



Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat

Achtergrondrapport Cultuurhistorie

Provincie Noord-Brabant

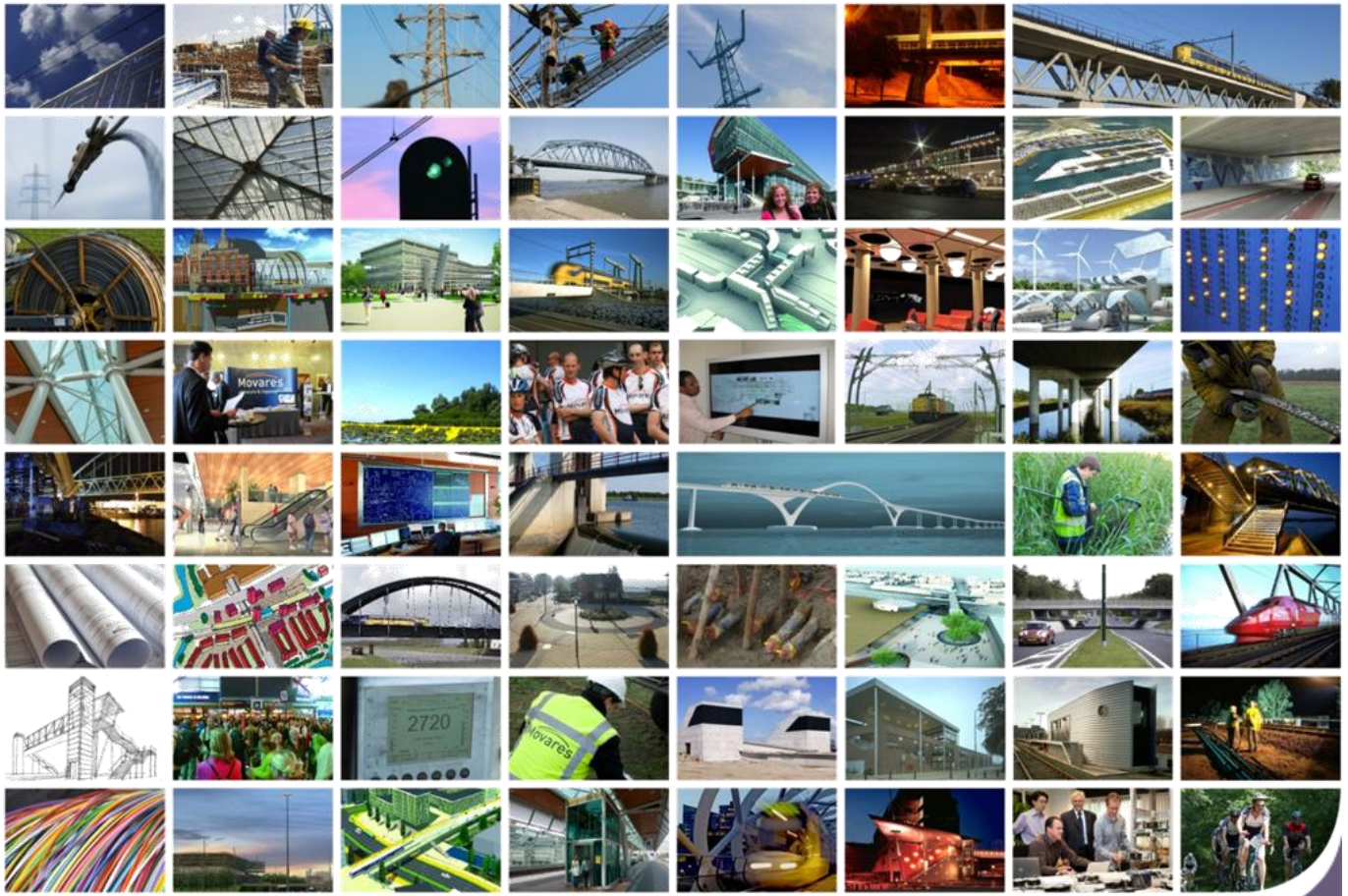


Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat

Achtergrondrapport Cultuurhistorie

Dit achtergrondrapport is opgesteld in opdracht van de Provincie Noord-Brabant in samenwerking met de gemeenten Heusden, Waalwijk, 's-Hertogenbosch en het waterschap Aa en Maas

Eindconcept behorend bij het Milieueffectrapport GOL



Autorisatieblad

Achtergrondrapport Cultuurhistorie

	Naam	Paraaf	Datum
Opgesteld door	Nelissen, M Hendriks, P	Vastgelegd in systeem BRO	
Controle door	Vosmaer, CH	Digitaal vastgelegd in Projectwise	09-11-2016
Vrijgave door	Boerefijn, M	Digitaal vastgelegd in Projectwise	09-11-2016

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	1
1.1	Beschrijving project GOL	1
1.2	Besluitvorming	2
1.3	Leeswijzer	3
2	Beleid en werkwijze onderzoeken	4
2.1	Beleid	4
2.1.1	<i>Rijksbeleid</i>	4
2.1.2	<i>Provinciaal beleid</i>	5
2.1.3	<i>Gemeentelijke beleid gemeente Waalwijk</i>	9
2.1.4	<i>Gemeentelijk beleid gemeente Heusden</i>	11
2.1.5	<i>Gemeentelijk beleid gemeente 's-Hertogenbosch</i>	13
2.2	Studiegebied	13
2.3	Toetskader voor het MER	13
2.4	Werkwijze onderzoek	14
2.5	Alternatieven, varianten en fasering	18
2.6	Maatregelen GOL	20
3	Huidige situatie en referentiesituatie	23
3.1	Inleiding	23
3.2	Huidige situatie	25
3.3	Referentiesituatie	34
3.3.1	<i>GOL Oost</i>	34
3.3.2	<i>GOL West</i>	34
4	Effecten GOL Oost	35
4.1	NRD-alternatief fase 1	35
4.2	NRD-alternatief fase 1 en 2	39
4.3	Effecten NRD-alternatief samengevat in tabellen	40
4.4	Variant verlegde toe- en afrit fase 1	41
4.5	Variant verlegde toe- en afrit fase 1 en 2	42
4.6	Effecten variant verlegde toe- en afrit samengevat in tabellen	42
4.7	Conclusie effecten op cultuurhistorie GOL	44
4.8	Doorkijk effect aanvullende ruimtelijke ontwikkelingen	44
5	Effecten GOL West	45
5.1	NRD-alternatief fase 1	45
5.2	NRD-alternatief fase 1 en 2	48
5.3	Effecten NRD-alternatief samengevat in tabellen	48
5.4	Variant Overstortweg fase 1	49
5.5	Variant Overstortweg fase 1 en 2	51
5.6	Effecten variant Overstortweg samengevat in tabellen	51
5.7	Conclusie effecten op cultuurhistorie GOL	52
5.8	Doorkijk effect aanvullende ruimtelijke ontwikkelingen	52
6	Mitigerende maatregelen	53
6.1	Algemeen	53
6.2	Specifieke mitigerende maatregelen GOL Oost	53
6.3	Specifieke mitigerende maatregelen GOL West	54

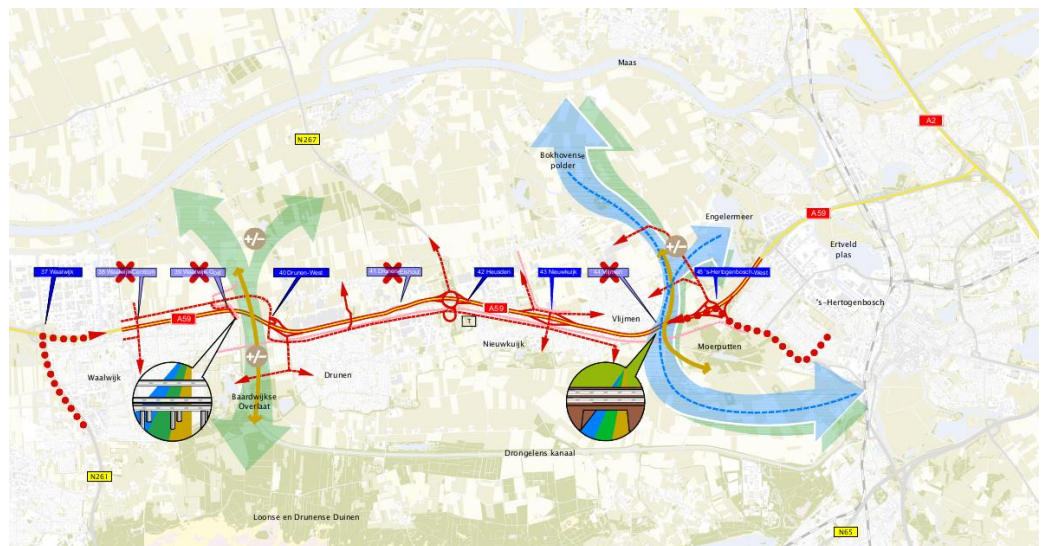
7	Effectbeoordeling en conclusie	56
7.1	GOL Oost	56
7.2	GOL West	56
8	Leemte in kennis en informatie	58
	Colofon	59

1 Inleiding

1.1 Beschrijving project GOL

Programma

Een aantal overheden en organisaties heeft samen een programma ontwikkeld voor de verbetering van de kwaliteit van de omgeving van de A59 tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk. Dit programma, Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL), verbetert de economische vitaliteit van het gebied én de leefkwaliteit van de bewoners en gebruikers. De veiligheid op de A59 wordt vergroot doordat gevaarlijke op en -afritten verdwijnen. Door de aanleg van (parallel-)wegen verbetert de doorstroming van het verkeer van en naar de A59. Het programma GOL verhoogt ook de ecologische en recreatieve kwaliteit van het gebied en zorgt voor meer bescherming tegen extreem hoog water (zie figuur 1.1).



Figuur 1.1: Overzichtskartaal GOL

Samenwerking

In het programma GOL werken 20 partijen samen om de verschillende projecten rond de A59 te realiseren: de provincie Noord-Brabant, het waterschap Aa en Maas, de gemeenten 's-Hertogenbosch, Heusden en Waalwijk, ZLTO, Staatsbosbeheer, Vereniging Natuurmonumenten, Brabants Landschap, Brabantse Milieufederatie, MKB Heusden, Waalwijks Bedrijven Platform, Kamer van Koophandel Brabant, Recron Brabant, EVO, Transport en Logistiek Nederland, Brabants Particulier Grondbezit, Fietzersbond De Langstraat, Heusdens Bedrijvenplatform en de Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging. Ook Rijkswaterstaat en Waterschap Brabantse Delta zijn betrokken bij de voorbereidingen. De provincie is de regisseur voor het programma. Zij coördineert alle projecten en werkzaamheden en is het aanspreekpunt voor iedereen met vragen.

Maatregelen

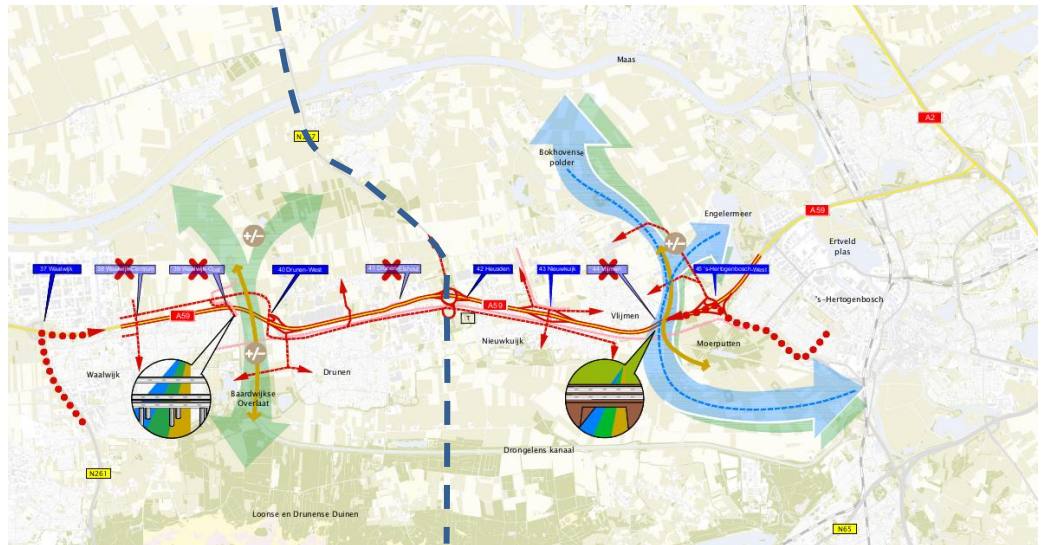
Als onderdeel van GOL worden de volgende maatregelen gerealiseerd (zie ook het hoofdrapport MER voor een nadere toelichting):

- Realisatie van een volledige aansluiting 40 Drunen-West, die de onvolledige aansluitingen 38 Waalwijk-Centrum, 39 Waalwijk-Oost en 40 Drunen-West vervangt;
- Vervolmaking van de parallelstructuur langs de A59 rondom aansluiting 40. Hiertoe worden een Noordelijke Parallelstructuur in Waalwijk en een Westelijke Randweg in Drunen gerealiseerd en wordt de Spoorlaan in Drunen doorgetrokken;
- Verlengen van de brug over het Drongelens Kanaal, realisering van een ecologische verbindingszone (EVZ) aan de oostzijde van het Drongelens Kanaal en realisering van een ecologische verbinding tussen het Drongelens Kanaal en de Elshoutse Zeedijk;
- Aanpassing van aansluiting 43 Nieuwkuijk en realisatie van de zuidelijke parallelweg Vlijmen;
- Realisatie van een Ecotunnel van 20 meter breed onder de A59 tussen Vlijmen en 's-Hertogenbosch (Howabo – ecotunnel en compartimenteringsdijk);
- Realisatie van een EVZ bij de Voordijk;
- Realisatie van een volledige aansluiting 45 's-Hertogenbosch-West, waarbij aansluiting 44 Vlijmen vervalt en de Randweg Vlijmen wordt aangelegd. In dit gebied wordt tevens een ecologische verbindingszone gerealiseerd;
- Afronden van een fietsverbinding oost-west en een fietsverbinding noord-zuid;
- Landbouwstructuurversterking door herverkaveling en het uitruilen van gronden voor natuur en infrastructuurmaatregelen.

