternatief. De projectgroep heeft op zijn beurt de totale vijf tracés teruggebracht naar drie tracés die in de startnotitie zullen worden meegenomen.

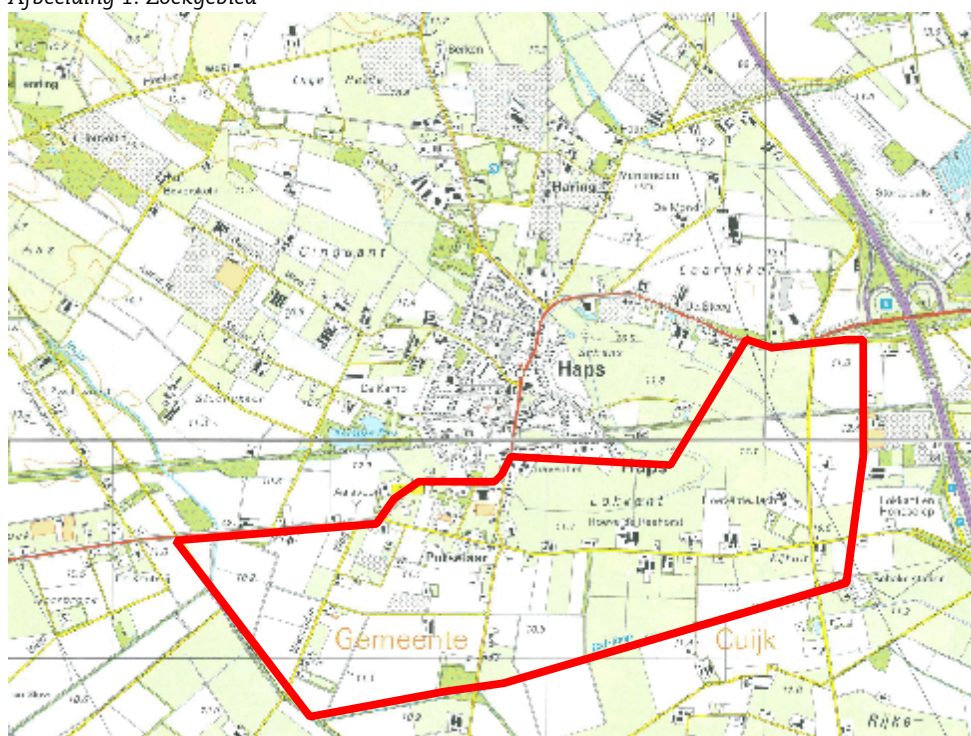
De afweging heeft met name plaatsgevonden op basis van landschappelijke kansen en bedreigingen, het verwachte gebruik als gevolg van de situering van het tracé ten opzichte van het bestaande tracé door Haps, de ligging van (waardevolle) bebouwing en percelen en de mate waarin op bestaande infra kan worden aangesloten.

Achtereenvolgens worden in dit rapport een analyse van het plangebied gemaakt (hoofdstuk 2) en worden de tracés besproken (hoofdstuk 3). In hoofdstuk 4 wordt de afweging met betrekking tot de tracékeuze gepresenteerd.

2 Analyse plangebied

In paragraaf 2.1 volgt een analyse van de situatie op het gebied van de bestaande en toekomstige verkeersrelaties in het zoekgebied. Hierbij wordt tevens het zoekgebied gedefinieerd. De analyse van het zoekgebied is uitgevoerd volgens de lagenbenadering met een studie van de ondergrond, de bestaande netwerken en de occupatie door de eeuwen heen. Achtereenvolgens komen de verkeerskundige analyse (paragraaf 2.1), de landschapsanalyse (paragraaf 2.2), waar met name de ondergrond en huidige occupatie worden belicht, een studie van de natuurwaarden (paragraaf 2.3) en een studie van de archeologische kwaliteiten in het zoekgebied (paragraaf 2.4) aan bod.

Afbeelding 1: Zoekgebied



2.1 Verkeerskundige analyse

Verkeerskundig gezien vormt de N264 een belangrijke schakel in het Regionaal Verbindend Wegennet in Noordoost-Brabant. De weg vormt de verbinding tussen de A50 bij Uden en de A73 nabij Haps. Momenteel maken in de kern Haps circa 10.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik van de N264. Ondanks dat de weg qua capaciteit deze aantallen verkeer moet kunnen verwerken en deze aantallen passen bij de functie van gebiedsontsluitingsweg wordt in de kern Haps een leefbaarheidsprobleem ervaren.

Verwacht wordt dat het aantal verkeersbewegingen in en om Haps zal toenemen. Enerzijds vanwege autonome groei, anderzijds vanwege de ontwikkeling van het Regionaal Bedrijventerrein Laarakker (RBL). Met name laatstgenoemde ontwikkeling zal naar verwachting grote invloed hebben op de verkeersstromen in het zoekgebied. Zo wordt verwacht dat vanwege de toename van verkeer het doorgaand verkeer alternatieve routes zal kiezen door het buitengebied (De Bengels, Lokkantseweg, Putselaarstraat). In de rapportage 'Verkenning N264' (Grontmij 2008) is uitgesproken dat een zuidelijke randweg het grootste oplossend vermogen heeft voor de geconstateerde problematiek in Haps.

Hieronder wordt dieper ingegaan op de belangrijkste verkeerskundige aspecten ten behoeve van de meningsvorming over de (on)mogelijkheden voor de randweg Haps. Deze verkeerskundige analyse vormt de basis voor het bepalen van het oplossend vermogen van drie tracé-varianten alsmede de 0+-variant. Basis voor deze analyse vormen enerzijds verkeerskundige basisgegevens (ongevallen, tellingen), anderzijds de analyses die reeds in het kader van de Verkenning N264 (Grontmij, 2008) hebben plaatsgevonden.

1. Basisgegevens huidige situatie

Ongevallen

Onderstaande tabel laat het aantal ongevallen in de afgelopen vijf jaar zien.

Jaar	Dodelijk	Letsel	UMS	Totaal
2004	0	3	3	6
2005	0	3	4	7
2006	1	1	2	4
2007	0	0	6	6
2008	0	2	5	7
Totaal	1	9	20	30

Bron: Viastat-Online

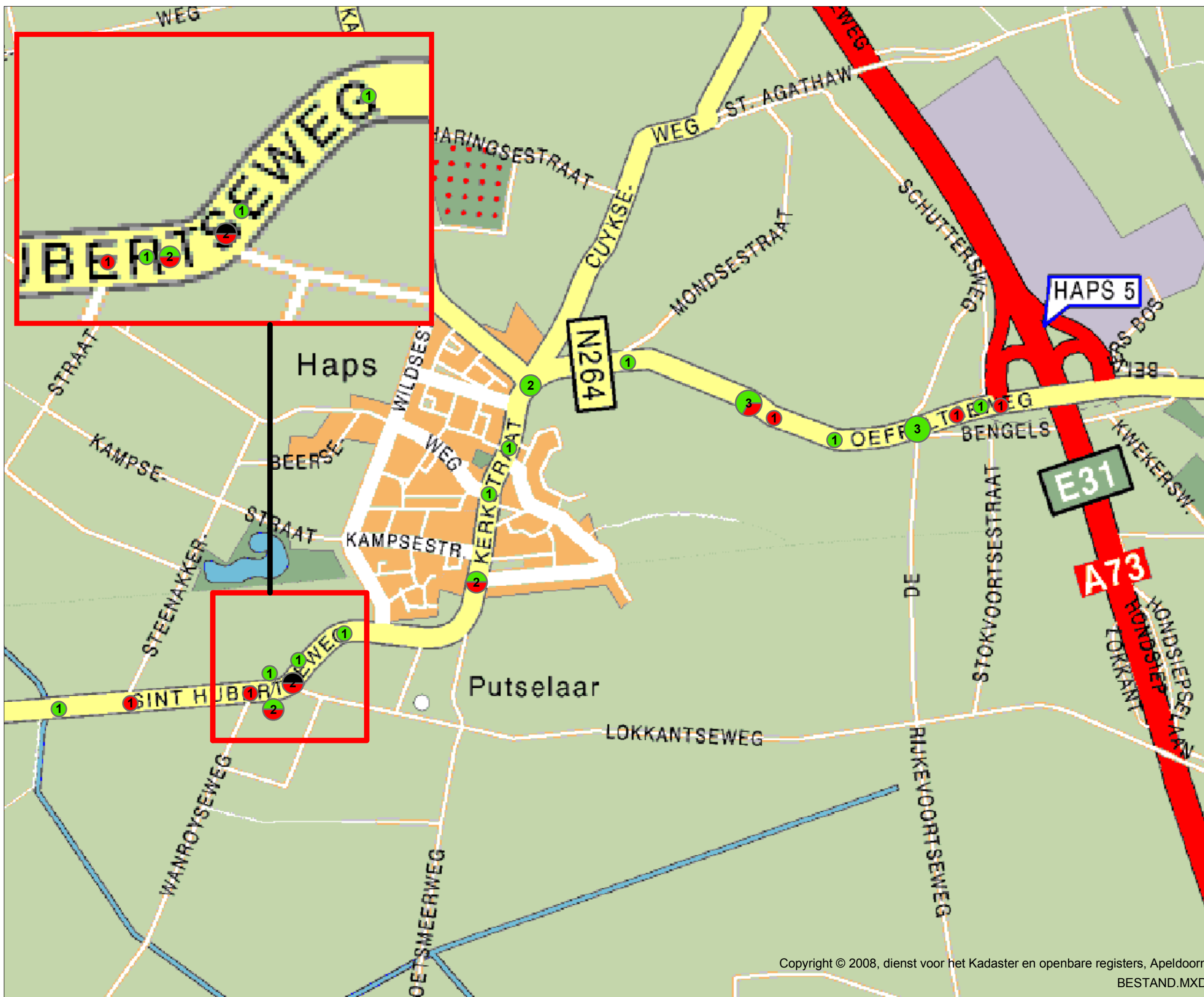
De afgelopen vijf jaar hebben zich 30 ongevallen voorgedaan op de N264 (wegvak Steenakker t/m de westelijke aansluiting op de A73). De meeste ongevallen vinden plaats op de wegvakken buiten de bebouwde kom aan weerszijden van Haps. Met name de bocht in de Sint-Hubertseweg ter hoogte van de Putselaarstraat springt er negatief uit. Hier heeft in 2006 een dodelijk ongeval plaatsgevonden.

Binnen de bebouwde kom van Haps doen zich 'slechts' zes ongevallen voor in vijf jaar, waarvan één letselongeval. De meeste ongevallen betreffen ongevallen als gevolg van foutief voorrang verlenen of eenzijdige ongevallen (bomen e.d.).

Opvallend is dat slechts drie bestuurders van een fiets en bromfiets betrokken zijn geweest bij de ongevallen. De kaart op de volgende pagina laat de ongevallen zien.

Objectief gezien is dus niet direct sprake van een knelpunt op het onderzochte wegvak, zeker niet binnen de bebouwde kom. Dat neemt niet weg dat de beleving van de verkeersonveiligheid (subjectieve verkeersonveiligheid) door bewoners van het dorp wel negatief is, getuige de klachten uit het dorp met betrekking tot verkeersdrukke, vrachtverkeer, oversteekbaarheid en leefbaarheid. Met name de verkeersdrukke in relatie tot de basisschool wordt als een knelpunt ervaren. (Grontmij 2008)

Ongevallen 2004-2008



Legenda

- Ongeval met dode(n)
- Ongeval met slachtoffer(s)
- Uitsluitend materiële schade

N
december 2009

CUY007

kragten

GEDEELTE
LANDSCHAPSAANLEG
CIVIELE TECHNIEK

Copyright © 2008, dienst voor het Kadaster en openbare registers, Apeldoorn.

BESTAND.MXD

Postbus 14, 6040 AA Roermond
Schoolstraat 8, Herten
www.kragten.nl
T (0475) 39 59 79
F (0475) 31 75 45
E info@kragten.nl

Intensiteiten

Op basis van intensiteitsgegevens van de provincie Noord-Brabant (www.brabant.nl) blijkt voor het jaar 2008 een etmaalintensiteit van 9.733 motorvoertuigen binnen de bebouwde kom van Haps. Circa 15% is (middel)zwaar verkeer. Uit een vergelijking met naastgelegen wegvakken blijkt dat de intensiteit licht toeneemt van west naar oost tot aan de aansluiting met de A73 tot om en nabij de 10.000 mvt./etm. Uit de Verkenning N264 blijkt een intensiteits-capaciteitsverhouding (I/C-verhouding) van 0,7 à 0,8 voor het gedeelte binnen de bebouwde kom. Dit betekent dat in de huidige situatie het verkeer in Haps slechts incidenteel een knelpunt vormt. Vanaf een waarde boven de 0,8 wordt doorstroming structureel als een knelpunt ervaren.