1.2 Besluitvorming

De projecten zullen ruimtelijk worden vastgelegd in twee Provinciale Inpassingsplannen (PIP's); een PIP voor het oostelijke deel van het gebied (GOL Oost) en een PIP voor het westelijk deel (GOL West). Ten behoeve van de besluitvorming hierover wordt een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. In het Milieueffectrapport worden de effecten van het programma op het milieu beschreven en wordt onderzocht welke maatregelen moeten worden genomen om ongewenste effecten op het milieu te voorkomen of te verminderen.

De scheidslijn tussen beide delen is weergegeven in figuur 1.2 en ligt op de N267 en vanaf het Ei-van-Drunen recht naar het zuiden. Deze scheidslijn is zodanig gekozen dat de maatregelen in oost geen significant effect hebben op de verkeersintensiteiten in west en vice versa. Daarmee is ook geen sprake van significante effecten voor overige aspecten.



Figuur 1.2: Begrenzing tussen PIP Oost en PIP West ter plaatse van de aansluiting 42

1.3 Leeswijzer

Dit achtergrondrapport is een bijlage bij het MER en daardoor bij de twee PIP's die voor de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat worden opgesteld. De relevante passages uit de samenvatting c.q. conclusies worden in het MER respectievelijk PIP opgenomen.

Hoofdstuk 2 beschrijft het beleid voor dit thema. Hoofdstuk 3 gaat in op de huidige situatie en de referentiesituaties. Vervolgens worden voor het MER de effecten van het GOL beschreven in de hoofdstukken 4 en 5. Aansluitend bevat hoofdstuk 6 de mogelijke mitigerende maatregelen en hoofdstuk 7 de samenvatting. Leemten in kennis en informatie worden in hoofdstuk 8 beschreven.

2 **Beleid en werkwijze onderzoeken**

2.1 **Beleid**

Dit hoofdstuk beschrijft het relevante beleid voor het thema cultuurhistorie.

2.1.1 *Rijksbeleid*

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft de ambitie aan voor Nederland in 2040. Die ambitie is vertaald in doelen voor de middellange termijn tot 2028. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. De bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik met negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van Nederland dient met de nieuwe structuurvisie gekeerd te worden. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. In dit kader is met het volgende nationaal belang van belang: “ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten”. Het Rijk is verantwoordelijk voor het cultureel en natuurlijk UNESCO-werelderfgoed, kenmerkende stads- en dorpsgezichten, rijksmonumenten en cultuurhistorische waarden in of op de zeebodem.

De relevante rijksmonumenten in dit kader betreffen de bruggen van de Spoordijk, de molen (de “Hertogin van Brabant”) met haar bijbehorende molenbiotop en de rijksmonumenten aan de Meliestraat. In het vervolg van deze rapportage wordt ingegaan op de effecten van het project op deze rijksmonumenten.

Kiezen voor Karakter, Visie Erfgoed en Ruimte

Het Rijk geeft met de visie “Kiezen voor Karakter, visie Erfgoed en Ruimte, invulling aan een goede omgang met het onroerend cultureel erfgoed. In deze visie zet het Rijk de cultuurhistorische belangen van nationale betekenis in een gebieds- en ontwikkelingsgerichte context. De visie is complementair aan de Structuurvisie infrastructuur en ruimte, waarin het kabinet de unieke cultuurhistorische waarden van nationaal belang planologisch borgt. De Visie erfgoed en ruimte plaatst die waarden in een bredere context en geeft aan hoe de goede zorg voor die belangen ook via niet juridische instrumenten wordt nagestreefd.

Een belangrijke pijler van de gemoderniseerde monumentenzorg is de verankering van de zorg voor het cultureel erfgoed in de ruimtelijke ordening. De verankering van cultureel erfgoed in de ruimtelijke ordening vraagt om twee zaken. In de eerste plaats dient het belang van het cultureel erfgoed volwaardig mee te worden genomen in de integrale afweging van belangen die plaatsvindt ten behoeve van het goed functioneren van de ruimte. In de tweede plaats dient cultureel erfgoed dat van bijzondere betekenis is, te worden benoemd. Zo kan er op voorhand rekening mee worden gehouden in ruimtelijke plannen en ontwikkelingsprocessen.

In de visie “Kiezen voor Karakter, Visie Erfgoed en Ruimte worden, met uitzondering van de rijksmonumenten, geen cultuurhistorische belangen van nationale betekenis genoemd. Zoals aangegeven wordt in het vervolg van deze rapportage ingegaan op de effecten van het project op deze rijksmonumenten.

Erfgoedwet

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. De Erfgoedwet vervangt zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988.

Onderdelen van de Monumentenwet die van toepassing zijn op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet die in 2019 van kracht wordt. Voor de onderstaande onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2019:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering rijksmonumenten;
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie;
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten.

Rijksmonumenten

In de Erfgoedwet is de aanwijzing van een object tot rijksmonument geregeld. Conform het overgangsrecht (artikel 9.1, onder a, Erfgoedwet) blijft hoofdstuk IV van de Monumentenwet van toepassing tot het tijdstip waarop de Omgevingswet in werking is getreden. De Erfgoedwet is in dit kader van belang voor de volgende rijksmonumenten:

- de bruggen van de Spoordijk;
- de molen (de “Hertogin van Brabant”) met haar bijbehorende molenbiotoop; en
- de rijksmonumenten aan de Meliestraat.

2.1.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Ruimte

In de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening benoemt de provincie haar provinciale ruimtelijke belangen en de wijze waarop zij deze behartigt. De structuurvisie is opgebouwd uit een ‘Deel A Visie en sturing’, waarin de ruimtelijke visie, de belangen en de sturingsfilosofie is opgenomen.

De wijze waarop de provincie deze ruimtelijke belangen behartigt, is uitgewerkt in vier manieren van sturen: regionaal samenwerken, ontwikkelen, beschermen en stimuleren. In ‘Deel B Structuren en beleid’ staat op welke wijze de provincie stuurt op de functies in Noord-Brabant. Daarvoor zijn vier ruimtelijke structuren opgesteld: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur.

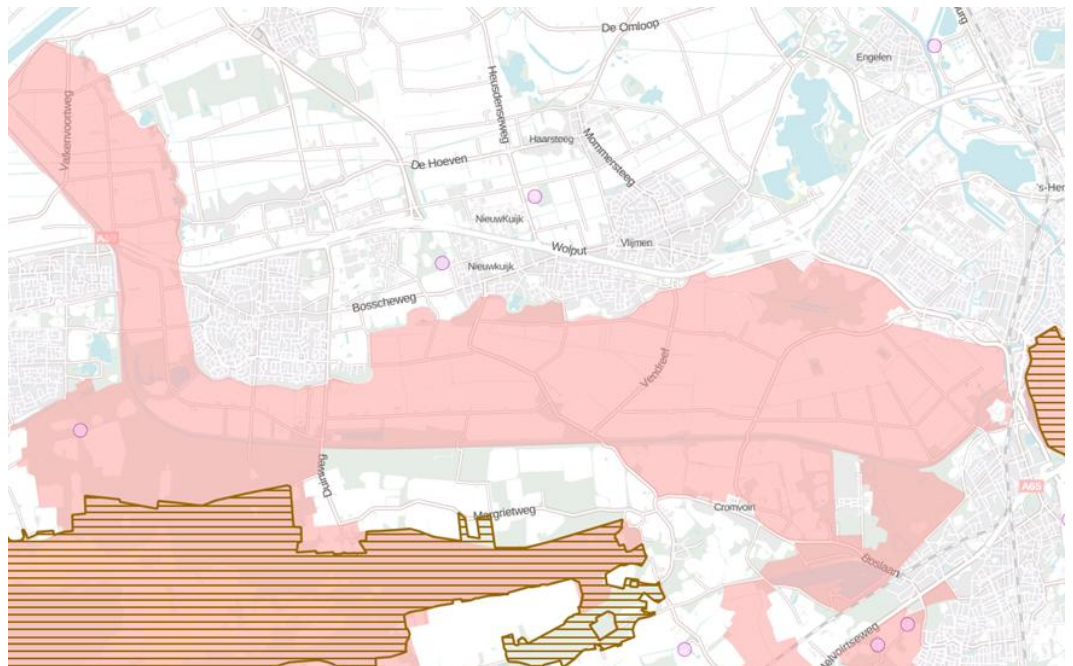


Figuur 2.1: cultuurhistorische landschappen uit Structuurvisie Ruimte

Voor wat betreft cultuurhistorie wordt in de visie aangegeven dat Noord-Brabant gebieden kent met een concentratie van samenhangende cultuurhistorische waarden. Deze cultuurhistorische landschappen zijn representatief voor de diverse agrarische cultuurlandschappen van zand, klei en verdwenen veen, maar ook voor de landschappen gevormd door waterbeheersing en defensie, zoals overlaten en waterlinies. De provinciale cultuurhistorische vlakken en cultuurhistorische landschappen verdienen extra aandacht vanwege de onvervangbaarheid. Om de samenhang te benadrukken is het belangrijk deze landschappen verder te ontwikkelen, gericht op behoud en waar nodig verbetering van de leesbaarheid (belevingswaarde) van het landschap. Hierdoor wordt de ruimtelijke kwaliteit van Noord-Brabant versterkt. De cultuurhistorische landschappen zijn uitgewerkt in de Cultuurhistorische Waardenkaart.

Provinciale cultuurhistorische waarden

Op de themakaart 'cultuurhistorie' van de Verordening Ruimte 2014, geconsolideerde versie 01-01-2016, van de provincie Noord-Brabant is de Baardwijkse Overlaat aangeduid als cultuurhistorisch vlak van provinciaal cultuurhistorisch belang.

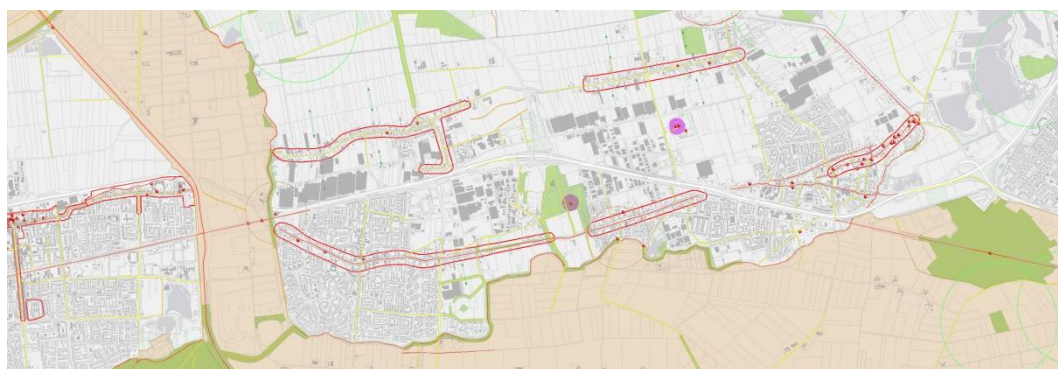


- Cultuurhistorie**
-  Nieuwe Hollandse Waterlinie
 -  Complex van cultuurhistorisch belang
 -  Aardkundig waardevol
 -  Cultuurhistorisch vlak

Figuur 2.2: Uitsnede themakaart 'cultuurhistorie' Verordening Ruimte 2014

Ook de Moerputten in het noordoosten is aangeduid als vlak van provinciaal belang. Beide vlakken maken deel uit van het provinciaal landschap Beerse en Baardwijkse Overlaat. Binnen de cultuurhistorische landschappen wil de provincie de samenhang tussen het erfgoed in deze landschappen behouden en toeristisch-recreatief ontsluiten.

Binnen de cultuurhistorische vlakken liggen de meeste essentiële waarden van de cultuurhistorische landschappen. De provincie heeft deze vlakken opgenomen in de Verordening Ruimte en zorgt zo voor bescherming van deze kenmerkende deelgebieden. Het gaat om de cultuurhistorische vlakken in de cultuurhistorische landschappen zoals aangegeven op de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW, versie 3.0).



Figuur 2.3: Cultuurhistorische waardenkaart, legenda zie figuur 2.8 (CHW Noord-Brabant)

Het gebied is door de provincie Noord-Brabant op hoofdlijnen beschreven. De waarden en kenmerken van het gebied zijn: open grasland, complex van dijken met wielen, afwateringskanaal 's-Hertogenbosch-Drunen, spoorbrug bij Drunen, etc. Het gebied van de Baardwijkse Overlaat, sinds 1766 onderdeel van het systeem van de Beerse Maas, heeft tal van waterstaatkundige elementen die een fascinerend beeld geven van 800 jaar waterbeheer.¹

Specifieke beschrijving cultuurhistorisch vlak de Baardwijkse Overlaat uit de CHW

Het gebied is een natuurlijke laagte, gelegen tussen de van oost naar west lopende zandrug waarop Vlijmen en Drunen liggen en de Loonse en Drunense Duinen. Het was onderdeel van het systeem van de Beerse Maas. In 1766 werd bij Heusden de Baardwijkse Overlaat gerealiseerd, waarmee het overtollige water uit de omgeving van 's-Hertogenbosch naar de Biesbosch kon worden afgevoerd. Tussen Drunen en Waalwijk buigt de Overlaat af naar het noorden, aan de westzijde begeleid door het Afwateringskanaal 's-Hertogenbosch-Drongelen, aan de oostzijde door de Elshoutsche Zeedijk. Dit was een zijdwende, die na de Sint Elisabethsvloed de zeewaterkering van het Land van Heusden werd. De Elshoutsche Zeedijk sluit in het zuiden aan op de Heidijk, die vroeger het zuidoostelijke deel vormde van de omringdijk van de Grote of Zuid-Hollandse Waard, die bij de Sint Elisabethsvloed in 1421 ten onder ging. Aan de westkant van de Overlaat lagen de Liniedijk en de Meerdijk die het gebied van Baardwijk en Waalwijk beschermden, bij Cromvoirt diende de Cromvoirtsche Bandijk als bescherming tegen overstromingen. In de Overlaat lagen enkele zomerkaden, die als compartimenteringsdijkjes dienst deden. Bij het Lange Wiel lag een hogere kade, het Stortebed, die tevens als zeewaterkering fungeerde. Het wiel is ontstaan bij een doorbraak in de achttiende eeuw. Het gebied bestond vroeger grotendeels uit ongeperceleerd moerasland. In het oosten lag de Hampolder, een met lage kaden omgeven graslandgebied met drie eendenkooien, waar geen boerderijen stonden. Van deze kooien zijnde Oude Kooi en de Nieuwe Kooi bewaard gebleven.

De laatstgenoemde is nog volledig in bedrijf. Plaatselijk, zoals in de Moerputten, werd turf gestoken. Na de aanleg van de Bergsche Maas en het graven van het

¹ Waarden beschreven in cultuurhistorisch vlak Baardwijkse Overlaat uit CHW (CHW code BO01) 15-02-2014

Afwateringskanaal 's-Hertogenbosch-Drongelen (1911) verbeterde de waterhuishoudkundige situatie. Er werden sloten en weteringen gegraven en de boeren gebruikten het gebied als hooiland.

Na de Tweede Wereldoorlog, toen de Beerse Overlaat definitief gesloten was, zijn wegen aangelegd en boerderijen gebouwd, met name aan de Honderdbunderweg. Het gebied maakte vanaf 1700 als inundatiegebied onderdeel uit van de Zuiderwaterlinie.²

Ruimtelijke plannen binnen cultuurhistorische vlakken moeten gericht zijn op behoud, versterking en duurzame ontwikkeling van cultuurhistorische waarden. In het bestemmingsplan respectievelijk PIP moeten maatregelen worden genomen ter bescherming van die waarden.

2.1.3 Gemeentelijke beleid gemeente Waalwijk

Erfgoed verordening



- ▲ Kerktoren (rijksmonument)
- ✚ Spoorbrug (rijksmonument)
- Arbeiderswoning (MIP-object)
- ⊙ Verdwenen molen
- Dijk
- Kanaal
- Weg
- Bebouwing
- ▨ Overlaat

Het erfgoedbeleid van Waalwijk is vastgelegd in de erfgoed Verordening 2011. Specifiek heeft de gemeente Waalwijk cultuurhistorische themakaarten (Vestigia, conceptversie september 2010) opgesteld. De Baardwijkse Overlaat is specifiek aangeduid, evenals de verdwenen Baardwijkse molen. Deze molen heeft tot 1765 in de Overlaat gestaan en is toen verplaatst naar Moleneind. De dijk langs Hoogeinde is ook aangeduid als linedijk (defensieve functie van de Zuiderfrontier/Noord Brabantse Linie).

Figuur 2.4: Uitsnede cultuurhistorische themakaart Gemeente Waalwijk

In de toelichting op de cultuurhistorische themakaart is een nadere beschrijving van de Baardwijkse Overlaat opgenomen. De Baardwijkse Overlaat is aangelegd tussen 1766 en 1795 om te voorkomen dat 's-Hertogenbosch overstromde bij overstromingen van de Maas. Het grote inundatiegebied van de Baardwijkse Overlaat is gelegen tussen 's-Hertogenbosch en Doeveren. Ter hoogte van Doeveren mondde de Overlaat uit in het Oude Maasje. Het systeem van dijken en sluizen werd ook ingezet voor militaire inundaties. Pas met het graven van het Afwateringskanaal van 's-Hertogenbosch naar Drongelen tussen 1907 en 1911 verliest de Overlaat zijn militaire functie. De Overlaat bestaat uit een lager gelegen open landschap met een ruim opgezette verkaveling.

² Specifieke beschrijving cultuurhistorisch vlak Baardwijkse Overlaat uit CHW (CHW code BO01) 15-02-2014

Aan beide zijden van de Baardwijkse Overlaat werden onverharde leidijken aangelegd. De westelijke leidijk is nog aanwezig, de oorspronkelijke oostelijke tegenhanger is bij een verbreding van de Overlaat in de 19e eeuw verdwenen.

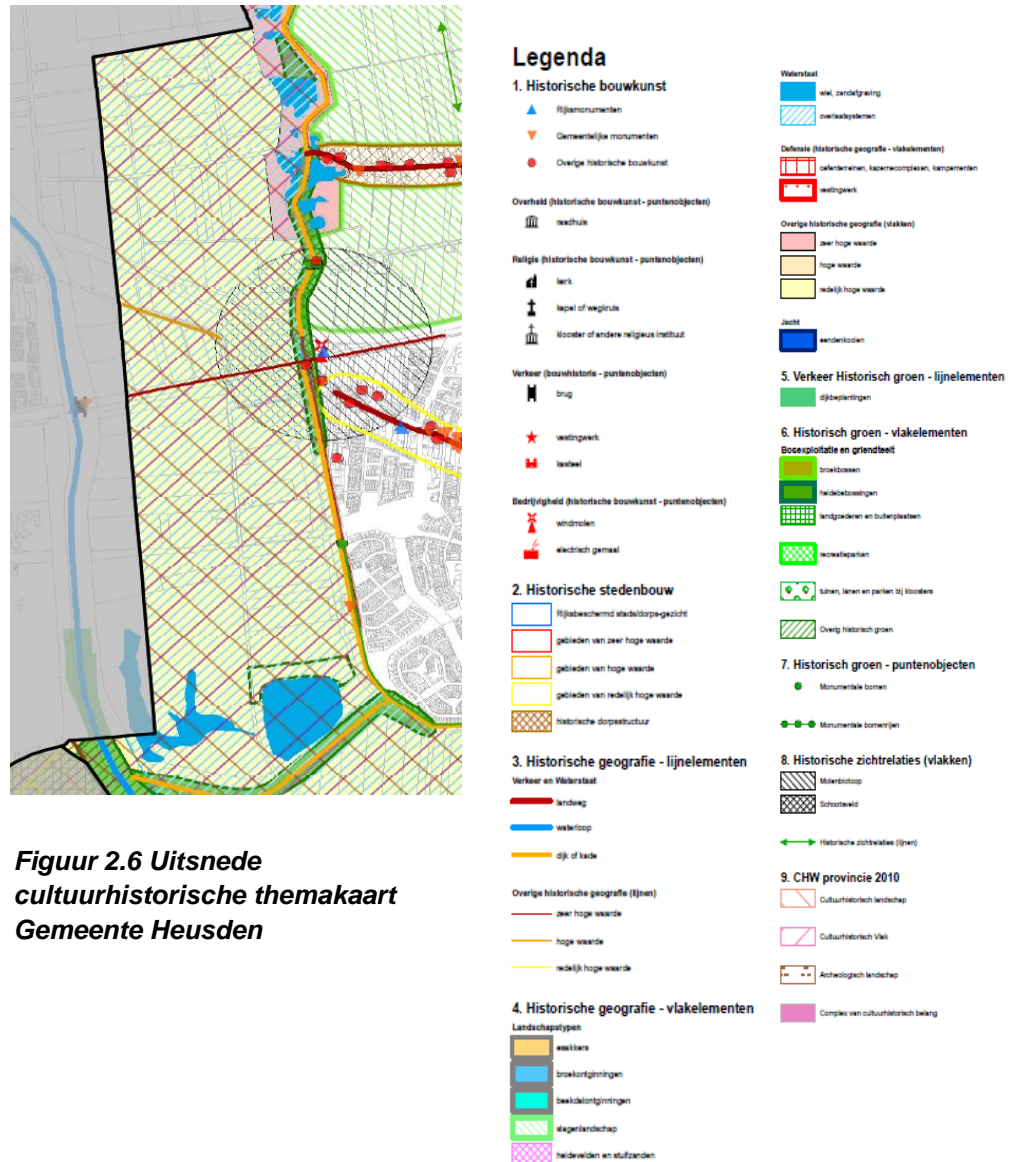


Figuur 2.5 Beeld van de zuidelijke waterlinie (Zuider Frontier)

De westelijke leidijk is ook gebruikt als linedijk als onderdeel van de Zuider Frontier. De Zuider Frontier is een verdedigingslinie ontstaan langs de noordgrens van Noord-Brabant. Door het toenemende gevaar van een inval door Franse troepen vanuit het zuiden werd in de loop van de 18e eeuw de Zuider Frontier ingericht. Deze ontstond uit reeds bestaande onderdelen en werd aangevuld met diverse inundaties en nieuwe werken zoals de Linie van de Munnikenhof en het Retranchement bij Waspik. Ten tijde van de Bataafse Republiek en het Franse Keizerrijk verviel de noodzaak van de Zuider Frontier. Na de Belgische opstand in 1830, wordt de hele linie weer in staat van verdediging gebracht. Het Brabantse gedeelte van de Zuider Frontier stond in deze periode beter bekend als de Noord-Brabantse (Water)Linie. Met de Vestingwet van 1874 kwam het zwaartepunt van 's lands verdediging in het westen te liggen. Delen van de Zuider Frontier bleven in stand om te dienen als opvangstelling voor terugtrekkende troepen. Vanaf deze tijd is er sprake van de Zuider Waterlinie. In 1886 werd de linie gedeeltelijk opgeheven en in 1920 volgde de rest van de linie.

2.1.4 Gemeentelijk beleid gemeente Heusden

Erfgoednota



Figuur 2.6 Uitsnede cultuurhistorische themakaart Gemeente Heusden

In de Erfgoednota 'Eenheid in verscheidenheid' (februari 2012) is het cultuurhistorisch beleid van de gemeente Heusden vastgelegd. Op de cultuurhistorische waardenkaart zijn de volgende zaken specifiek aangeduid:

Baardwijkse Overlaat:

- Historische geografie-Overlaatsysteem: open karakter van landschap zo veel mogelijk behouden.
- Historische geografie-dijk of kade: het gaat hier om de lijn Molensteeg-Eindstraat-Zeedijk en een deel van de Overstortweg. Opstellen van voorwaarden gericht op het benutten van patronen als basis voor ruimtelijke ontwikkelingen en recreatief gebruik.
- Molenbiotoop van de molen 'Hertogin van Brabant'.