In de huidige situatie wordt dan ook geen extreme situatie geconstateerd. Weliswaar is het aandeel (middel)zwaar verkeer vrij hoog, maar de totale etmaalintensiteit behoort toe aan een weg met de functie gebiedsontsluitingsweg. Duurzaam Veilig hanteert als norm 5.000 - 20.000 mvt./etmaal. Gelet op de I/C-verhouding doen zich ten aanzien van doorstroming in de huidige situatie geen knelpunten voor.

Doorgaand verkeer

Uit modelgegevens die de Grontmij heeft gehanteerd bij het opstellen van de Verkenning N264 blijkt een percentage doorgaand verkeer van 47% binnen de kern Haps. Hierbij is doorgaand verkeer gedefinieerd als verkeer dat in het gehele gebied tussen Mill en de A73 over de N264 blijft rijden. In Haps maakt dit dus 47% uit van de totale hoeveelheid verkeer op de N264. Dit is een hoog aantal, dat verklaard kan worden door de functie van de N264 in het Regionaal Verbindend Wegennet in combinatie met de relatief geringe verkeersproductie- en attractie van Haps zelf. Ondanks dit hoge percentage is de daadwerkelijke hoeveelheid verkeer, getuige de functie van de N264, niet hoog te noemen waardoor het aspect 'doorgaand verkeer' als zodanig objectief niet als knelpunt wordt aangemerkt. (Grontmij 2008)

Conclusie huidige situatie

- objectief gezien geen grote knelpunten (ongevallen, intensiteit, doorgaand verkeer en snelheid), ook niet ten aanzien van akoestiek en luchtkwaliteit;
- subjectief wel klachten vanuit het dorp: veel verkeer, oversteekbaarheid, snelheid, vrachtverkeer met als gevolg dat de leefbaarheid onder druk staat.

2. Doorkijk naar toekomstige situatie (2020)

Intensiteiten

Autonome groei en ruimtelijke ontwikkelingen (m.n. RBL) leiden tot een verwachte etmaalintensiteit van circa 17.400 mvt. in 2020 (verkeersmodel). Voor beide scenario's blijft de I/C-verhouding in Haps 0,7 / 0,8. Op basis van het verkeersmodel prognosticeert de Grontmij dat 'vanwege doorstromingsproblemen in de kern Haps' een alternatieve route zal ontstaan rondom Haps via De Bengels en de Lokkantsweg, met name voor vrachtverkeer van en naar het RBL.

Doorgaand verkeer

Uit de Verkenning N264 blijkt een verwacht percentage doorgaand verkeer van 71%, uitgaande van alleen autonome groei. Worden ruimtelijke ontwikkelingen zoals het RBL meegenomen dan blijkt voor 2020 43% doorgaand verkeer. Deze daling is te verklaren doordat verkeer in het scenario met ruimtelijke ontwikkelingen volgens het verkeersmodel gebruik gaat maken van alternatieve routes via De Bengels en de Lokkantseweg.

Conclusies toekomstige situatie

- ondanks beperkte groei van het verkeer is er objectief gezien nog geen sprake van een acuut doorstromingsprobleem in de kern Haps in een situatie van alleen autonome groei;
- de in de huidige situatie geconstateerde leefbaarheidsproblematiek zal zich ook in de toekomst manifesteren;
- ondanks beperkte groei van het verkeer zal de hoeveelheid doorgaand verkeer in de kern Haps met 4% afnemen;
- in het scenario met ruimtelijke ontwikkelingen (RBL) ontstaat volgens Grontmij, ondanks dat nauwelijks extra verkeer door Haps gegenereerd wordt, wel een doorstromingsprobleem in Haps met als gevolg dat de route De Bengels - Lokkantseweg veelvuldig als alternatieve doorgaande route zal worden gekozen.

3. Verkeerskundige aandachtspunten bepaling tracé-varianten

Om verkeerskundig gezien een maximaal oplossend vermogen te bereiken dient aan een aantal voorwaarden te worden voldaan:

- voorkomen van omrij-afstanden. Wanneer de route door de kern Haps sneller blijft zal de randweg niet of nauwelijks door doorgaand verkeer gebruikt worden.
- om het gebruik van de randweg voor doorgaand verkeer maximaal te laten zijn dient de randweg vanuit de A73 en vanuit de richting Mill / Uden de logische route te zijn. Men dient als het ware af te slaan wanneer men herkomst of bestemming in Haps heeft.
- gelet op de ontwikkeling van het RBL is een directe ontsluiting van het RBL op de randweg wenselijk. Verkeerskundig gezien is een koppeling tussen de randweg en de ontwikkeling van het RBL dus wel degelijk wenselijk!
- om de barrièrewerking van de randweg minimaal te laten zijn en de noodzakelijke bereikbaarheid te garanderen, zijn aansluitingen op het onderliggend wegennet noodzakelijk.

2.2 Landschapsanalyse

De eventuele aanleg van een randweg N264 rondom het kerkdorp Haps zal belangrijke gevolgen hebben voor de direct aangrenzende omgeving. Dit geldt zowel voor de aanwezige kavels en bebouwing als voor het totale landschap dat door de weg wordt doorkruist. Met name enkele belangrijke lijnvormige elementen in de zone zullen te maken krijgen met een doorsnijding door de nieuwe randweg. Het is daarom belangrijk om in de tracé studie het omliggende landschap te inventariseren, analyseren en de kwaliteiten te benoemen.

2.2.1 Abiotiek

Haps is gesitueerd op de stroomruggen van de meanderende Maas. Dit landschap met een kenmerkend vlechtpatroon dateert uit de laatste ijstijd. De Maas ligt tegenwoordig verder verwijderd van de dorpskern.

Geomorfologie

In vrijwel de gehele zoekzone is deze geomorfologische structuur duidelijk zichtbaar. De kleine kern van Haps is gelegen op een hoger gelegen terrasrestrug, temidden van zeer oude akkers (zgn. oude bouwlanden) met enkele hoeven op de zandige welvingen. Het dorp heeft zich uitgebreid door verdichting in de kern en langs de verbindingswegen die eveneens over de hoogst gelegen gronden lopen richting de dorpen Cuijk, Wanroij en Rijkevoort.

Een in het landschap duidelijk herkenbare, ellipsvormige geul bevindt zich zuid-oostelijk van het centrum, d.w.z. centraal in de zoekzone. Deze geul is uitgesleten door de Maas tijdens de ijstijd en vervolgens niet meer opgevuld. Dit patroon in het landschap is bijzonder waardevol als getuigenis van geomorfologische processen.

Het plangebied omvat, behalve de geul en ruggen van de vlechtende rivier, ook een deel terrasgronden. Deze bevinden zich aan de zuidzijde van de Lokkantseweg en de Putselaarstraat. In de noord-oostelijke hoek van het zoekgebied begint de terrasvlakte van de rivierbedding.

(Zie Kaart 2 *Geomorfologie*)

Bodem

Op de traditionele akkers, grotendeels beslaan deze de zandige ruggen, is een bijzonder bodemtype te vinden: de enkeerdgronden ofwel gronden met een esdek. Deze akkers behoren tot de oude bouwlanden van Brabant.

In de fossiele geul liggen poldervaaggronden van oude rivierklei. Onder het zuidelijk deel van Putselaar bij de terrasgronden liggen veldpodzolgronden. Hier heeft plaggenbemesting plaatsgevonden vanuit het heidegebied op de terrasgronden. De terrasgronden zijn bedekt door een zandige laag.

(Zie Kaart 3. *Bodem*)

Hydrologie

Op de enkeerdgronden bevinden zich infiltratiegebieden. Hier komen diepere grondwaterstanden tot een GHG (Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand) ca. 1,60m –mv, afgewisseld met zogenaamde intermediaire gebieden. In de overige gebieden ligt de grondwaterstand hoger.

De voornaamste waterlopen in het zoekgebied zijn de Balkloop aan de uiterste zuidrand en de centraal gelegen geul met beekjes. De Balkloop is belangrijk voor het hydrologisch systeem in de regio.

Relief

Het relief is gering, van 13 m op de hoogste stroomruggen tot 9,50 m in de geul.

(Zie Kaart 4 Relief)

2.2.2 Occupatie

Bij het bureauonderzoek zijn gegevens verzameld over de landschappelijke en cultuurhistorische waarden binnen het onderzoeksgebied. Er is gebruik gemaakt van de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) van de Provincie Noord-Brabant en de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Cuijk (Jansen/Roymans 2002). Aanvullende historische informatie is verkregen uit beschikbaar historisch kaartmateriaal, waaronder het minuutplan uit 1811-1832, de topografische militaire kaart uit 1830-1850 (nettekening, bladen 46-1 en 46-3) en uit 1850-1864 (Bonneblad, kaartnummer 46), de veldminuut uit 1843, en een topografische kaart van 1894 (Uitgeverij Nieuwland 2005, no. 591).

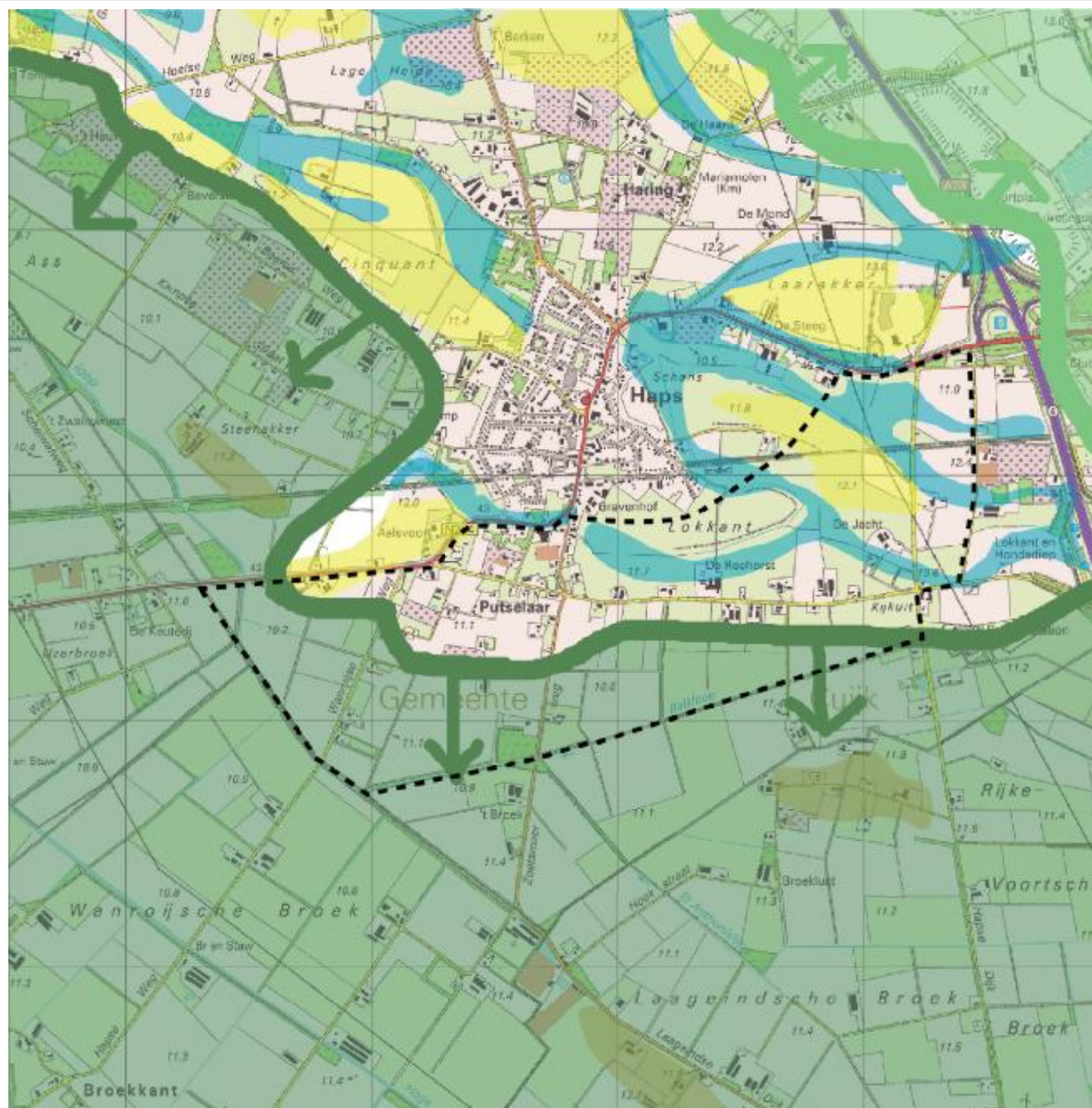
Historisch landgebruik en toponymie

Uit een vergelijking van de historische kaarten en de huidige topografische kaart blijkt dat het landgebruik en de toponymie in de loop der eeuwen slechts weinig zijn veranderd. Toponiem Haps is ouder dan 1201 (Hops) en stamt mogelijk af van het Keltische 'appa', water.

Haps is een esdorp, ontstaan op de zandige welvingen van de vlechtende rivier, in de overgangszone tussen de natte, laaggelegen Maasvallei en de hoger gelegen terrasgronden van de Maas. De historische bebouwing zowel als de wegenstructuur heeft zich vanuit de kern langs de hoger gelegen delen ontwikkeld.