Overige cultuurhistorische waarden in het plangebied

- Historische geografie slagenlandschap: op verschillende plekken aan de noordzijde van de A59 zijn agrarische gronden als zodanig aangeduid. Beleid is er op gericht om op structuurniveau ontwikkelingen te sturen, met behoud van het cultuurlandschap als leidraad.
- Overige historische geografie-redelijk hoge waarden: verschillende oude wegenstructuren zoals een weg tussen d'Oultremontweg en A59 en het deel van de ontsluiting 's-Hertogenbosch-Vlijmen zijn als zodanig aangeduid. Hier is het beleid gericht op het stellen van voorwaarden gericht op het benutten van patronen als basis voor ruimtelijke ontwikkelingen en recreatief gebruik.

De dijken van Heusden

In 2012 is er in opdracht van de gemeente Heusden een totaalvisie voor alle dijken in de gemeente Heusden opgesteld. Het doel is om de dijken met elkaar te verbinden en daarmee de recreatieve mogelijkheden beter te benutten en de cultuurhistorische en landschappelijke waarde beter kenbaar te maken. Het plangebied 'doorkruist' op twee plekken de Heusdense dijkstructuur:

- Westzijde (Drunen): Molenstreeg-Eindstraat-Zeedijk.
- Oostzijde (Vlijmen): Heidijk.

De visie levert verschillende uitvoeringsmaatregelen op om de kwaliteiten van de dijken op cultuurhistorisch, landschappelijk, recreatief, sociaal en economisch gebied de dijken en de aanwezige waardevolle elementen te vergroten.

Ontwikkelingsvisie Elshoutse Zeedijk

De Dienst Landelijk Gebied heeft in opdracht van de gemeente Heusden in juni 2011 een ontwikkelingsvisie uitgegeven voor de ontwikkeling van de Elshoutse Zeedijk waarbij cultuurhistorische elementen worden hersteld en ecologische- en recreatieve elementen versterkt. De Zeedijk is onderdeel van de ring van dijken rond Heusden. Specifiek zijn verkeersmaatregelen voorgesteld op de Zeedijk tussen de Kapelstraat en de Eindstraat als input voor de discussie rondom de reconstructie van de A59. De Elshoutse Zeedijk heeft een belangrijke rol gespeeld in het systeem van de Baardwijkse Overlaat. De Zeedijk is aangesloten op de Overlaatsdijk. Met het aanleggen van de dijken aan weerszijden van het Drongelens kanaal kwam de functie van de oude Overlaatsdijk te vervallen. Hierdoor werd ter hoogte van de Eindstraat een gat in de dijk gegraven om de Eindstraat op niveau door te kunnen trekken.

Vanuit de wenselijke afleesbaarheid van de bijzondere watergeschiedenis van het gebied en de betekenis van beide dijken is het gewenst een deel van de dijken te herstellen zodat in de structuur duidelijk wordt dat noord- en zuidzijde van de Eindstraat met elkaar te maken hebben. Gunstige bijkomstigheid is dat de ietwat rommelige structuur hier een duidelijke kwaliteitsimpuls kan krijgen en dat de Eindstraat vanaf de snelweg een poortwerking krijgt, zodat Drunen vanaf de A59 een groene entree kan krijgen.

2.1.5 Gemeentelijk beleid gemeente 's-Hertogenbosch

Cultuurhistorische visie 2012 - 2029

In de "Cultuurhistorische visie 2012 – 2029" omvat het gemeentelijk beleid van de gemeente 's-Hertogenbosch. Deze nota bevat geen volledig nieuwe visie op het cultuurhistorisch beleid, de nadruk in deze visie ligt op gewenste beleidsaanpassingen als gevolg van onder meer veranderingen in het beleid van rijk en provincie.

Het beleid beschrijft de cultuurhistorische kansen die 's-Hertogenbosch heeft, ontwikkeld en mee promoot. Onder andere het karakter van de vestingstad dat door behoud ontwikkeld wordt.

2.2 Studiegebied

Het studiegebied van cultuurhistorie is het gebied dat is onderzocht in het ruimtelijk kwaliteitsplan (RKP³). Dit gebied is opgespannen tussen De Maas, 's-Hertogenbosch, De Loonse en Drunense Duinen en Waalwijk.

2.3 Toetskader voor het MER

De aspecten die in het kader van de MER worden onderzocht voor het thema cultuurhistorie zijn:

- beïnvloeding van cultuurhistorisch eenheden / vlakken; dit is voor dit project de in de provinciale structuurvisie geduide cultuurhistorische vlak: de Baardwijkse Overlaat.
- beïnvloeding van historisch geografische, bouwkundige en groene structuren; de lijnstructuren die op de CHW-kaart staan.
- beïnvloeding van historisch elementen, de punten, plekken die op de CHW staan: zijnde de rijksmonumenten aanwezig in het plangebied.

Tabel 2.1: Toetskader thema cultuurhistorie

Aspecten	Criteria	Uitgedrukt in:
Cultuurhistorie	Beïnvloeding cultuurhistorische eenheden / vlakken Beïnvloeding historische geografische, bouwkundige en groene structuren Beïnvloeding historische elementen	Kwalitatief

Per aspect wordt toegelicht hoe de effectbepaling en – beoordeling wordt uitgevoerd. De effecten op de cultuurhistorie worden kwalitatief bepaald op basis van expert judgement. Na het bepalen en beschrijven van de effecten worden deze vertaald naar een kwalitatieve score. Voor de effectbeoordeling wordt gebruik gemaakt van de volgende 7-puntsschaal.

³ Ruimtelijk KwaliteitsPlan Gebiedsontwikkeling Oostelijk Langstraat, concept 31 oktober 2014

Tabel 2.2: Effectbeoordeling ten opzichte van de referentiesituatie

Beoordeling		Aspect cultuurhistorie
+++	Groot positief effect	De ontwikkeling heeft een sterk positief effect op de zichtbaarheid of beleving ⁴ van cultuurhistorische elementen/eenheden/structuren en/of gaafheid van deze elementen/eenheden/structuren.
++	Positief effect	De ontwikkeling heeft een positief effect op de zichtbaarheid van cultuurhistorische elementen/eenheden/structuren en/of gaafheid van deze elementen/eenheden/structuren.
+	Beperkt positief effect	De ontwikkeling heeft een beperkt positief effect op de zichtbaarheid of beleving van cultuurhistorische elementen/eenheden/structuren en/of gaafheid van deze elementen/eenheden/structuren.
0	Neutraal effect of verwaarloosbaar klein effect	Geen of nauwelijks kwalitatieve verandering.
-	Beperkt negatief effect	De ontwikkeling heeft een beperkt negatief effect op de zichtbaarheid of beleving van cultuurhistorische elementen/eenheden/structuren en/of gaafheid van deze elementen/eenheden/structuren.
--	Negatief effect	De ontwikkeling heeft een negatief effect op de zichtbaarheid of beleving van cultuurhistorische elementen/eenheden/structuren en/of gaafheid van deze elementen/eenheden/structuren.
---	Groot negatief effect	De ontwikkeling heeft een sterk negatief effect op de zichtbaarheid of beleving van cultuurhistorische elementen/eenheden/structuren en/of gaafheid van deze elementen/eenheden/structuren.

Cultuurhistorie kijkt naar de waarden benoemd in de CHW. Van de vlakken, lijnen en punten van geschiedkundige / cultuurhistorische waarde wordt bekeken of die door de ontwikkeling worden aangetast. In de rapportage landschap wordt naar ruimtelijke entiteiten gekeken (deze zijn er meer dan alleen de Baardwijkse Overlaat) en naar de zichtbare lijnen in het huidige landschap, al dan niet met een cultuurhistorische waarde. Ook worden daarin groene bosschages en lijnstructuren onderkent die op de CHW geen waarde hebben maar in het landschap wel een bijdrage leveren aan de ruimtebeleving

2.4 Werkwijze onderzoek

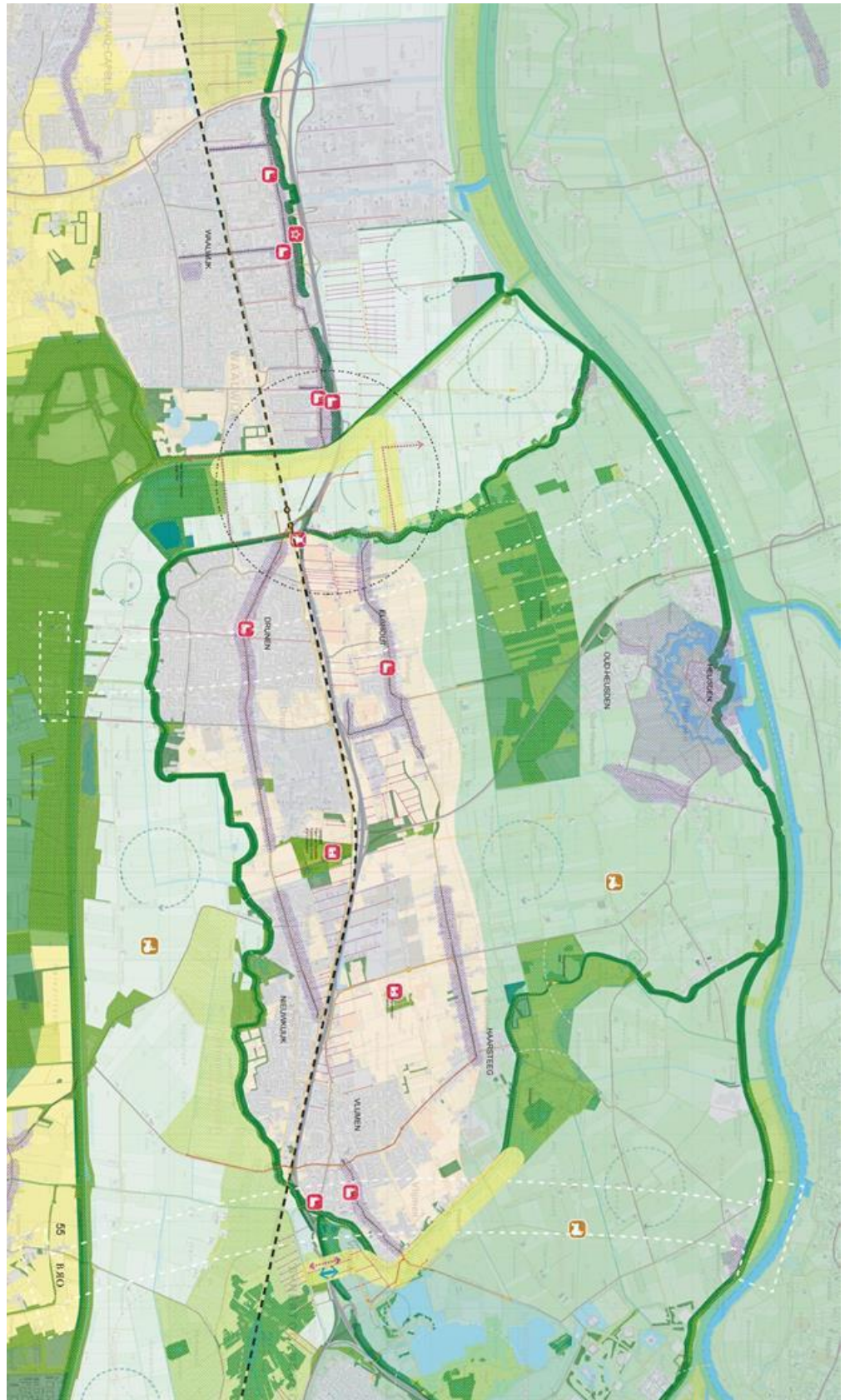
De belangrijkste cultuurhistorische elementen zijn in het kader van het Ruimtelijk Kwaliteitsplan GOL gevat in een kernkwaliteitenkaart (figuur 2.7). Het zijn de ruimtelijke kwaliteiten die het gebied waarde geven en bij ontwikkelingen dienen te worden gerespecteerd, behouden of versterkt zodat de waarde behouden blijft (zichtbaar) voor de toekomst.

Deze cultuurhistorische elementen op de kernkwaliteitenkaart komen voort uit de Cultuurhistorische Waardenkaarten van de provincie⁵ en de gemeente⁶.

⁴ met zichtbaarheid wordt bedoeld: is de eenheid, structuur of element te zien, waarneembaar vanuit verschillende kanten in het gebied. Zichtbaarheid is een belangrijk onderdeel van beleving. Met beleving wordt ook hetgeen bedoeld dat met andere zintuigen waar te nemen is (hoe voel ik me in de ruimte, hoe benader ik een structuur, moet ik hiervoor omhoog klimmen, ga ik van licht naar donker, e.d..)

⁵ CHW 2010 van de Provincie Noord-Brabant

⁶ CHW gemeente Heusden, opgesteld door CROONEN adviseurs, 21-12-2012



Figuur 2.7 Kernkwaliteitenkaart (concept RKP GOL 31-10-2014)

Kernkwaliteiten



Figuur 2.7: Legenda kernkwaliteitenkaart

Door middel van een projectie van het voornemen op de kernkwaliteitenkaart wordt de effecten van deze waarden inzichtelijk gemaakt. Ter verduidelijking van de cultuurhistorische componenten in de kernkwaliteitenkaart is het ruimtebeslag van het VO en RO geprojecteerd op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Brabant (CHW kaart zie figuur 2.8). De gemeentelijke waardenkaarten zijn wel bestudeerd, maar worden in de studie niet als ondergrond meegenomen omdat deze kaarten meerdere beleidsaspecten bevatte en belangrijkste waarden overeenkomstig zijn met de provinciale cultuurhistorische waardenkaart.



Figuur 2.8:
Cultuurhistorische
waardenkaart
(CHW Noord-Brabant)

- Cultuurhistorische eenheden**
- Cultuurhistorische vlakken
- Cultuurhistorische structuren**
- Historische geografie (lijn)
- Zeer hoog
 - Hoog
 - Redelijk hoog
 - Historische stedenbouw
 - Historisch groen
- Cultuurhistorische elementen**
- Monument
 - Complex van cultuurhistorisch belang
 - Eendenkooi
 - Molenbiotoop

2.5 Alternatieven, varianten en fasering

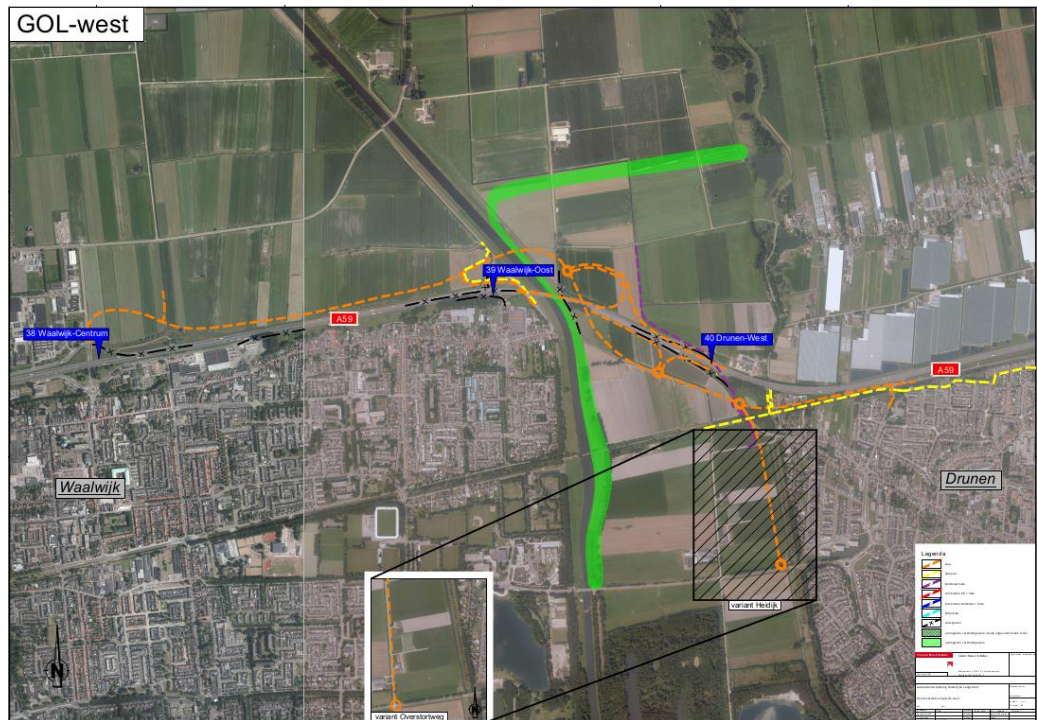
Ten behoeve van het MER worden in dit rapport de effecten onderzocht van het NRD-alternatief en twee varianten. Het NRD-alternatief bestaat uit alle maatregelen die zijn genoemd in paragraaf 1.1 van dit rapport. Aanvullend op dit alternatief is er sprake van twee lokale varianten:

- Variant Overstortweg: bij deze variant ligt de randweg Drunen direct ten oosten van de Overstortweg. Ten opzichte van het NRD-alternatief is dit een meer westelijke ligging omdat de randweg bij het NRD-alternatief in het oostelijk deel van de Baardwijkse Overlaat is gelegen.
- Variant Verlegde toe- en afrit: bij deze variant wordt de zuidelijke op- en afrit bij aansluiting 43 verplaatst naar in oostelijke richting, ter hoogte van het bedrijventerrein bij de Nassaulaan.

Het NRD-alternatief en de twee varianten zijn uitgewerkt in een Ruimtelijk Ontwerp (RO) waarin ook de civieltechnische technische aanpassingen (VO) zijn opgenomen. De voorgenoemde activiteit waarvoor de effecten worden bepaald bestaat uit de combinatie van RO en VO. Een uitgebreide beschrijving van het NRD-alternatief en de twee varianten is opgenomen in het MER. Het MER bevat tevens detailkaarten van het RO inclusief civieltechnische maatregelen.



Figuur 2.9: GOL Oost NRD-alternatief en variant Verlegde toe- en afrit (inzet)



Figuur 2.10: GOL West NRD-alternatief en variant Overstortweg (inzet)

Daarnaast is sprake van een fasering van het programma GOL in twee fases. De fase 1-projecten worden direct bestemd in een PIP en kunnen na vaststelling van het PIP direct worden uitgevoerd. De fase 2-projecten worden met een wijzigingsbevoegdheid bestemd. Dat wil zeggen dat deze projecten pas na een definitief besluit voor het wijzigen van de bestemming kunnen worden uitgevoerd. Dit besluit zal later (doch binnen 10 jaar na vaststellen PIP) nog door de betreffende gemeente worden genomen.

In dit achtergrondrapport wordt als volgt met deze fasering omgegaan. Allereerst worden de effecten van alleen de fase 1-projecten beschreven. Daarnaast worden ook de effecten van het totale programma GOL beschreven. Met andere woorden: dit rapport beschrijft de effecten van:

- GOL fase 1, de projecten die direct kunnen worden uitgevoerd;
- GOL fase 1 plus GOL fase 2 (GOL totaal), het totale programma.

Door deze aanpak ontstaat in dit achtergrondrapport een beeld van de effecten van de gefaseerde uitvoering van de verschillende projecten binnen GOL.

2.6 Maatregelen GOL

In de onderstaande tabellen is een overzicht opgenomen over de ingrepen die de GOL projecten met zich meebrengen. In deze lijst zijn de al gerealiseerde projecten ook eengenomen. Welke projecten gerealiseerd zijn, staat in hoofdstuk 3 bij de beschrijving van de referentiesituatie.

Tabel 2.3: Fase 1-projecten (van west naar oost)

Naam	Aard	Beschrijving
Aansluiting Waalwijk-Centrum	Rijksweg	Afsluiten aansluiting
Aansluiting 39 Waalwijk-Oost	Rijksweg	Afsluiten aansluiting
Noordelijke Parallelstructuur Waalwijk	Gemeentelijke weg	Aansluiting bedrijventerrein Waalwijk op aansluiting 40 via Kloosterheilweg, inclusief een nieuwe brug over het Drongelens kanaal
Ecologische verbindingszone Drongelens Kanaal	natuur	Verleggen waterkering oostzijde en voorbereiding ecopassage over ongeveer 600 m onder de verbrede snelwegbrug en de nieuw brug ten behoeve van de noordelijke parallelstructuur Waalwijk.
Ecologische verbindingszone Drongelens Kanaal	Natuur	Ecoduiker onder de Drunenseweg / Overlaatweg, inclusief geleidende voorzieningen.
Aansluiting 40 Drunen-West	Rijksweg	Volledige aansluiting realiseren in plaats van onvolledige
Aansluiting 40	RO maatregelen NRD-alternatief	<ul style="list-style-type: none"> T.b.v. cultuurhistorie water toevoegen ter hoogte van <ul style="list-style-type: none"> • oksel knoop • ten zuiden van de spoordijk • ten noorden van rijksweg • Dempen bestaande plas, incl. kap bomen • Dichtmaken (herstel) van de Heidijk, ter hoogte van de Eindstraat • Plaatsing object in de oksel Kloosterheulweg/ parallelweg noord
Aansluiting 40	RO maatregelen Overstortweg	<ul style="list-style-type: none"> • Openmaken talud spoordijk • Dempen bestaande plas, incl. kap bomen • Dichtmaken (herstel) van de Heidijk, ter hoogte van de Eindstraat • Plaatsing object in de oksel Kloosterheulweg/ Parallelweg noord

Westelijke Randweg Drunen	Gemeentelijke weg	Nieuwe verbinding van aansluiting 40 naar Overlaatweg door Baardwijkse Overlaat ter ontsluiting van Waalwijk Oost en Drunen West. Er worden 2 varianten meegenomen: NRD-alternatief: Randweg direct ten westen van de Heidijk. Overstortweg: Randweg direct ten oosten van de Overstortweg
Doortrekken Spoorlaan (gedeelte aansluiting 40 – Kastanjelaan-west Drunen)	Gemeentelijke weg	Verbinding aansluiting 40 met bestaande parallelstructuur (Spoorlaan – Kastanjelaan)
Aansluiting 43 Nieuwkuijk	Rijksweg	Aanpassen aansluiting. Hiervoor worden 2 varianten meegenomen: NRD-alternatief: Turborotonde. Huidige ligging van de aansluiting wordt gehandhaafd. Verlegde toe- en afrit: nieuwe zuidelijke op- en afrit nabij bedrijventerrein Nassaulaan, inclusief opheffen van de huidige zuidelijke op- en afrit bij aansluiting 43 en parallelweg vanaf de nieuwe aansluiting bij het bedrijventerrein naar de Vendreef.
Aansluiting 44	Rijksweg	Afsluiten aansluiting
Aansluiting 45 Ring 's-Hertogenbosch-West	Rijksweg	Aanpassing aansluiting
Aansluiting 45	RO maatregelen	<ul style="list-style-type: none"> • Verwijderen groenstrook langs Engelermeer
Randweg Vlijmen	Gemeentelijke weg	Zuidelijk deel van de randweg vanaf de aansluiting 45 tot aan de Vijfhoevenlaan (80 km/u) en het opwaarderen van het noordelijk deel van de randweg vanaf de Vijfhoevenlaan via de Voorste Zeedijk en De Bellaard naar de Tuinbouwweg (60 km/u)
Randweg Vlijmen	Natuur	In totaal drie eco-duikers, inclusief geleidende voorzieningen ter hoogte van de Meliestraat, Vijfhoevenlaan en Tuinbouwweg.
Ecotunnel Vlijmen-Oost	Natuur	Het realiseren van een grote faunatunnel, inclusief geleidende voorzieningen onder de A59 voor de verbinding van hoogwaterbergingsgebieden

Tabel 2.4: Fase 2-projecten (van west naar oost)

Naam	Aard	Beschrijving
Aansluiting 38 Waalwijk-Centrum	Rijksweg	Opruimen aansluiting
Ecologische verbindingszone Drongelens Kanaal	Natuur	Inrichten ecologische verbindingszone langs het kanaal en oost-west verbinding met de Elshoutse Zeedijk
Fietsverbindingen Haarsteeg – Nieuwkuijk en Waalwijk-'s-Hertogenbosch	Fietsverbinding	Aanpassen, nieuwbouw fietsroute, fietsverbinding west-oost ten zuiden van A59 en bij de Abt van Engelenlaan.
Parallelstructuur Nieuwkuijk (Vlijmen-Zuid)	Gemeentelijke weg	Er zijn 2 varianten: NRD-alternatief: Doortrekken Spoorlaan tot Industriestraat (indien nodig: plaatsen geluidsscherm) Verlegde toe- en afrit: een parallelweg van de huidige aansluiting 43 naar de nieuwe aansluiting bij het bedrijventerrein.
Natuurinrichting Vlijmen-Oost	Natuur	Het toevoegen van ecologische en recreatieve doelen aan natuur- en hoogwaterbergingsgebieden in de omgeving.
Aansluiting 44	Rijksweg	Opruimen aansluiting

3 Huidige situatie en referentiesituatie

3.1 Inleiding

De effecten van het NRD-alternatief en de twee varianten worden beschreven en getoetst aan (een) referentiesituatie(s). De effecten van de maatregelen worden daarbij vergeleken met de toestand die ontstaat wanneer GOL niet door zou gaan.