(Zie Kaart 5 *Historische wegenstructuur*)

De ontginning van de zandgronden vanaf de N264 ten zuiden van Putselaar en de Lokkantseweg is de voornaamste verandering geweest in landgebruik - tot aan het begin van de vorige eeuw waren deze terrasgronden met heide bedekt.



Verklaring



Maasterras



Terrasgronden Maasgeul



Rivierduinen



Fossiele armen vlechtende rivier



Zoekgebied

Tracéstudie Randweg Haps

Geomorfologie

Gemeente Cuijk

project: CUY007

tekening: 10-0875

status: def.

schaal: n.v.t.

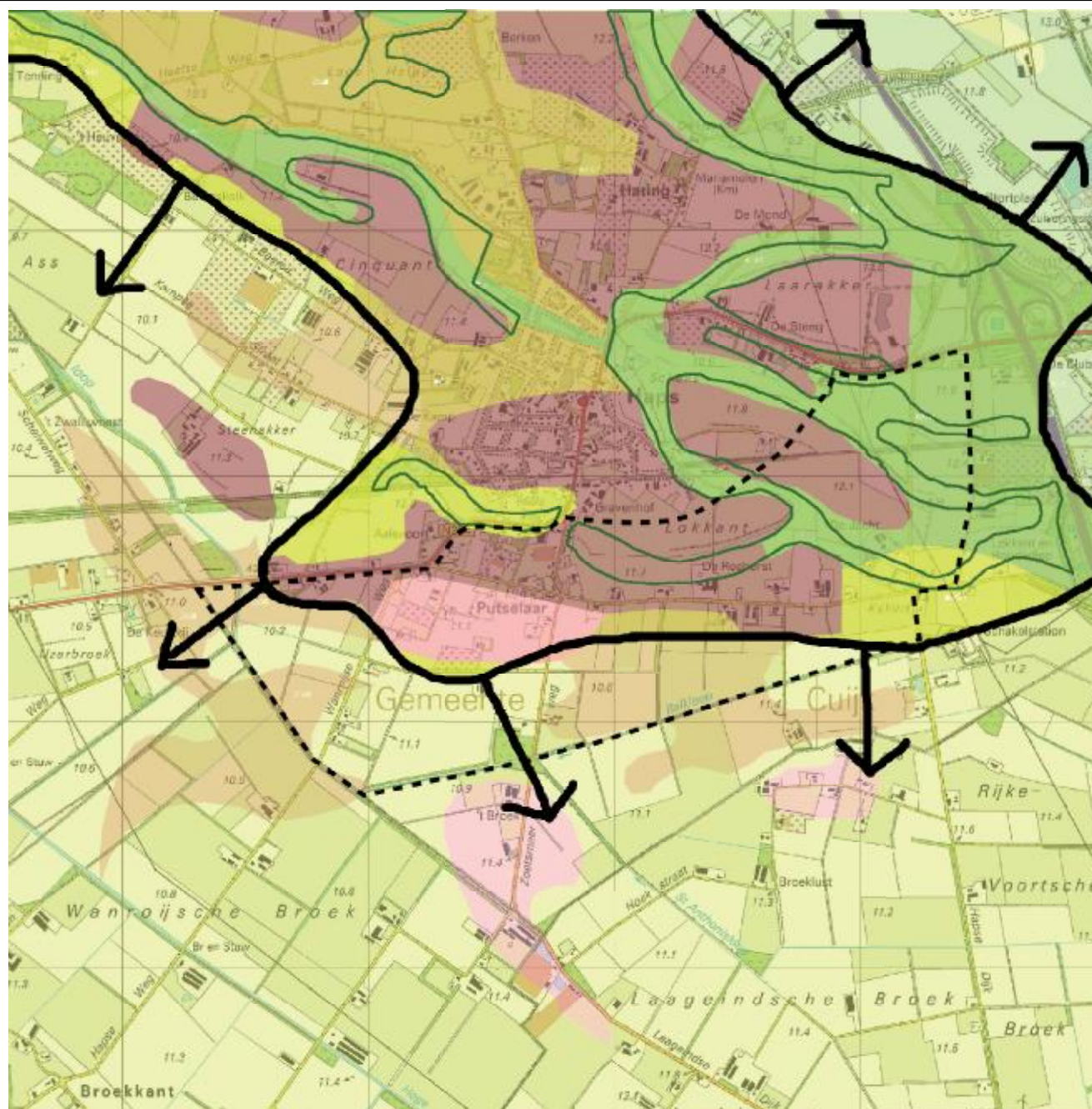
27/04/2010



Herten Pb 14 6040 AA Roermond T 0475-395979
 's-Hertogenbosch Pb 2309 5202 CH 's-Hertogenbosch T 088-3366333

kragten

geodesie
 landschapsarchitectuur
 civiele techniek



Verklaring



Enkeerdgronden



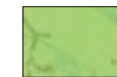
Podzolbodems



Terrasrestgronden (droog)



Terrasrestgronden (vochtig)



Poldervaaggronden



Fossiele geulen vlechtende rivier



Maasterrassen



Zoekgebied

Tracéstudie Randweg Haps

Bodem

Gemeente Cuijk

project: CUY007

tekening: 10-0876

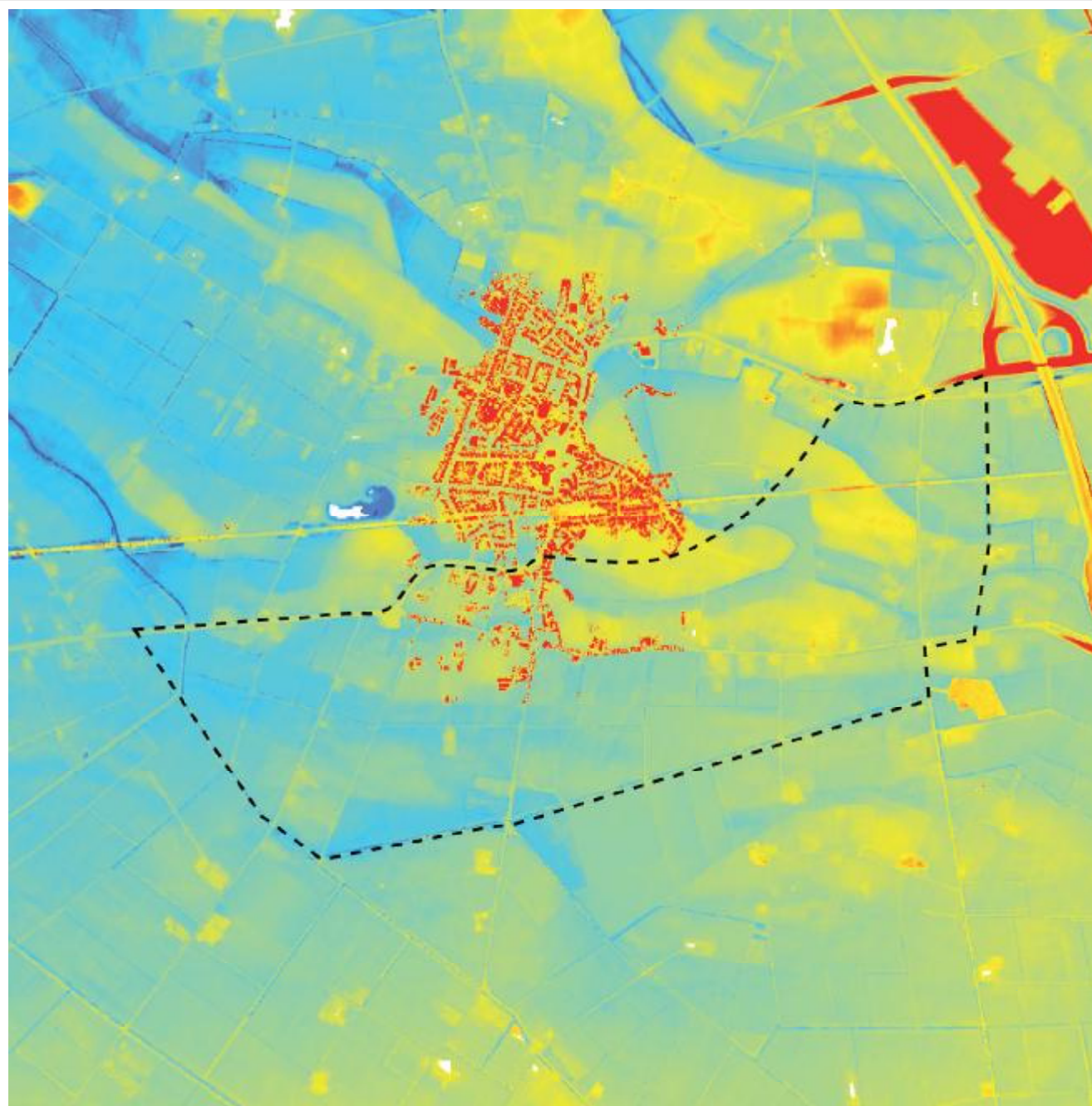
status: def.

schaal: n.v.t.

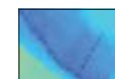
27/04/2010



kragten



Verklaring



7-9 m NAP



9-10 m NAP



10-11 m NAP



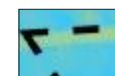
11-12 m NAP



12-13



Bebouwing



Zoekgebied

Tracéstudie Randweg Haps

Relief

Gemeente Cuijk

project: CUY007

tekening: 10-0877

status: def.

schaal: n.v.t.

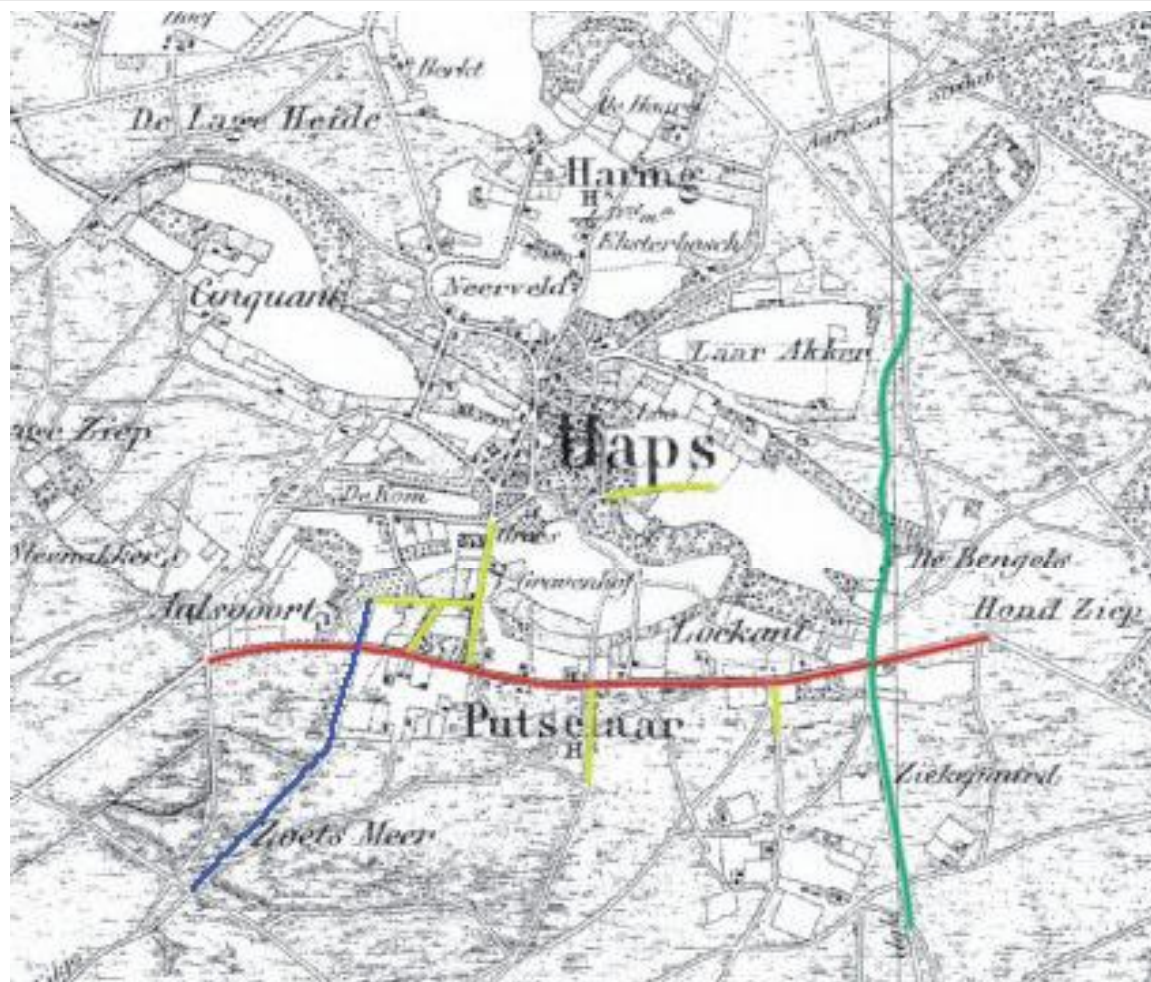
27/04/2010



Herten Pb 14 6040 AA Roermond T 0475-395979
 's-Hertogenbosch Pb 2309 5202 CH 's-Hertogenbosch T 088-3366333

kragten

geodesie
 landschapsarchitectuur
 civiele techniek



Topografische Militaire Kaart (bonneblad - zwart/wit), 1850 - 1864

Verklaring



Putsehaarstraat / Lokkantsweg



Wanroijseweg



De Bengels



Overige nog bestaande wegen in het zoekgebied

Tracéstudie Randweg Haps

Historische wegenstructuur

Gemeente Cuijk

project: CUY007
tekening: 10-0878
status: def.
schaal: n.v.t.
27|04|2010



Herten Pb 14 6040 AA Roermond T 0475-395979
's-Hertogenbosch Pb 2309 5202 CH 's-Hertogenbosch T 088-3366333

kragten

geodesie
landschapsarchitectuur
civiele techniek

Ontwikkeling naar huidig landgebruik

De zoekzone kan op basis van historisch kaartmateriaal worden verdeeld volgens 4 typen landgebruik. Deze zones zijn nog herkenbaar zijn in het landschap:

1. de oude bouwlanden met bijbehorende hoeven op de enkeerdgronden (Schans, Lokkant);
2. de weidegronden op de poldervaaggronden rondom het vroegere Gravenhof;
3. de kleinschalige buurtschap Putselaar met gemengd landgebruik (deels enkeerd-, deels podzolbodem);
4. de aan het begin van de 20e eeuw ontgonnen eerd- en vlakvaaggronden aan de zuid- en westzijde van het zoekgebied, onder de lijn Sint Hubertseweg / Kruisstraat / Lokkantseweg.