Er wordt een onderzoek uitgevoerd naar twee referentiesituaties:

- De toekomstige situatie in het gebied, met daarin, naast de huidige inrichting, ook ontwikkelingen (zoals nieuwe wegen en woningbouw) waarvan op dit moment zeker is dat deze er zullen komen. Ontwikkelingen zijn zeker als er bijvoorbeeld een bestemmingsplan voor is.
- De toekomstige situatie met daarin zowel alle zekere als ook een aantal geplande (maar nog niet geheel zekere) relevante ruimtelijke ontwikkelingen.

De eerste situatie is de 'kale' referentiesituatie die de juridisch zekere ontwikkeling van het gebied beschrijft. Van deze referentiesituatie wordt de milieusituatie berekend en hiermee worden de effecten van GOL vergeleken. Deze referentiesituatie vormt de basis voor het programma GOL.

De tweede situatie is een referentiesituatie 'plus'. Deze situatie beschrijft hoe het gebied zich landschappelijk ontwikkelt als een aantal gewenste en afgesproken ontwikkelingen in de regio doorgaat. De verkeerskundige situatie in referentiesituatie plus (waarin extra verkeer zit vanwege extra ontwikkelingen van woonwijken en bedrijventerreinen) is van belang voor de waardevastheidstoets van de plannen. Daarom wordt de verkeerssituatie van de referentiesituatie plus berekend ten behoeve van de Provinciale Inpassingsplannen.

De beide referentiesituaties omvatten ook de reeds gerealiseerde ontwikkelingen uit het programma GOL.

De huidige situatie is de situatie die alle inwoners van het gebied het beste kennen.

De effecten van GOL fase 1 én van GOL totaal worden vergeleken met de toestand in de referentiesituatie. Verder wordt er een doorkijk gemaakt naar de effecten van GOL totaal in combinatie met de ruimtelijke ontwikkelingen die in de referentiesituatie plus zijn opgenomen. Dit geeft een beeld van de effecten van GOL in combinatie met alle gewenste (maar nog niet zekere) ruimtelijke ontwikkelingen.

De kenmerken van de verschillende onderzochte situaties zijn weergegeven in de onderstaande figuur. Daarbij geven de pijlen aan welke situaties met elkaar vergeleken worden.

Ruimtelijke ontwikkeling / Situatie	Huidige ruimtelijke situatie (2016)	Vastgestelde plannen 2030		Vastgestelde plannen plus zachte plannen 2030
Huidige situatie	1 Huidige situatie	1a Referentiesituatie 2030		1b Referentiesituatie 'plus' 2030 voor waardevastheidstoets PIP
GOL fase 1		2a(1) NRD-alternatief wordt in MER en PIP vergeleken met referentiesituatie 1a	2a(2) Variant Overstortweg wordt in MER en PIP vergeleken met referentiesituatie 1a	2b voor waardevastheidstoets PIP
GOL fase 2				3b doorkijk naar volledige benutting GOL

Figuur 3.1: Schema vergelijkingen in het MER voor GOL Oost. Paarse blokken: te berekenen milieusituaties. Pijlen: situaties die met elkaar vergeleken worden.

Ruimtelijke ontwikkeling / Situatie	Huidige ruimtelijke situatie (2016)	Vastgestelde plannen 2030		Vastgestelde plannen plus zachte plannen 2030
Huidige situatie	1 Huidige situatie	1a Referentiesituatie 2030		1b Referentiesituatie 'plus' 2030 voor waardevastheidstoets PIP
GOL fase 1		2a(1) NRD-alternatief fase 1 wordt in MER en PIP vergeleken met referentiesituatie 1a	2a(2) Variant verleggen toe- en afrit fase 1 wordt in MER en PIP vergeleken met referentiesituatie 1a	2b voor waardevastheidstoets PIP
GOL fase 2		3a(1) NRD-alternatief fase 2 wordt in MER en PIP vergeleken met referentiesituatie 1a	3a(2) Variant verleggen toe- en afrit fase 2 wordt in MER en PIP vergeleken met referentiesituatie 1a	3b doorkijk naar volledige benutting GOL

Figuur 3.2: Schema vergelijkingen in het MER voor GOL West. Paarse blokken: te berekenen milieusituaties. Pijlen: situaties die met elkaar vergeleken worden

3.2 Huidige situatie

Ontstaansgeschiedenis

Het plangebied van de Langstraat is gelegen op de overgang van de landschappelijk open kleigronden in het noorden naar de meer besloten zandgronden in het zuiden, de zogenoemde 'Naad van Brabant'. Na de laatste ijstijd werd er fijn zand en klei afgezet onder invloed van de rivier de Maas. Door opstuivingen van de afgezette gronden ontstonden zandophopingen, zoals de Loonse en Drunense duinen.

Zeespiegelstijgingen zorgde voor een nattere situatie, waardoor op grote schaal veen ontstond in de gebieden tussen de Maas en de hogere zandgronden. Vanaf de oeverwallen werd het veen ontgonnen ten behoeve van de akkerbouw. Gevolg was dat hierdoor het maaiveld daalde en men genoodzaakt was zich op de meer zuidelijk gelegen hogere gronden te vestigen. Door verschillende overstromingen verplaatste de woonkernen zich steeds meer in zuidelijke richting. De St. Elizabethsvloed in 1421 overspoelde het veen grotendeels met zware zeeklei. Hierna werden de Zomerdijk en de Winterdijk aangelegd. Ook werd nieuwe infrastructuur opgeschoven naar het zuiden, min of meer evenwijdig aan de rivier. Langs deze weg ontstond opnieuw lintbebouwing. Na 1800 is er in de dorpsstructuren ruimtelijk gezien weinig veranderd. Wel was er sprake van verdichting in de bebouwingskernen. Boerderijen waren met hun smalle kant naar de straat gericht en lagen vlak naast elkaar. Deze systematische ordening leverde een typisch straatbeeld op, dat kenmerkend is voor de Langstraat⁷.

Toch bleven overstromingen niet uit. In het gebied ten noorden van de Bossche sloot zorgden diverse polders, waaronder de Binnenpolder van Engelen, de Buitenpolder van Engelen en de polder van Bokhoven, voor de waterstaatkundige huishouding. Een teveel aan polderwater werd hier middels slootjes afgevoerd dat uiteindelijk uitmondde in de Hedikhuizensche Maas. Ten westen van Bokhoven bevond zich een onbedijkt stuk Maasoever dat later de naam Bokhovense Overlaat zou krijgen. Hoog Maaswater kon hier over het land uitstromen, maar in het geval het Maaspeil zakte, kon het water dat op het land stond ook weer terug naar de Maas stromen. In 1766 werd de Baardwijkse Overlaat aangelegd als overstromingsvlakte voor het Oude Maasje. Voor de aanleg van de Overlaat zijn enkele tientallen huizen en schuren gesloopt.

De Meerdijk of Baardwijkse Zeedijk werd over een lengte van 622 meter verlaagd tot 4,11m +NAP. Lager kon niet vanwege de noodzaak tot militaire inundatie van de directe omgeving van Den Bosch bij een vijandelijke aanval. Om Baardwijk en Drunen te beschermen werden er twee leidijken van 1.600 meter aangelegd. Het terrein tussen deze leidijken werd geëgaliseerd om uitspoeling te voorkomen en in het najaar van 1766 was de Overlaat gereed.⁸ Na de aanleg van de Bergsche Maas (1877-1904) en het Drongelens Kanaal (1905) is de oorspronkelijke functie van de Baardwijkse Overlaat komen te vervallen⁹.

⁷ 'Erfgoednota gemeente Heusden', Eenheid in Verscheidenheid, Achtergrond document (2012)

⁸ <https://www.bhic.nl/ontdekken/verhalen/de-baardwijkse-overlaat>

⁹ Structuurvisie ontwerp Waalwijk 2025, 2014

Ontwikkeling Langstraat

De A59 is ontstaan uit de regionale wegen van de Langstraat. In 1800 was de Oostelijke Langstraat reeds een verbinding tussen Waalwijk en Geertruidenberg in goede staat. Hij was met keien bestraat. Verder was hij gekoppeld aan de route die op last van Napoleon was aangelegd, de Rijksweg Parijs - Utrecht.¹⁰ De Langstraat was een belangrijke basis voor de ontwikkeling van het leerlooien in deze streek. Het gebied lag namelijk op de overgang van het hoger gelegen bosgebied naar het lager gelegen deel waar voldoende water aanwezig was. De huiden werden bewerkt in een loogbad met gemalen eikenschors.¹¹ In 1842 werd er begonnen aan onderhandelingen over de overname van de weg door de Provincie Noord-Brabant. Het gevolg was dat de weg op diverse punten werd opgehoogd en verbeterd. In 1868 werden de keien gedeeltelijk door klinkers vervangen. Om de westelijke Langstraat te ontsluiten kwam er een nieuwe verbinding tussen Geertruidenberg en 's-Hertogenbosch. In 1969 was deze Maasroute klaar. De twee rijstroken zorgden voor een flinke ontwikkeling van bedrijventerreinen rondom de weg. Rond 1970-1980 heeft het Rijk de weg overgenomen van de Provincie Noord Brabant. De weg werd verder doorontwikkeld naar vier rijstroken¹², wat de huidige situatie is.

Tot 1868

In 1868 is de doorgaande oost-west lopende lintbebouwing op de hoger liggende dekzandrug duidelijk in het gebied te zien. Waalwijk, Drunen en Nieuwkuijk zijn duidelijk herkenbaar, evenals Elshout, De Hoeven en Haarsteeg. Recht op deze oost-west structuur is de verkaveling aangelegd die het gebied zeer duidelijke structureert. Omstreeks 1230 werd op de zuidelijke grens tussen Holland en Brabant de nu genoemde "Heidijk" aangelegd, als onderdeel van de bedijking van de Grote of Zuid-Hollandse Waard. De dijk bevindt zich binnen het plangebied aan de zuid- en westzijde van Drunen. Hij moest het dorp beschermen tegen het water van de Beerse Maas die tot 1942 bij hoogwater ten zuiden van Drunen liep.¹³ De Baardwijkse Overlaat is in 1868 duidelijk zichtbaar op de kaart, .

De Baardwijkse Overlaat is de eerste noord-zuid gerichte structuur die de kenmerkende oost-westrichting van de Langstraat opknijpt. De bestaande lintbebouwing heeft hiervoor moeten wijken.

¹⁰. http://goedespoorwaspik.nl/Waspikereisdoortijd/Etappe_13.htm

¹¹. [http://nl.wikipedia.org/wiki/Langstraat_\(streek\)](http://nl.wikipedia.org/wiki/Langstraat_(streek))

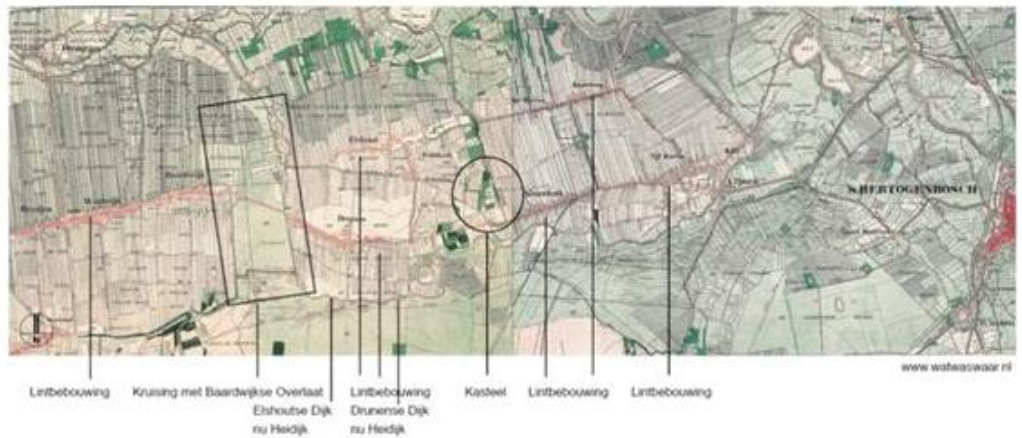
¹². http://goedespoorwaspik.nl/Waspikereisdoortijd/Etappe_13.htm

¹³. <http://nl.wikipedia.org/wiki/Drunen>

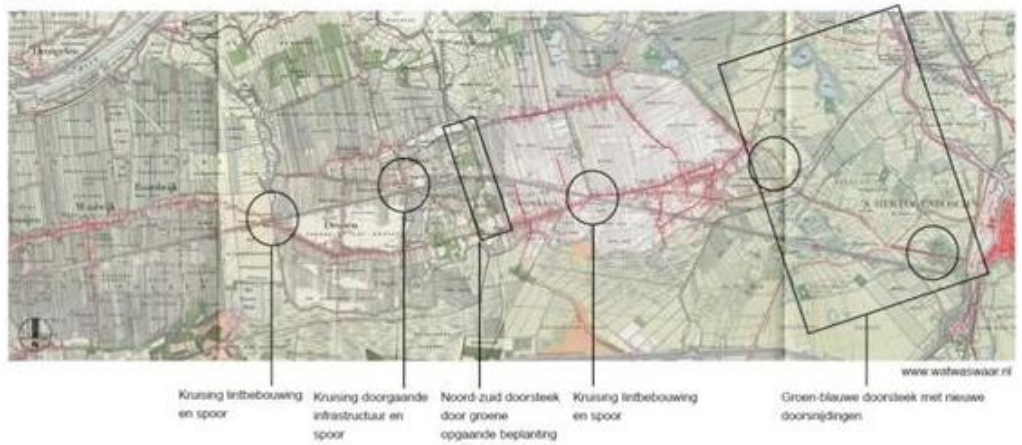


Historische kaart 1766 - Baardwijkse Overlaat

1868



1908



Figuur 3.3: Historische kaarten van het plangebied

1908

Rond 1886-1890 is het Staatsspoor Lage Zwaluwe - 's-Hertogenbosch geopend, ofwel in de volksmond het Halve Zolenlijntje genoemd, vanwege het enkelspoor en de nabijgelegen schoen- en lederindustrie. De spoorlijn is over het totale tracé gesitueerd op een laag dijklichaam. Deze lijn volgt de richting van de lintbebouwing, maar loopt middendoor waardoor hij meerdere malen kruist met de historische linten. Zo kruist het spoor in de Baardwijkse Overlaat met de tramlijn (halte) en kruist de spoorlijn verderop met het lint Vlijmen-Nieuwkuijk. De spoorlijn was gedurende de periode 1886- 1940 een krachtige impuls voor de industrialisering en economische ontwikkeling van de Langstraat. In de huidige situatie is de voormalige spoorbrug van de lijn nog aanwezig. Hij is nu onderdeel van een fietsroute. De landhoofden (overgang van grondlichaam naar brug) werden aangelegd in 1881. In 1923 en 1924 werden enkele openingen vervangen door een aarden dijklichaam. Tot 30 oktober 1944 was de brug een onderdeel van de veel langere brug over de Baardwijkse Overlaat. De oorspronkelijk brug werd deels door de Duitsers opgeblazen. Na de oorlog werden nog meer van de overspanningen van de brug vervangen door een dijk. Waalwijk kreeg een brug van ca. 160 meter lang. Drunen kreeg twee afzonderlijke kleinere spoorbruggen. In 1972 is de lijn gesloten waarna in 1987 de rails is opgeruimd.

1928

Het oost-west georiënteerd afwateringskanaal is een nieuwe toegevoegde lijn door het gebied en versterkt de versnippering van de Langstraat. Van plan tot uitvoering duurde lang omdat de afwatering van het gebied niet aangepast mocht worden i.v.m. militaire redenen. Het water droeg namelijk bij aan een onneembare stad. Het kanaal is echter tussen 1907 en 1911 toch gegraven omdat na 1874 's-Hertogenbosch geen vestingstad meer was. Deze opknipping wordt versterkt door de benodigde dijken die het kanaal omringen. Het tracé volgt de zuidzijde van de Baardwijkse Overlaat. Het begint bij de Bossche Broek nabij het Wilhelminaplein in 's-Hertogenbosch en mondt uit in de Bergsche Maas. Aan de zuidkant van Drunen en Nieuwkuijk vormt het kanaal een strakke horizontale lijn door het landschap. Het kanaal is aangelegd ter bevordering van de waterbeheersing in het gebied. Het kanaal maakte het mogelijk om het water naar de Bergsche Maas af te voeren via een aanvullende route. Verder zijn er diverse gemalen in het gebied gebouwd om het water onder controle te krijgen. De diverse kernen zijn, in vergelijking tot 1886 uitgebreid. Naast de uitbreiding in oost-westrichting is er ook uitgebreid in noord-zuid richting. De hoofdrichting van het gebied blijft oost-west.

1956

Na afsluiting van de Bergsche Maas en het Afwateringskanaal werden sloten en weteringen gegraven. De waterhuishoudkundige staat verbeterde zodat boeren het gebied als hooiland konden gaan gebruiken. Na sluiting van de Beerse en Bokhovense Overlaat zijn er wegen en bebouwing aangelegd. Dit verminderde de oorspronkelijke openheid van het gebied. De Baardwijkse Overlaat is verkaveld en Waalwijk is fors gegroeid ten opzichte van 1928.

1928



Noord-Zuid uitbreiding Kruising lintbebouwing en afwateringskanaal Noord-Zuid uitbreiding

www.watwaswaar.nl

1956



Enorme groei Waalwijk Verdere verkaveling Baardwijkse Overlaat

www.watwaswaar.nl

1969



Groei Nieuw snelwegtracé Doorsnijding + bebouwing Overlaat Aanleg water Groei Kruising snelwegtracé en historisch lint

www.watwaswaar.nl

1988



Ontwikkeling kruispunt Groei Nieuwe doorsnijding Groei Nieuwe doorsnijding, ontwikkeling kruispunt Nieuwe doorsnijding en nieuwe bebouwing Ontwikkeling kruispunt Nieuwe doorsnijding en nieuw tracé Groei

www.watwaswaar.nl

Figuur 3.4: Historische kaarten van het plangebied

1969

Het tracé van de doorgaande oost-west infrastructuur wordt nabij Waalwijk en in de Baardwijkse Overlaat richting het noorden verlegd. De aanleg van de Maasroute(A59) is van grote economische betekenis voor de Langstraat en voor de ontwikkeling en leefbaarheid van de naastgelegen kernen. De weg volgt nabij Waalwijk de Langstraat, terwijl hij nabij Drunen en Nieuwkuijk de spoorlijn volgt. Het nieuwe tracé volgt dus deels de Langstraat en deels de Spoorlijn. Nabij Vlijmen wijkt de lijn af door tussen het historische lint en de Spoorbaan in te lopen. De knip in de linten en de Baardwijkse Overlaat worden versterkt.

Het oorspronkelijke tracé in de Baardwijkse Overlaat (zuidelijk van het nieuwe tracé) wordt de basis van een nieuwe noord-zuid georiënteerde weg door de Baardwijkse Overlaat. Hierdoor raakt de Overlaat nog verder versnipperd. Daarnaast wordt er massa toegevoegd in de vorm van bebouwing. Dit benadeelt de openheid. Zowel Waalwijk, Drunen als Nieuwkuijk maken een grote groei door. Bij Drunen en Waalwijk vormt de weg een duidelijke noordgrens. De economische groei veroorzaakt ook een verschuiving in landgebruik in de vorm van ruilverkaveling in de jaren zeventig en tachtig in het gebied Oostelijke Langstaat en het bovenland van Heusden. De waterlopen zijn daarbij gewijzigd en nieuwe (landbouw)wegen werden aangelegd. Bosschages en houtwallen verdwenen. Veel agrarische bedrijven werden uit de bebouwde kom naar het buitengebied verplaatst. De verkaveling van de gronden werd drastisch aangepast. Op veel plaatsen is daardoor de historische structuur aangetast.

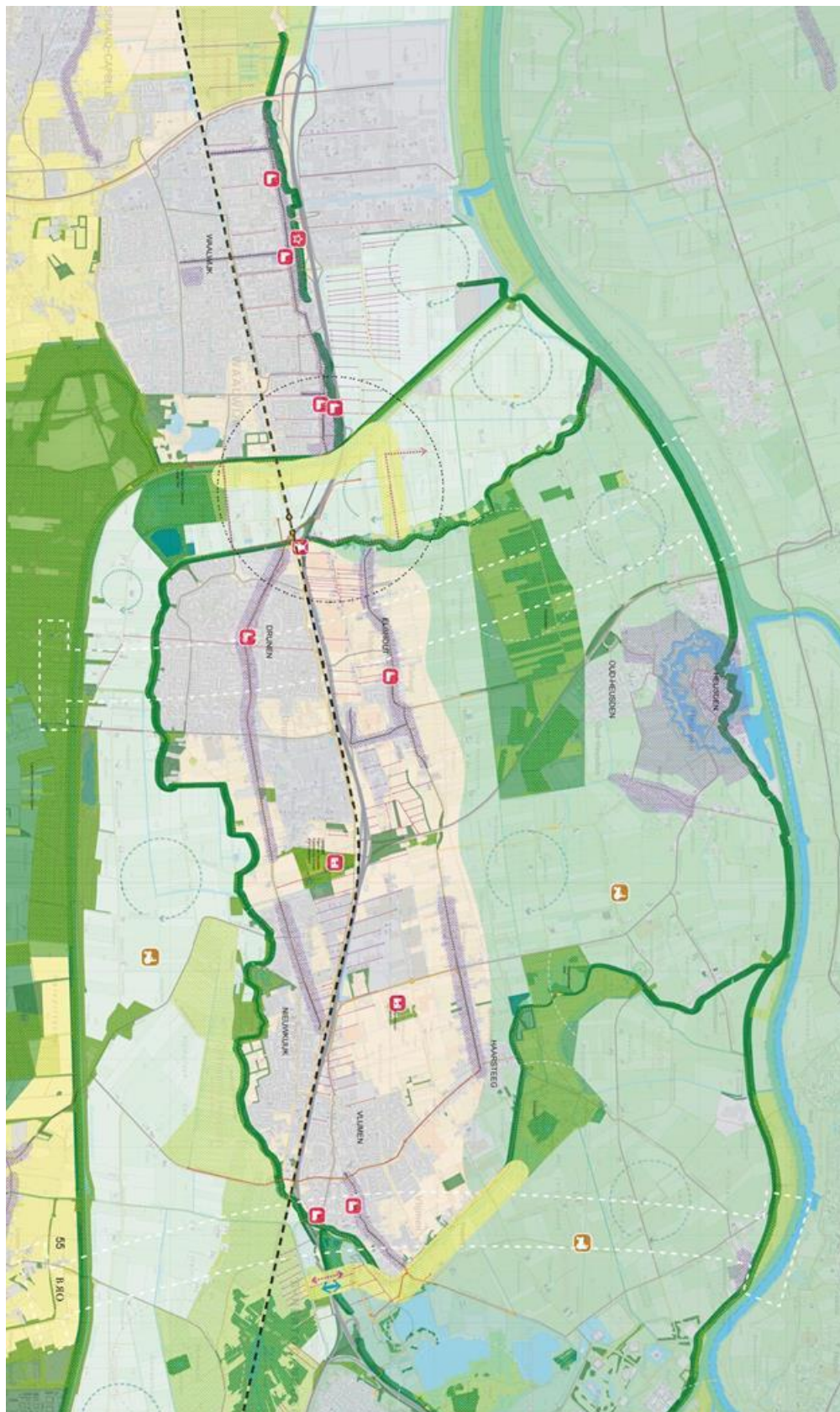
1988 tot nu

De A59 is doorontwikkeld met de opwaardering van de nieuwe kruispunten zoals de kruising A59 met de N261, het Ei van Drunen en de A59 met de Vlijmenseweg. De doorgaande route wordt verlegd van de zuidzijde naar de noordzijde van 's-Hertogenbosch. Zowel Waalwijk, Drunen als 's-Hertogenbosch maken een enorme groei door. Het landelijk gebied (en daarbij de nog aanwezige noord-zuid georiënteerde doorsteken) worden hier verder door opgeslokt. De bijbehorende infrastructuur versnipperd het gebied verder.

Het Glastuinbouw - kassencomplex aan de Overstortweg is aangekocht door de gemeente en gesloopt, mede om de historische openheid Baardwijkse Overlaat terug te brengen.

Kernkwaliteiten

Voor het RKP van het GOL zijn de belangrijkste ruimtelijke kwaliteiten, waaronder de cultuurhistorische elementen, samengebracht op één kaart (zie figuur 3.4). De kernkwaliteiten zijn de bestaande elementen in het studiegebied die waardevol zijn voor landschap, ecologie, (cultuur-)historie en recreatie. Het zijn de ruimtelijke kwaliteiten die het gebied waarde geven en bij ontwikkelingen dienen te worden gerespecteerd, behouden of versterkt zodat de waarde zichtbaar behouden blijft voor de toekomst.



Figuur 3.5: Kernkwaliteitenkaart (concept RKP GOL 31-10-2014)

Kernkwaliteiten



Figuur 3.5: Legenda

Beknopte uitleg kernkwaliteiten voor de aspecten cultuurhistorie

(zie legenda en kernkwaliteitenkaart: figuur 3.5)

Landschap met cultuurhistorische waarde

Bijzonder is de zichtbare landschappelijke overgang van vier verschillende landschapstypen. Van de Hoge zandgronden, via de Baardwijkse Overlaat en de bebouwde dekzandruggen naar het open polder gebied van de Maas. Het aanwezige contrast tussen de openheid van de Baardwijkse Overlaat en het rivierenlandschap en de meer besloten hoge, beboste Zandgronden van de Drunense Duinen en de verstedelijkte Dekzandruggen is goed zichtbaar en waardevol.