(Zie Kaart 6 *Landschapstypologie*)

Cultuurhistorie

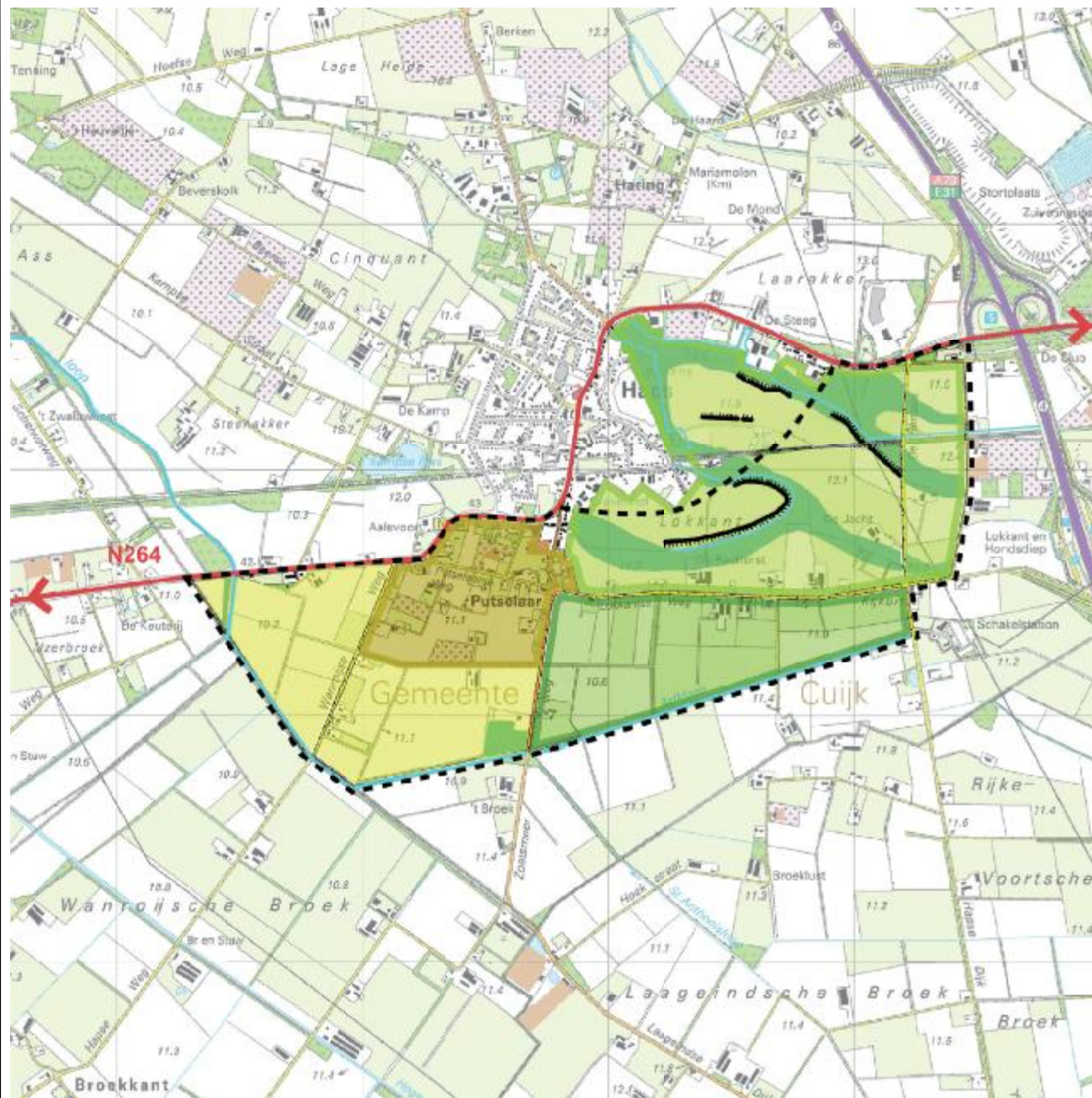
De cultuurhistorische elementen in het zoekgebied zijn divers. In eerste instantie is het zgn. Duits Lijntje van belang. Deze vroegere spoorverbinding liep tussen Vlissingen en Berlijn en heeft vanaf 1873 tot 1950, en deels tot in 2004 gefunctioneerd. De lijn is van betekenis geweest voor de uitgestrekte heideontginningen van de Peel tussen 1873 en circa 1930. De rails zijn deels verwijderd, maar de spoordijk is grotendeels intact. Over deze spoorlijn loopt buiten de bebouwde kom van Haps een wandelpad en een ecologische verbindingzone. Het spoortalud bereikt op sommige plaatsen een hoogte van 2 m ten opzichte van het maaiveld.

Vervolgens is het van belang het regelmatige ontginningspatroon te noemen en de bijbehorende laanstructuren van het zoekgebied tussen Lokkantseweg en Balkloop. Dit deel is in de vroege 20^e eeuw ontgonnen, en vrijwel onaangetast. Dit landschap vormt een waardevolle ruimtelijke eenheid, samen met de Lokkantseweg en de Balkloop.

Beschreven objecten (Cultuurhistorische waardenkaart van de Provincie Noord-Brabant) in het zoekgebied:

Gravenhof 1	5443NT	Woonhuis	MK046-000352
Hubertseweg, St. 7	5443ND	Woonhuis	MK046-000354
Lokkantseweg 11	5443PE	Boerderij De Jacht	MK046-000368
Zoetsmeerweg 8	5443NH	Boerderij	MK046-000375

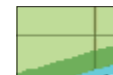
Noch het Rijksmonument aan de Burgemeester Moorenstraat-De Schans (een terrein waarin de middeleeuwse overblijfselen van het kasteel 'Huis te Haps' zijn gesitueerd) behoort tot het zoekgebied, noch het Rijksmonument aan het Kijkuitpad.



Verklaring



Landschappelijke eenheid
"Enkeerdgronden"



Landschappelijke eenheid
"Vooroorlogse ontginningen"



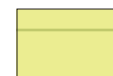
Landschappelijke eenheid
"Buurtschap Putselaar"



Fossiele riviergeul



Steilränder



Grootschalige landbouw



Bosje Ecologische hoofdstructuur

Tracéstudie Randweg Haps

Landschapstypologie

Gemeente Cuijk

project: CUY007

tekening: 10-0879

```
status: def.
```

schaal: n.v.t.

27|04|2010



kraften

Herten	Pb 14	6040 AA	Roermond	T 0475-395979
's-Hertogenbosch	Pb 2309	5202 CH	's-Hertogenbosch	T 088-3366333

geodesie
landschapsarchitectuur
civiele techniek

2.2.3 Opname huidig landschap

Van de huidige situatie in het zoekgebied is een opname gemaakt d.m.v. bezoeken aan het zoekgebied op 28. 10. 2009 en 30. 11. 2009. Het huidige landschap in de zoekzone karakteriseert zich door een open, agrarisch landschap met mooie laanstructuren, verdeeld in twee grootschalige delen (deel oostelijk van dorpskern Haps en deel tussen Lokkantseweg en Balkloop) en een kleinschalig deel (Putselaar). De laanbeplanting is voornamelijk zomereik (*Quercus robur*) die in verschillende perioden is aangeplant, de oudste bomen rond 100 jaar en de laatste aanplant rond 20 jaar geleden.

De agrarische bedrijven zijn grotendeels jong en actief, waarbij de activiteit zich concentreert rond veeteelt, met name melkveehouderij. De agrarische terreinen zijn daarom veelal in gebruik als weidegebied/hooiland. Op een deel van de akkers boven de Lokkantseweg en op het deel tussen Lokkantseweg en Balkloop is tarwe ingezaaid. Op enkele akkers wordt maïs verbouwd.

Het deel van Lokkantseweg tot Balkloop wordt gekenmerkt door een grootschalig, open landschap met regelmatige perceelsstructuur. Het ontginningspatroon van het begin van de 20^e eeuw is karakteristiek en ongewijzigd. De Lokkantseweg zelf is een mooie laan met aanpalende hoeven en een belangrijke blikvanger in het zoekgebied. De waarde van deze gronden is volgens de eigenaren lager dan de waarde van de enkeerdgronden ten oosten van de dorpskern van Haps.

De enkeerdgronden oostelijk van de dorpskern zijn deels verkaveld en aan de dorpsranden verrommeld, maar nog altijd open en agrarisch. Deze gronden worden bijzonder gewaardeerd als landbouwgronden. Ook bevinden zich enkele karakteristieke landschappelijke elementen in deze zones: de waterloopjes en de bodemstructuur met steilranden en de oude riviergeul uit de ijstijd. Deze elementen worden eveneens gewaardeerd en onderhouden door de eigenaren. Deze gronden worden echter ruimtelijk in tweeën gesplitst door het Duits lijntje.

Het Duits lijntje wordt door buurtbewoners gebruikt als wandelpad en er bestaan zowel plannen in een vergevorderd stadium om de oude spoorlijn op te waarderen in het kader van natuur, cultuurhistorie en recreatie (RMB) als om deze weer in gebruik te nemen als spoorverbinding (gemeente Veghel). Het Duits lijntje maakt deel uit van de Ecologische hoofdstructuur.

Het oude buurtschap Putselaar is gekenmerkt als stedelijk verdichtingsgebied. Niettegenstaande deze ontwikkeling is het een mooi, kleinschalig gebied met enkele kleine hoeven (De Aalsvoort), bomenrijen en verschillende soorten economische activiteit, waaronder een rozenkwekerij. Bij deze kwekerij hoort een rozenmuseum (het Roozenhuys). De monumentale boerderij het Gravenhof (gelegen aan de Sint Hubertseweg) is in ontwikkeling als recreatiecentrum.

(Zie Kaart 7 Landschapsanalyse)



Verklaring

-  Enkeerdgronden
-  Vooroorlogse ontginningen
-  Buurtschap Putselaar
-  Duits lijntje
-  Laanstructuren
-  Steilranden, fossiele riviergeul
-  Monumentale gebouwen
-  Zichten
-  EHS
-  Harde dorpsrand

Tracéstudie Randweg Haps

Landschapsanalyse

Gemeente Cuijk

project: CUY007
 tekening: 10-0880
 status: def.
 schaal: n.v.t.
 27|04|2010



Herten Pb 14 6040 AA Roermond T 0475-395979
 's-Hertogenbosch Pb 2309 5202 CH 's-Hertogenbosch T 088-3366333

kragten

geodesie
 landschapsarchitectuur
 civiele techniek

2.2.4 Conclusie

Het zoekgebied is in landschappelijk opzicht opgebouwd uit 3 afzonderlijke delen: de landschappelijke eenheid “enkeerdgronden”, de landschappelijke eenheid “vooroorlogse ontginningen” en de landschappelijke eenheid “Buurtschap Putselaar”.

Van deze drie delen is het deel “vooroorlogse ontginningen” het minst veranderd in de tijd, en is aan te merken als “landschappelijk gaaf”. Het meest opmerkelijke aan dit deel vormen de mooie lanen (Lokkantseweg) en erfafscheidingen van zomereik. Vanaf de Bengels is hier een mooie zichtlijn op het gebied. De buurtschap Putselaar en de oude enkeerdgronden maken een enigszins verrommelde indruk maar de landschappelijke waarden zijn hier nog altijd duidelijk herkenbaar. Dit komt onder meer tot uiting in de aanwezigheid van monumentale hoeven (o.a. Gravenhof), steilranden, houtkanten en, wederom, laanstructuren (Bengels, Putselaarstraat). Vanaf de Bengels is eveneens een mooie zichtlijn over de enkeerdgronden op het dorp. De drie delen zijn daarom te karakteriseren als historisch waardevolle - en in het geval van Putselaar, kleinschalige - landschappen.

Door de enkeerdgronden loopt het zgn. Duits lijntje, een gedeeltelijk ontmantelde spoorlijn gelegen op een dijkstructuur. Het Duits lijntje maakt deel uit van de Ecologische Verbindingszone en fungeert eveneens als uitloopzone (de enig bestaande wandelroute in het zoekgebied).

Een eventuele doorsnijding van de drie landschappen betekent een aantasting van de landschappelijke kwaliteit van elk van de gebieden doordat, ruimtelijk gezien, de gebieden op die manier worden opgedeeld en, vanuit bodem, groen en cultuurhistorie bekeken, waardevolle elementen worden beschadigd of verdwijnen. Het is echter niet aan te raden de randweg samen te laten vallen met de bestaande infrastructuur (behalve in het zuidwesten van het zoekgebied, Kruisstraat) omdat de laanstructuren bovenal het karakter van het landschap bepalen. Bij een doorkruising van de landschappen kan een verdiepte ligging eventueel uitkomst bieden richting behoud van de ruimtelijke eenheid van de afzonderlijke landschappen doordat de zichtlijnen worden gerespecteerd.

2.3 Ecologie

De in het zoekgebied van toepassing zijnde bepaling m.b.t. natuurbeleid zijn in hoofdlijnen weergegeven in de paragrafen 2.3.1 t.m. 2.3.3. In par. 2.3.4 is een samenvatting gegeven van de bekende natuurwaarden met een verwijzing naar de bijlagen.

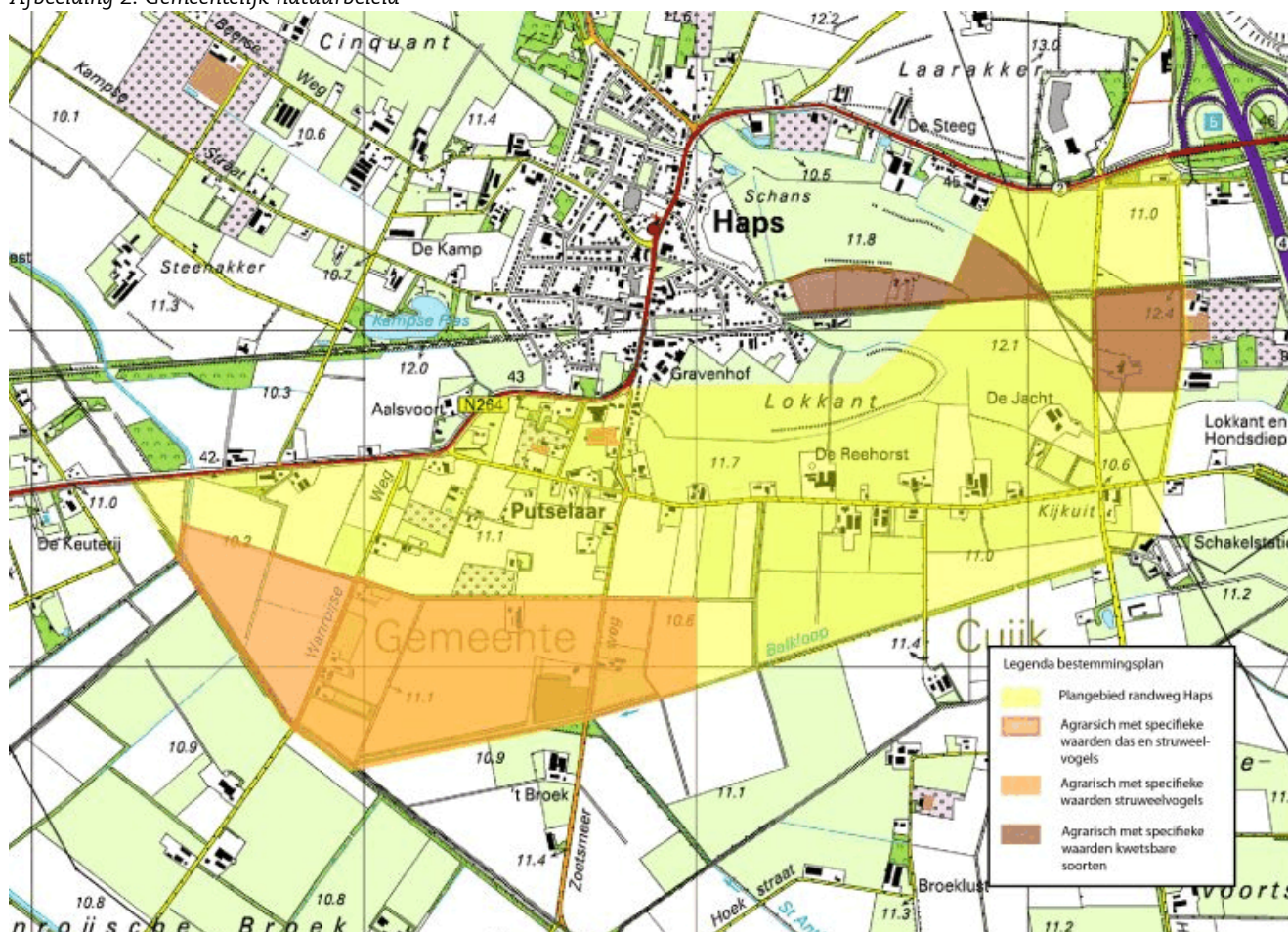
2.3.1 Gemeentelijk beleid

Enkele percelen in westelijk deel van plangebied zijn aangewezen als “Agrarisch met specifieke waarde das en struweelvogels”. De gebieden zijn in dat geval aangewezen voor behoud, ontwikkeling en herstel van natuurwaarden specifiek gericht op de das en struweelvogels. Bij de aanleg van wegen is een aanlegvergunning verplicht op grond van het bestemmingsplan wanneer het gaat om wegen binnen de bestemming ‘agrarisch’. In de andere gevallen is herziening van het bestemmingsplan aan de orde.

Aangrenzend aan de oostelijke zijde van de bovengenoemde bestemming zijn enkele percelen met bestemming “Agrarisch met specifieke waarde struweelvogels” gelegen. Idem als boven.

In het oostelijk deel van het plangebied ligt een perceel met bestemming “Agrarisch met specifieke waarden kwetsbare soorten”. Idem als boven.

Afbeelding 2: Gemeentelijk natuurbeleid



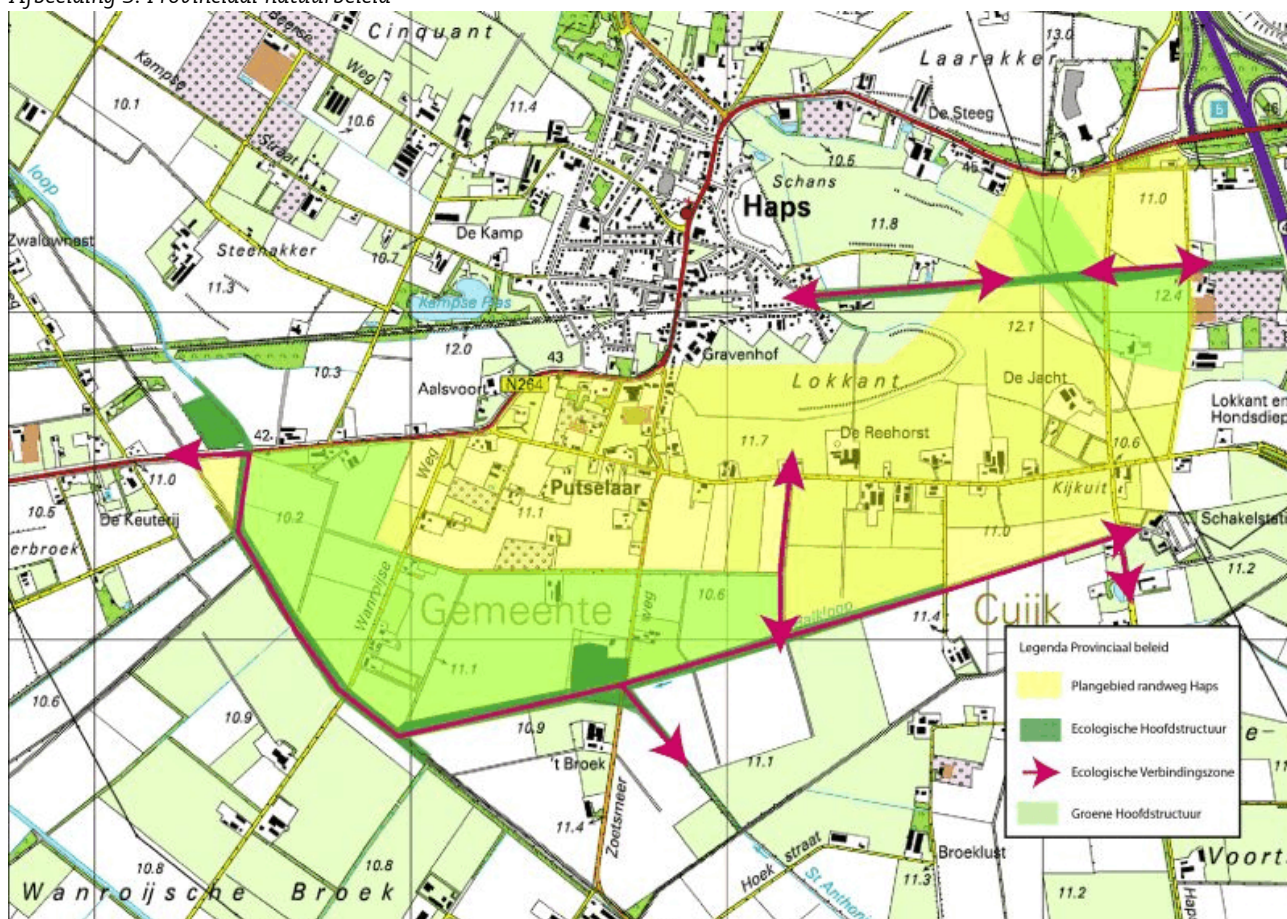
Het overige deel van het plangebied ten noorden van de Lokaantseweg en ten oosten van de Zoetsmeerweg heeft als bestemming “Agrarisch met specifieke waarde: cultuurhistorisch waardevolle akker”. Op de Cultuurhistorische Waardenkaart is te zien dat hier inderdaad historisch waardevolle akkercomplexen aanwezig zijn. Ook op deze gronden is de aanleg van wegen alleen toegestaan met een aanlegvergunning.

Daarnaast is voor het de gemeente Cuijk de Dassennota Cuijk opgesteld (Grontmij, 2002). Ten westen van de Kampse Plas (ten noorden van het plangebied) is een dassenburcht gelegen in een groenstrook. Het leefgebied van deze dassenfamilie overlapt voor een klein gedeelte met het plangebied voor de randweg. De aanleg van een randweg ten zuiden van Haps wordt in de Dassennota niet als knelpunt voor de das gezien, aangezien het zoekgebied van deze randweg slechts overlapt met een klein deel van het leefgebied van één dassenfamilie. Echter, op grond van de Flora- en faunawet dient versnippering van het leefgebied van dassen voorkomen dan wel gemitigeerd te worden.

2.3.2 Provinciaal beleid

Uit de Verordening Ruimte (ontwerp) blijkt dat binnen het plangebied voor de randweg een aantal percelen is aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur. Het betreft veelal strookvormige gebieden: de oevers van de St Anthonisloop en de oevers van de Balkloop. Daarnaast is het bosperceel aan de Zoetsmeerweg en de Balkloop aangewezen als EHS. Een klein perceel aan de Kruisstraat is in de Verordening Ruimte niet langer aangewezen als EHS. In het Natuurbeheerplan is dit nog wel het geval.

Afbeelding 3: Provinciaal natuurbeleid



In de Interimstructuurvisie zijn daarnaast de ecologische verbindingzones en de Groene Hoofdstructuur weergegeven. De eerder genoemde oevers van de watergangen binnen het plangebied zijn aangewezen als EVZ. Ook het Duits Lijntje is deels aangewezen als EVZ. Daarnaast is de begroeiing langs een landbouwweg tussen de Lokkantsestraat en de Balkloop aangewezen als EVZ.

De begrenzing van de GHS is minder scherp dan de begrenzing van de EHS en de EVZ's. Aan de westzijde van het plangebied is een gedeelte GHS-landbouw aanwezig, net als in het noordoostelijk deel van het plangebied. Voor de EHS en de GHS-landbouw geldt het nee, tenzij-principe. Volgens dit principe dient allereerst vastgesteld te worden of de geplande ingreep significant negatieve effecten heeft op de in het EHS-gebied aanwezige wezenlijke kenmerken en waarden. Wanneer dit zo is, geldt in principe dat de ingreep geen doorgang kan vinden. Uitzondering geldt alleen voor ingrepen waarbij sprake is van groot openbaar belang en waarbij geen alternatieven voor de plannen beschikbaar zijn.

De EVZ's zijn in principe indicatief aangegeven op de Interimstructuurvisiekaart. Dat betekent dat de uiteindelijke ligging van de EVZ's, daar waar deze niet zijn aangewezen als EHS, nog kan wijzigen. De gebieden die zij verbinden, dienen echter hoe dan ook met elkaar verbonden te worden.

2.3.3 Nationaal beleid

Het plangebied is niet gelegen binnen een gebied dat is aangewezen als Natura2000-gebied en als zodanig beschermd is krachtens de Natuurbeschermingswet. Het meest nabij gelegen Natura2000-gebied is het gebied Oeffelter Meent. Dit gebied ligt op circa 4 km ten noordoosten van het plangebied.

2.3.4 Natuurwaarden

De aanleg van een nieuwe weg door buitengebied zal ertoe leiden dat bestaande vegetaties verwijderd moeten worden om ruimte te maken voor de rijbanen. Dit kan betekenen dat groeiplaatsen van plantensoorten en leefgebied van diersoorten verloren gaat. Tevens kan een weg ervoor zorgen dat leefgebieden versnipperd raken. Wanneer de aanleg van een randweg leidt tot dergelijke negatieve effecten op beschermde planten- en/of diersoorten kan het noodzakelijk zijn een ontheffing van de Flora- en faunawet aan te vragen alvorens de weg kan worden aangelegd. Hier is dan ook met name aandacht besteed aan het voorkomen van beschermde planten- en diersoorten binnen het zoekgebied voor de randweg.

Tijdens de inventarisatie zijn geen beschermde soorten waargenomen, wat gezien de periode waarin de inventarisatie plaatsgevonden heeft, niet verwonderlijk is. Binnen het inventarisatiegebied worden met name algemeen beschermde soorten verwacht (tabel 1 AMvB artikel 75).

Daarnaast wordt echter ook een aantal strenger beschermde planten- en diersoorten verwacht, te weten:

- rapunzelklokje;
- das;
- diverse vleermuissoorten;
- alpenwatersalamander.

Rapunzelklokje (tabel 2, AMvB artikel 75) komt in de omgeving van het inventarisatiegebied op meerdere plekken voor. Met name wegbermen en iets ruigere terreinen, zoals het Duits Lijntje zijn geschikt als groeiplaats voor deze soort. Wanneer groeiplaatsen van het rapunzelklokje verloren gaan als gevolg van de aanleg van de randweg, dient een verplantingsplan opgesteld te worden en dient ontheffing aangevraagd te worden van de Flora- en faunawet of gewerkt te worden volgens de goedgekeurde gedragscode voor de bouw- en ontwikkelingssector.

2.4 Archeologie

Er is binnen het onderzoeksgebied geen sprake van de aanwezigheid van bekende of reeds onderzochte archeologische waarden. Het feit dat er nog geen archeologische vondsten zijn gedaan berust voornamelijk bij het feit dat er nauwelijks onderzoek naar is gedaan. Op basis van de geologische ondergrond kan echter worden aangenomen dat binnen het onderzoeksgebied wel degelijk vindplaatsen kunnen worden aangetroffen - deze kunnen van allerlei aard zijn en dateren vanaf 13.000 jaar geleden.

Het onderzoeksgebied kan worden opgedeeld in twee zones. De eerste zone is die van de enkeerdgronden (esdek op terrasrestrug). Hier kunnen archeologische resten vanaf 13.000 jaar geleden worden aangetroffen. Direct ten noorden van het onderzoeksgebied werden op een vergelijkbare bodem inderdaad resten aangetroffen. Op twee locaties (hoeve Gravenhof en hoeve De Jacht) is sprake van de mogelijke aanwezigheid van archeologische resten uit de late Middeleeuwen en de Nieuwe Tijd. Aan deze zone kan een hoge archeologische verwachting worden gekoppeld.

Het overige deel van het onderzoeksgebied maakt deel uit van een terrasvlakte met een fossiel geulsysteem. Ook hier kunnen archeologische resten worden aangetroffen. Feitelijk hoort deze zone tot de beekdalen en in beekdalen kunnen allerlei, vaak goed geconserveerde, archeologische resten worden aangetroffen, zoals bruggen, sluizen, afvaldeposities of overblijfselen van industriële activiteiten. Ook aan deze zone kan een hoge archeologische verwachting worden gekoppeld.

3 Beschrijving tracés

Op basis van een inventarisatie van de kansen en knelpunten in het zoekgebied zijn drie mogelijke tracés opgesteld welke zijn besproken met, achtereenvolgens, de projectgroep en de klankbordgroep. Deze drie tracés worden hieronder besproken, evenals de twee tracés die door de klankbordgroep hieraan zijn toegevoegd. Alle tracé-alternatieven worden vervolgens in hoofdstuk 4 (Afweging) beoordeeld op de aspecten verkeer, landschap en natuur / ecologie.

Om in het MER een goede afweging te maken tussen de toename van de hinder op de alternatieve routes binnen de bebouwde kom ten opzichte van de negatieve effecten van een randweg (natuur, leefmilieu, barrièrewerking) dient echter ook het nulplus alternatief onderzocht te worden.

3.1 Nulplus alternatief

Dit alternatief behelst het opwaarderen van de bestaande structuur door de kern Haps door middel van, bijvoorbeeld, de volgende maatregelen:

- het verbeteren van de oversteekbaarheid, bijv. bij de school en enkele op de N264 aansluitende gemeentelijke wegen;
- realisatie snelheidsverlagende maatregelen;
- instellen van een parkeer- en stopverbod;
- aanpassen van het wegprofiel;
- aanpassen kruispunten N264 met op de N264 aansluitende gemeentelijke wegen.

In het MER zal het nulplus alternatief worden onderzocht, waarbij naast een combinatie van de bovengenoemde maatregelen ook aanpassingen aan het omliggende wegennet voorgesteld worden zoals:

- aanpassingen aan bestaande wegen of alternatieve routes om het Regionaal Bedrijventerrein Laarakker (RBL) zowel aan de noord- als aan de zuidzijde beter te ontsluiten. Daarbij kan gedacht worden aan het verbeteren van de ontsluiting door bijvoorbeeld reconstructie van de Oeffeltseweg, vanaf de aansluiting van de randweg en de ontsluitingswegen van RBL-noord en RBL-zuid op de N264 richting A73;
- het aanpassen (reconstructie) van alternatieve routes oostelijk en/of westelijk van de Kerkstraat in combinatie met het verkeersluw maken van de Kerkstraat. Bij het nulplus-alternatief blijft de N264 door de kern Haps een provinciale weg die onderdeel uitmaakt van het Regionaal Verbindend Wegennet (RVWN). De verkeersfunctie zal bij een eventuele uitwerking van het nulplus-alternatief blijven bestaan.

Een voordeel van het nulplus-alternatief is dat het buitengebied rond Haps met de karakteristieke landschappelijke elementen onaangeroerd blijft. Bestaande structuren blijven gehandhaafd waardoor de bereikbaarheid van woningen en percelen hetzelfde blijft en huiskavels niet worden doorsneden. Nadeel van dit alternatief is dat de geschetste leefbaarheidsproblematiek in het dorp niet of nauwelijks wordt opgelost.

3.2 Alternatief 1

Aan de oostzijde sluit het tracé aan op de geplande ontsluiting van het RBL-noord en het RBL-zuid. Op deze wijze wordt duidelijk dat de randweg de nieuwe hoofdroute wordt en dat de aansluiting van/naar Haps hieraan ondergeschikt is.

Afbeelding 4: Alternatief 1



Het tracé heeft een totale lengte van 3,65km en doorkruist het gebied tussen Haps en De Bengels en kruist de Lokkantseweg om vervolgens zuidelijk van deze Lokkantseweg aan te sluiten op de Kruisstraat. Hier wordt aangesloten bij bestaande infrastructuur. Westelijk sluit het tracé weer aan op de N264 ter plaatse van de Balkloop.

Verkeerskundig gezien is dit een interessant tracé vanwege het vloeiend tracé-verloop. Vanwege de ligging op enige afstand van de dorpskern en bebouwingsconcentraties doen zich nauwelijks knelpunten voor ten aanzien van leefbaarheid (akoestiek en lucht).

Uit landschappelijk oogpunt vormt de doorsnijding van zowel de enkeerdgronden (gebied oostelijk van de dorpskern) als de vroeg 20^e eeuwse ontginningen (gebied tussen de Lokkantseweg en de Balkloop) een nadeel. Met name aan het gaaf landschapstype van de vooroorlogse ontginningen brengt dit alternatief aanzienlijke schade toe. Dit is een belangrijk gegeven omdat dit ontginningslandschap, met de karakteristieke eikenlanen en de met eiken afgezoomde akkers en Balkloop, bijzonder goed het lokale landschapstype illustreert.

Dit tracé kan niettemin ingepast worden, mits het enigszins verdiept wordt aangelegd om de zichtlijnen te bewaren waardoor de landschappelijke samenhang bewaard blijft. Bij de oversteek van de Lokkantseweg is dit met name van belang.

Dit alternatief biedt ruimtelijke voordelen voor de bewoners van het dorp ten opzichte van de bewoners van het buitengebied vanwege de grotere afstand tot de kern waardoor meer ruimte is voor landschappelijke inpassing en vanwege het behoud van zichtlijnen vanuit het dorp.

De schade aan bijzondere bodemelementen beperkt zich bij dit alternatief tot de enkeerdgronden en de restanten van de riviergeul uit de ijstijd over een klein oppervlak; het tracé raakt niet aan de steilranden. Wel is hier - net zoals in de overige alternatieven - een doorsnijding van het Duits lijntje noodzakelijk, wat met zich meebrengt dat zowel de Ecologische Hoofdstructuur als het wandelpad onderbroken worden.

Een nadeel van dit tracé is dat het merendeel van de huiskavels wordt doorsneden en in geval van een doorsnijding van de Lokkantseweg de bereikbaarheid van woningen en percelen ernstig wordt aangetast. Dit nadeel is met name in de klankbordgroep van 24 maart 2010 door diverse leden naar voren gebracht. Tevens wordt de drukke route voor langzaam verkeer via de Lokkantseweg (school-thuis route en toeristisch-recreatieve route) onderbroken.

Voor het westelijk gedeelte geldt dat het tracé gebruik maakt van bestaande structuren zoals bestaande zandwegen (Kruisstraat) en er hoeven geen woningen gesloopt te worden. Er dienen echter wel veel particuliere gronden verworven te worden.

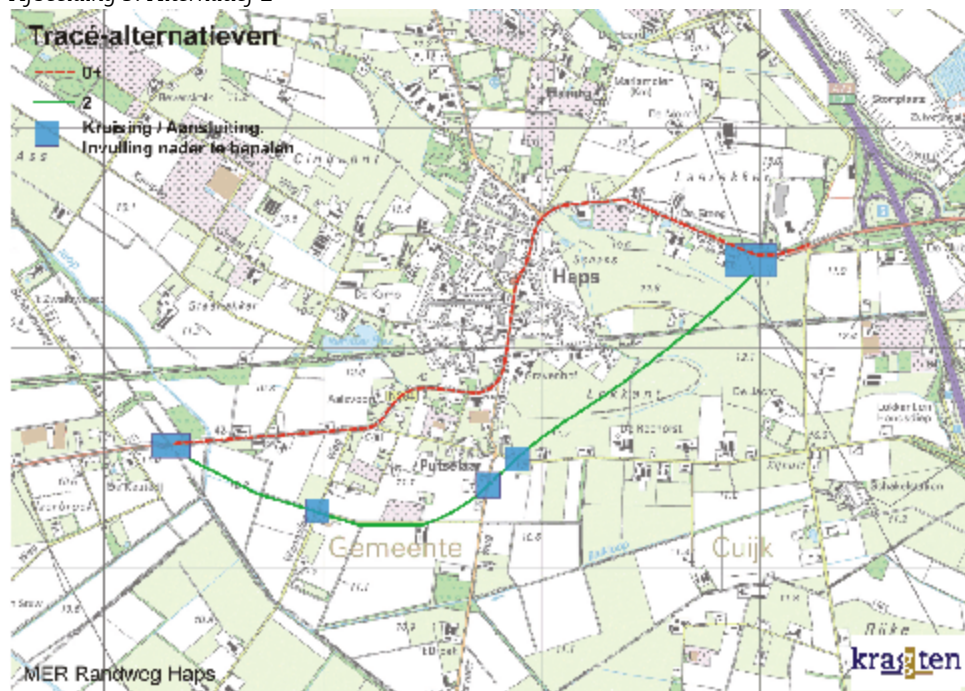
Bij de westelijke aansluiting kan een knip worden overwogen in de bestaande N264 (Sint-Hubertseweg). Dit betekent dat er geen aansluiting meer is vanuit Haps via de bestaande N264 op de randweg. Verkeer vanuit Mill wordt zo gedwongen van de randweg gebruik te maken. Via een mogelijke aansluiting ter plaatse van de Zoetsmeerweg kan Haps worden ontsloten. Haps wordt zo maximaal ontlast van ongewenst doorgaand verkeer. Echter, het brengt voor het lokaal verkeer omrijafstand met zich mee.

3.3 Alternatief 2

Vanaf de ontsluiting van het RBL loopt dit tracé dicht langs de oostelijke rand van de kern (door de velden van De Schans). Het tracé volgt de noordelijke rand van het zoekgebied. Min of meer ter plaatse van het kruispunt Zoetsmeerweg - Lokkantseweg kruist het tracé de Lokkantseweg om vervolgens aan te sluiten op de Kruisstraat.

Ter plaatse van de Zoetsmeerweg wordt een aansluiting op het onderliggend wegennet overwogen, mede i.v.m. de bereikbaarheid van het tennispark. Een verdiepte ligging tussen Haps en de Lokkantseweg en een aansluitende onderdoorgang ter plaatse van de Lokkantseweg / Zoetsmeerweg bieden kansen voor landschappelijke inpassing en vermindering van overlast dicht bij het dorp.

Afbeelding 5: Alternatief 2



Vanaf de Kruisstraat sluit het tracé aan op de bestaande N264. Ook hier kan een knip worden overwogen om doorrijden via de bestaande N264 door Haps te voorkomen.

Verkeerskundig gezien wordt van dit tracé meer oplossend vermogen verwacht dan alternatief 1. Tracé 2 (3,3km) is immers korter dan tracé 1(3,65km).

Ruimtelijk kent Alternatief 2 enkele sterkten. Ten eerste wordt het agrarisch bebouwingscluster aan de Lokkantseweg met haar huiskavels oostelijk van Haps weinig doorsneden omdat het tracé dicht bij de kern gesitueerd is en de doorsnijding nabij een bestaand kruispunt plaatsvindt. Indien overlast van de randweg (akoestiek en lucht) plaatsvindt dient een extra inspanning geleverd te worden om dit effect te minimaliseren. Ten tweede kent dit alternatief het voordeel dat maar één landschapstype, de oude enkeerdgronden ten oosten van de dorpskern, wordt doorsneden en dat de vooroorlogse ontginningen als gaaf landschapstype bewaard kunnen blijven.

Tracé 2 werpt niettemin een ruimtelijke barrière op tussen het buitengebied en het dorp. Deze barrière kan echter ook worden gezien als een afronding van het dorp waardoor het buitengebied veel minder wordt aangetast.

Dit tracé kent daarnaast enkele landschappelijke zwakten. Het gaat hier met name om doorsnijding van de enkeerdgronden omdat deze gelegen zijn op de geomorfologisch interessante structuur van de vlechtende rivier. Naast de doorsnijding van de bodem en

oude riviergeul over een grote oppervlakte, doorklieft deze variant eveneens de steilranden.

De schade aan de bijzondere bodemelementen in het landschap ten oosten van de dorpskern is dan ook aanzienlijk. Bovendien wordt het Duits lijntje schuin gepasseerd, wat over een grote afstand schade aan de Ecologische Hoofdstructuur met zich meebrengt. Ook wordt hier het wandelpad over het Duits lijntje onderbroken.

De ontsluiting in het westelijk deel vindt op dezelfde manier plaats als in alternatief 1.

3.4 Alternatief 3

Tracé 3 loopt zowel oostelijk als zuidelijk dicht langs de rand van de kern.

Verkeerskundig is dit een interessant tracé vanwege de strakke vormgeving. Het is immers een korte verbinding (2,1 km) tussen de N264 westelijk van Haps en de A73. Een nadelig effect hiervan is dat lokaal verkeer met herkomst en bestemming Haps gebruik blijft maken van de bestaande N264. Dit verkeer wordt niet met omrij-afstanden geconfronteerd. Ook bij dit alternatief kan worden aangesloten op de gewenste ontsluiting van het RBL aan beide zijden. Dit tracé kent weinig doorsnijding van bestaande infrastructuur en het agrarisch bebouwingscluster aan de Lokkantseweg ten oosten van dit tracé wordt hierbij gespaard.

Vanuit landschappelijk oogpunt is dit alternatief echter zeer ingrijpend. Het westelijk deel wordt aangesloten bij de Putselaarstraat. Dit betekent dat de Putselaarstraat zal moeten worden opgewaardeerd, hetgeen sloop en onteigening met zich meebrengt evenals kap van de monumentale zomereiken en daarmee aantasting van de kenmerkende laanstructuur. Dit brengt grote schade toe aan het kenmerkende, traditionele landschap van de buurtschap Putselaar. Ook hier vormen de ruimtelijke afsluiting van het buitengebied van het dorp en mogelijke overlast ten aanzien van

Afbeelding 6: Alternatief 3



akoestiek en lucht knelpunten, zwakten.

De ruimtelijke barrièrewerking van de weg wordt bovendien verder versterkt doordat het zuidelijk deel van buurtschap Putselaar wordt afgesneden van de rest. Deze barrière kan echter ook worden gezien als een afronding van het dorp waardoor het buitengebied veel minder wordt aangetast.

Dit alternatief brengt vervolgens aanzienlijke schade toe aan het landschap en de bodem van de oude enkeerdgronden ten oosten van het dorp vanwege de doorsnijding van, met name, de oude riviergeul uit de ijstijd en de steilrandjes. Dit houdt in dat van de drie landschapstypen rondom Haps - de enkeerdgronden ten oosten van het dorp, de vooroorlogse ontginningen tussen Lokkantseweg en Balkloop en buurtschap Putselaar - er twee schade ondervinden bij dit alternatief.

3.5 Alternatief 4 (ingebracht vanuit klankbordgroep)

Alternatief 4 is het kortste tracé dat aan de westzijde begint in de bebouwde kom van Haps. Dit tracé is zeer aantrekkelijk want het vormt de kortste verbinding tussen de twee aansluitpunten aan weerszijden van Haps (1,45km). Het verwachte gebruik zal hiermee maximaal zijn, hetgeen kansen biedt de bestaande N264 in Haps her in te richten als weg met een verblijfsfunctie met een maximum snelheid van 30 km/u. Tevens worden bestaande structuren zoals de Lokkantseweg en de Zoetsmeerweg niet doorsneden, hetgeen de bereikbaarheid van de woningen en percelen via de bestaande wegen waarborgt. Het tracé ligt tevens aan de rand van het agrarisch gebied ten oosten van de dorpskern waardoor de huiskavels van de agrariërs aan de Lokkantseweg niet worden doorsneden.

Landschappelijk gesproken kent dit alternatief zowel sterkten als zwakten. Zo wordt het waardevolle gebied oostelijk van Haps doorsneden (enkeerdgronden, steilranden, riviergeul uit de ijstijd), analoog aan alternatieven 2 en 3, en dit vormt een duidelijke zwakte. Eveneens vindt er een schuine doorsnijding plaats van het Duits lijntje, annex Ecologische Hoofdstructuur en wandelpad. Vervolgens gaat het tracé door het zuidelijk deel van het dorp, over het tracé van de huidige N264. Het ruimtebeslag van de te voorziene verkeersmaatregelen zal waarschijnlijk inhouden dat de kleine brink aan het begin van de Zoetsmeerweg zal moeten verdwijnen, en daarmee de dorps sfeer (nadelig).

Afbeelding 7: Alternatief 4



Ruimtelijk zal dit tracé vervolgens een grote impact hebben in de zin van een scheiding tussen de dorpskern en buurtschap Putseelaar, alhoewel dit geen nadeel hoeft te zijn. Een sterkte van dit alternatief is echter dat het buitengebied vrijwel volledig gespaard blijft. Het landschappelijk gave, vroeg-20e eeuwse ontginningslandschap blijft landschappelijk zowel als ruimtelijk volledig intact, inclusief alle laanstructuren langs de bestaande wegen.

Verkeerskundig gesproken zijn bij dit alternatief ook een aantal kanttekeningen te plaatsen. Een groot gedeelte van het tracé zal vanwege de situering binnen de bebouwde kom een maximum snelheid van 50 km/u kennen. Daarnaast zal aan de Zoetsmeerweg een aantal woningen moeten worden gesloopt om realisatie mogelijk te maken en ligt het tracé dermate dicht langs de zuid-oost rand van het dorp dat hier een knelpunt te verwachten is ten aanzien van leefbaarheid (geluid, trillingen en lucht). Ten aanzien van verkeersveiligheid zijn en blijven de bestaande bochten in de N264 een aandachtspunt.

Met name voor dit tracé geldt dat Haps ruimtelijk in twee delen wordt gesplitst en dat meer verkeer wordt afgewikkeld door de bebouwde kom. Daarentegen kan dit ook positief worden uitgelegd doordat het tracé als een afronding van het dorp kan worden gezien waardoor het buitengebied aanzienlijk minder wordt aangetast. De agrarische bedrijven in het buitengebied ondervinden minder hinder van dit tracé, want huiskavels worden nauwelijks doorsneden.

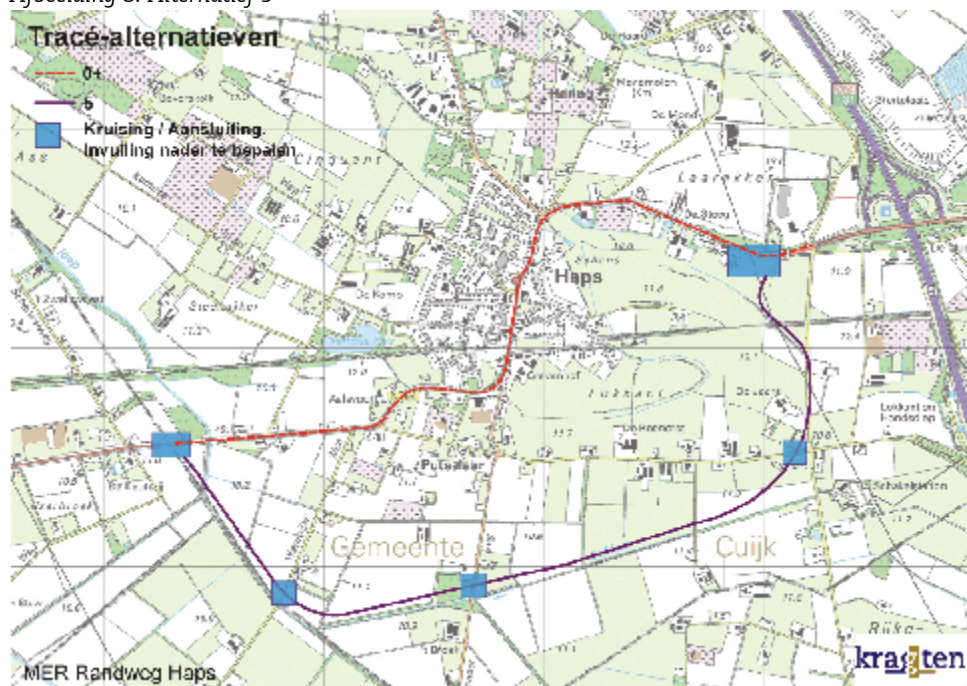
3.6 Alternatief 5 (ingebracht vanuit klankbordgroep)

Alternatief 5 is het langste tracé (4,5km) en volgt grotendeels de Balkloop. Hiermee wordt meteen ook een zwakte van dit tracé duidelijk, namelijk de omrij-afstand ten opzichte van de bestaande route door Haps (3,4km). Zonder ingrijpende flankerende maatregelen (bestaande route knippen, 30km-inrichting met allerlei snelheidsverlagende maatregelen) zullen weggebruikers eerder kiezen voor de route door Haps dan de randweg. Verder is de ligging van het tracé aan de oostzijde verkeerskundig niet logisch. Komende vanaf de A73 moet men vanwege de voorgenomen ontsluiting van RBL-Noord en Zuid gevoelsmatig terugrijden wanneer men de route via de randweg vervolgt. Dit tracé brengt ook nadelen met zich mee wanneer gekeken wordt naar de gewenste verkaveling van Laarakker-Zuid.

Sterkte van dit tracé is dat vanwege de ligging ver weg van het dorp, in combinatie met flankerende maatregelen in de kern, de leefbaarheid in Haps wordt verbeterd. Er ontstaat voor het overgrote merendeel van de bewoners in Haps zowel als het buitengebied (bewoners Lokkantseweg) een meer leefbare situatie vanwege de afname van verkeer op de bestaande wegen.

Daarnaast is een sterkte dat de doorsnijding van percelen en bestaande agrarische structuren wordt geminimaliseerd. Huiskavels worden aan de zuidzijde in beperkte mate doorsneden. Het bebouwingscluster aan de Lokkantseweg evenals de laanstructuur van deze weg wordt niet aangetast.

Afbeelding 8: Alternatief 5



Vanuit landschappelijk oogpunt heeft het tracé als duidelijke sterkte dat het gebied ten oosten van de dorpskern slechts aan de rand wordt doorsneden, en dat de bijzondere bodem- en reliëfkenmerken daar bewaard kunnen blijven (enkeerdgronden, oude riviergeul uit ijstijd, steilrandjes). De Bengels kan ook blijven functioneren als visuele begrenzing van deze ruimte. Niettemin wordt er aanzienlijke schade toegebracht aan het gave Brabantse ontginningslandschap van de vroege 20e eeuw ten zuiden van de Lokkantseweg.

Door het tracé parallel te laten lopen aan de Balkloop en samen te laten vallen met het noordelijk deel van De Bengels is het tracé eventueel inpasbaar in het landschap. Echter, de Balkloop met het direct aangrenzende terrein en een aan de Balkloop grenzende groenvoorziening maken onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur. Vanuit dit gegeven bezien is het niet gewenst, en zonder natuurcompensatieplan niet toegestaan, om hier een tracé doorheen te leggen.

4 Afweging

De vijf alternatieven die hier zijn voorgesteld kunnen gerealiseerd worden in samenhang met de randvoorwaarden, zoals meegegeven door de gemeente en provincie en rekening houdend met de randvoorwaarden van een Duurzaam Veilige inrichting van een randweg. Niettemin dient te worden opgemerkt dat:

- a) tracé 4 niet over het volledige tracé voldoet aan de eis van 80km/u;
- b) tracé 5 (en de samenvoeging van tracés 1 en 5 in tracé 1b, zie hieronder) ten koste gaat van ontwikkeling van Laarakker-Zuid.

Op basis van dit gegeven en op basis van de analyse van het zoekgebied zoals beschreven in de voorafgaande hoofdstukken, heeft Kragten een voorkeur uitgesproken voor het uitwerken van drie varianten en het nulplus alternatief. De afweging heeft met name plaatsgevonden op basis van landschappelijke kansen en bedreigingen, het verwachte gebruik van de randweg als gevolg van de situering van het tracé ten opzichte van het bestaande tracé door Haps, de ligging van (waardevolle) bebouwing en percelen en de mate waarin op bestaande infra kan worden aangesloten.

De projectgroep heeft deze aanbevelingen opgevolgd in zijn vergadering d.d.15-04-2010 en heeft het aantal tracés teruggebracht naar 3 naast het nulplus alternatief.

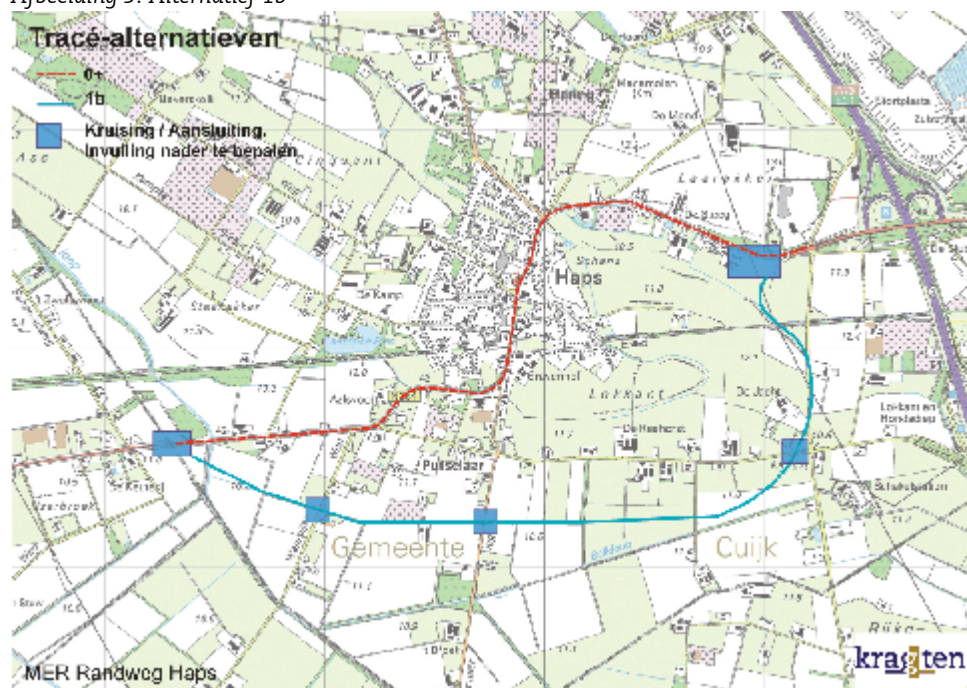
4.1 Overeenkomsten en verschillen

De vijf alternatieven komen overeen in de zin dat in alle gevallen, behalve in het geval van het nulplus alternatief, de mogelijkheid bestaat om de bestaande N264 in Haps herin te richten als weg met een verblijfsfunctie met een maximum snelheid van 30 km/u.

Ruimtelijke impact

De vijf alternatieven verschillen onderling door hun relatie tot de dorpskern en het buitengebied. Alternatieven 1 en 5 kiezen ervoor om ruimer om het dorp heen te gaan, waarbij het agrarisch cluster inlevert op het vlak van ruimtelijke samenhang en verbindingen. In alternatief 5 is vanwege de bredere lus dit effect minder uitgesproken dan bij alternatief 1. Verkeerskundig gezien is tracé 5 echter zeer slecht vanwege de grote omrij-afstand en het weinig vloeiende tracé. Zonder ingrijpende flankerende maatregelen zal dit tracé door het doorgaand verkeer minder gebruikt worden. Dit geldt in mindere mate voor tracé 1. Indien echter tracés 1 en 5 worden samengevoegd tot één tracé dat loopt over de Kruisstraat en vervolgens in een brede lus aansluit op het RBL kan de omrij-afstand gereduceerd worden tot een afstand die vergelijkbaar is met het nulplus alternatief. Een samenvoeging van tracés 1 en 5 (tot 1b) heeft als belangrijk bijkomend voordeel dat het nieuwe tracé niet conflicteert met de Ecologische Hoofdstructuur. Dit tracé heeft een totale lengte van 4,2km.

Afbeelding 9: Alternatief 1b



Alternatieven 3 en 4 respecteren juist de bestaande verbindingen in het buitengebied maar snijden door het dorp op een plaats waar in de nabije toekomst woonontwikkeling zal plaatsvinden. De kortste lus (alternatief 4) legt daarnaast een ruimtelijke scheiding tussen het dorp en Buurtschap Putselaar en voert deels door de bebouwde kom. Bovendien is alternatief 4 hierdoor minder op het gebied van de leefbaarheid in de kern. Alternatief 2 scheidt het dorp en het buitengebied ruimtelijk van elkaar waardoor de bebouwde clusters van het dorp tot een eenheid worden gesmeed.

Impact op landschap

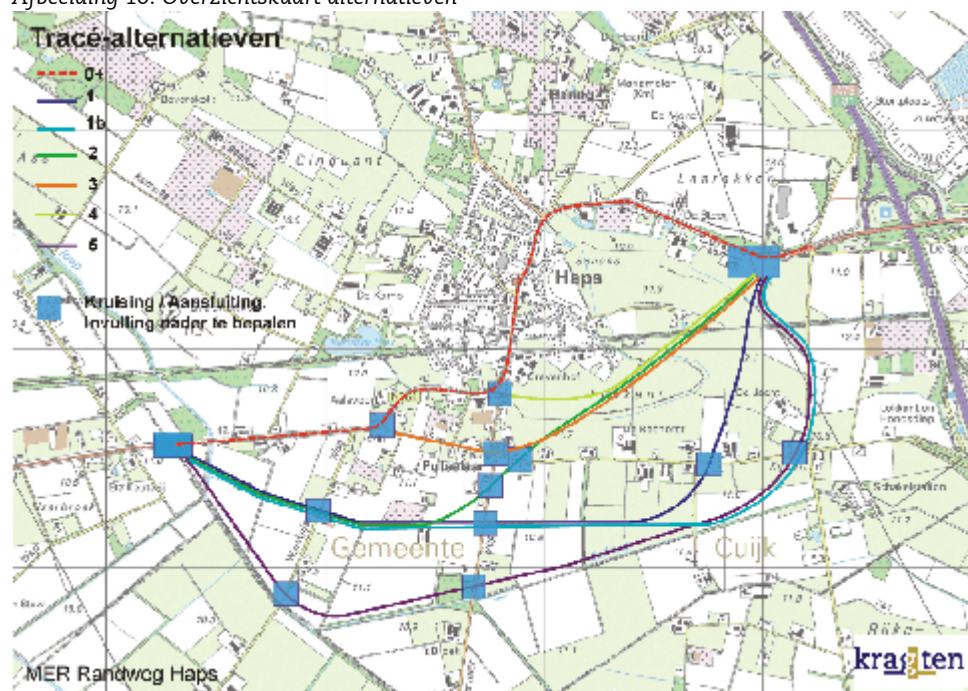
In alle gevallen heeft de ligging van de tracés een sterke impact op de drie aanwezige landschapstypen in het zoekgebied. Alternatieven 1 en 5 grijpen daarbij het sterkst in op het landschap van de vooroorlogse ontginningen tussen Lokkantsweg en Balkloop, waarbij alternatief 1 daarnaast tevens de enkeerdgronden doorsnijdt ten oosten van de dorpskern. Het samengevoegde alternatief 1b combineert de pluspunten van alternatieven 1 en 5: aan westelijke zijde kan gebruik gemaakt worden van bestaande infrastructuur die zonder grote landschappelijke gevolgen kan worden opgewaardeerd en aan oostelijke zijde maakt het tracé een wijdere lus om de Lokkantsweg en laat zo de enkeerdgronden vrijwel ongemoeid. Alternatieven 2, 3 en 4 grijpen het sterkst in op het landschap van de oude enkeerdgronden ten oosten van het dorp. Alternatief 2 heeft als voordeel ten opzichte van alternatieven 3 en 4 dat het aan westelijke zijde gebruik maakt van een bestaande verbinding die kan worden opgewaardeerd (zie alternatieven 1 en 1b).

Alternatieven 3 en 4 bieden dan weer het voordeel van de kortste verbinding, maar in alternatief 3 weegt dit niet op tegen de toegevoegde landschappelijke schade aan Buurtschap Putselaar. Van de vijf alternatieven zijn alternatieven 2, 4 en 1b landschappelijk gezien daarom het meest kansrijk.

Doorsnijding huiskavels en verbindingswegen

Ten slotte het aspect doorsnijding. De tracés 1 en 2 gaan dwars door een aantal huiskavels. Tevens dient de Lokkantseweg gekruist te worden. Afhankelijk van de wenselijkheid van uitwisseling betekent dit óf een extra kruispunt óf een verdiepte ligging onder de bestaande structuren door. Het is immers ten behoeve van het lokale (langzaam) verkeer en de noodzakelijke bereikbaarheid van percelen niet gewenst de Lokkantseweg te doorsnijden. Bij tracés 3, 4 en 5 vormt de doorsnijding minder een probleem. Huiskavels worden slechts aan de rand aangedaan en bestaande wegenstructuren worden minder of helemaal niet doorsneden. Met name tracé 4 laat de bestaande structuren in stand.

Afbeelding 10: Overzichtskaart alternatieven



4.2 Conclusie afweging

Op basis van de ruimtelijke impact en de impact op het landschap valt alternatief 3 af in verband met de aanzienlijke schade die wordt aangericht aan zowel het dorp als het landschap. Het ontzien van het agrarisch cluster rondom de Lokkantseweg compenseert noch voor de toekomstige overlast in woonuitbreidingsgebied noch voor de onteigening van de woningen in de Putselaarstraat.

Alternatief 2 brengt eveneens aanzienlijke schade toe aan het landschap maar ontziet het dorp. Ook ontziet dit alternatief het grootste deel van het landbouwcluster. Dit maakt dat alternatief 2 als redelijk alternatief weerhouden wordt ondanks het afwijzen van dit alternatief door de klankbordgroep.

Bij alternatief 4 is de schade aan het landschap analoog aan alternatief 2 en 3 en er wordt niet voldaan aan de randvoorwaarden van 80 km/u. Dit alternatief krijgt niettemin brede steun in de klankbordgroep als gevolg van het intact laten van het landbouwcluster. Alternatief 4 wordt daarom eveneens weerhouden.

De nadelen verbonden aan alternatieven 1 en 5, doorsnijding van respectievelijk het landbouwcluster en de Ecologische hoofdstructuur gecombineerd met het aspect omrijden in alternatief 5, worden opgeheven door de combinatie van beide in alternatief 1b. Dit alternatief wordt daarom ook meegenomen.

Samen met het nulplus alternatief adviseert Kragten daarom om de alternatieven 1b, 2 en 4 als mogelijke tracés voor de randweg Haps voor te stellen.