De Baardwijkse Overlaat is binnen deze landschapseenheden een bijzonder element met een rijk cultuurhistorische verleden. De Baardwijkse Overlaat vertelt de geschiedenis van het gebied en geeft het gebied identiteit. De bestaande openheid in het middengebied, samen met de opgaande omkadering door de Heidijk en de hogere zandgronden met aan de rand het afwateringskanaal is een landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteit in het gebied. De samenkomst van deze diverse landschappelijke eenheden op één plek is bijzonder waardevol. De maritieme polders komen samen met het rivierenlandschap, de Baardwijkse Overlaat en de dekzandruggen.

De A59 wordt op drie plaatsen Noord- Zuid gekruist door groen -blauwe structuren: in de Baardwijkse Overlaat, nabij het Ei van Drunen en bij Vlijmen Oost. De drie aanwezige groenblauwe verbindingen die over de A59 in noord-zuidrichting lopen, zijn van waarde omdat hier de landschappelijke omgeving van het plangebied ervaren kan worden. Het vormt een duidelijke groen contrast met en scheiding tussen verschillende verstedelijkte gebieden. Daarnaast bieden ze ruimte voor ecologische en recreatieve verbindingen.

De bestaande en vanuit het open landschap zichtbare dijkstructuur met o.a. de Zeedijk, de Heidijk, de Winterdijk en Voordijk vertellen over de historie van het gebied. De Zeedijk met zijn groenblauwe structuur met wielen is zowel in de beleving als ecologisch interessant. De beplante Heidijk verderop is duidelijk herkenbaar als rand van de Overlaat. De Winterdijk vormt het decor voor Waalwijk aan de A59 en de Voordijk die van Vlijmen. De dijken markeren en begrenzen het bebouwde gebied met het landschap.

De kenmerkende ontginningstructuur haaks op de Langstraat is deels nog zichtbaar langs de A59. Op veel plaatsen zijn deze ook verdwenen door diverse (bebouwde) ontwikkelingen. Daar waar ze nog herkenbaar zijn, zijn ze een kwaliteit en van waarde om herkenbaar te houden voor de toekomst.

Cultuurhistorie

De eendenkooien hebben zowel cultuurhistorische als landschappelijke kwaliteit. Rondom de eendenkooien mogen geen verstoringen optreden.

De historische lintbebouwing is nog grotendeels aanwezig en herkenbaar. Dit is de oorspronkelijke Langstraat, de naamgever van het project en van zeer grote waarde in de beleving van de bewoners in de regio. Aan de Langstraat is de geschiedenis van het gebied herkenbaar.

Vanaf de A59 zijn enkele historische 'landmarks' in het gebied zichtbaar. Deze bevorderen de herkenbaarheid van en de oriëntatie in het gebied. De historische objecten geven het gebied identiteit en verwijzen naar de historie van het gebied. Het Halve Zolenlijntje, oftewel Staatsspoor Lage Zwaluwe - 's-Hertogenbosch is een belangrijk cultuurhistorisch element. Het is gedeeltelijk nog herkenbaar in het landschap. Met name in Waalwijk, de Baardwijkse Overlaat en de Moerputten is de lijn goed zichtbaar en draagt hij bij aan de identiteit van het gebied. De bruggen zijn rijksmonumenten.

De referentiesituatie is de toestand van het milieu die in 2030 ontstaat wanneer GOL niet door zou gaan. Dit is de huidige situatie aangevuld met de autonome ontwikkelingen die nog plaatsvinden tot 2030 (zie tabel 3.1).

3.3 Referentiesituatie

De referentiesituatie is de toestand op het gebied cultuurhistorie die in 2030 ontstaat wanneer GOL niet door zou gaan. Dit is de huidige situatie aangevuld met de autonome ontwikkelingen die nog plaatsvinden tot 2030 (zie tabel).

Tabel 3.1: Gerealiseerde / in uitvoering zijnde projecten (=onderdeel van de referentiesituatie)

Naam	aard	beschrijving
Aansluiting 41	rijksweg	Afsluiten aansluiting
Aansluiting 42 (Ei van Drunen)	rijksweg	Aanpassen aansluiting
Geluidschermen langs de A59	Geluid- maatregel	Realisatie schermen bij Vlijmen, Nieuwkuijk, Drunen en Waalwijk
Klimaatbuffer	natuur / water	Realisatie verbinding tussen hoogwaterbergingsgebieden en natuurgebieden (Staatsbosbeheer & Ministerie EL&I)
HoWaBo	natuur / water	Realisatie hoogwaterberging ten noorden en zuiden A59 ten oosten van Vlijmen (Waterschap)

3.3.1 GOL Oost

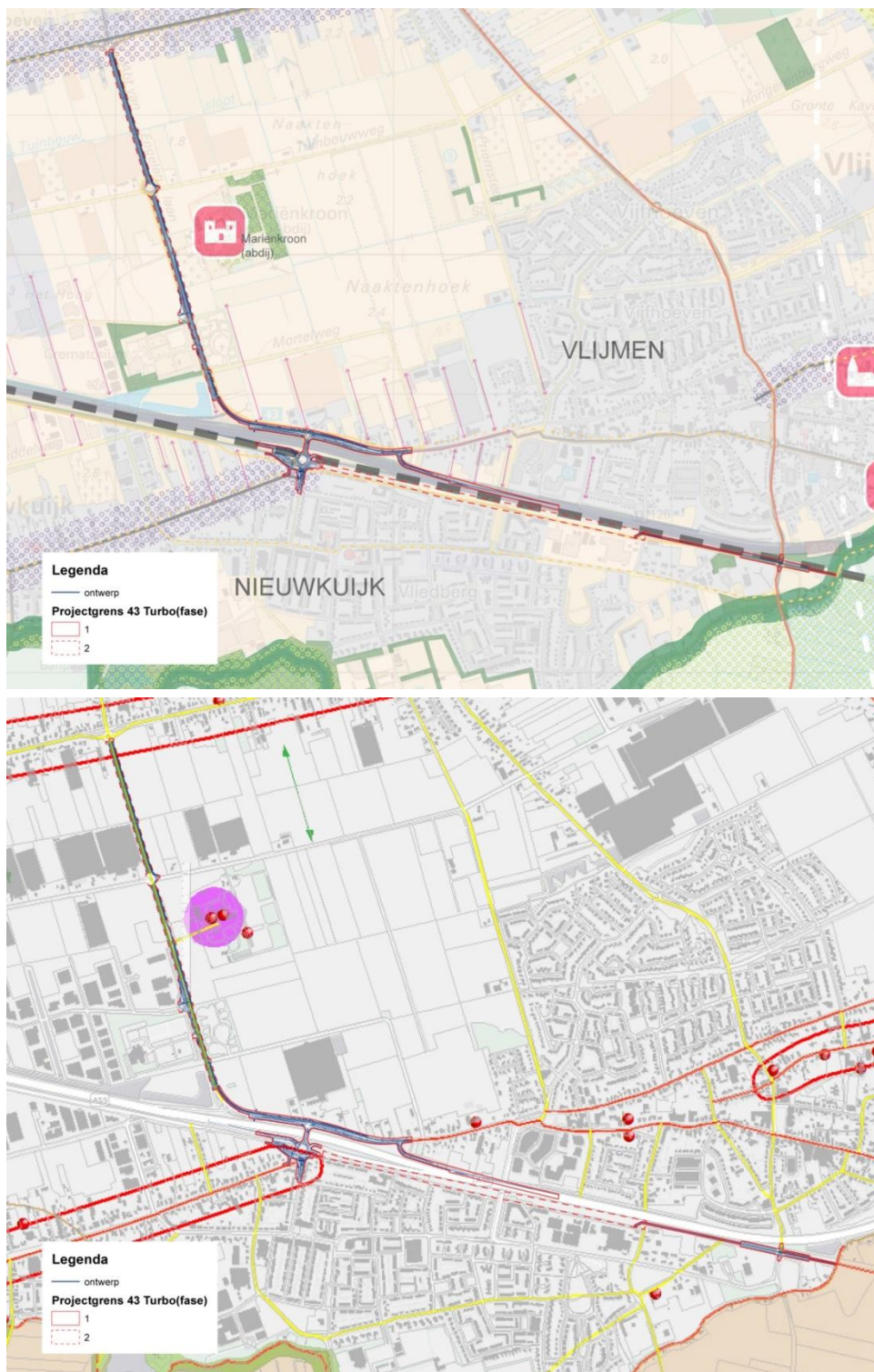
De in 3.3 genoemde projecten hebben geen invloed op cultuurhistorische aspecten voor GOL Oost.

3.3.2 GOL West

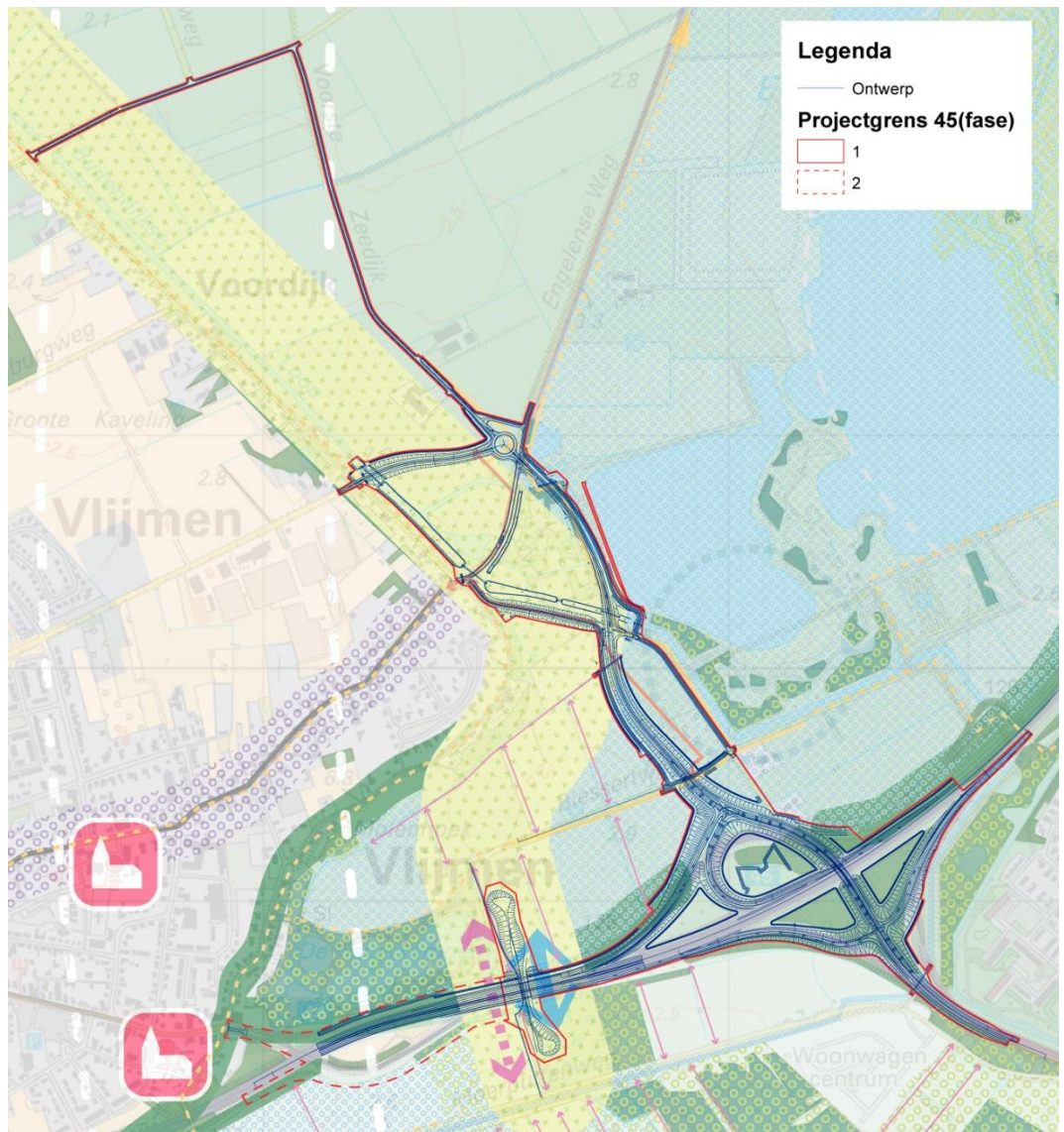
De in 3.3 genoemde projecten hebben geen invloed op cultuurhistorische aspecten voor GOL West.

4 Effecten GOL Oost

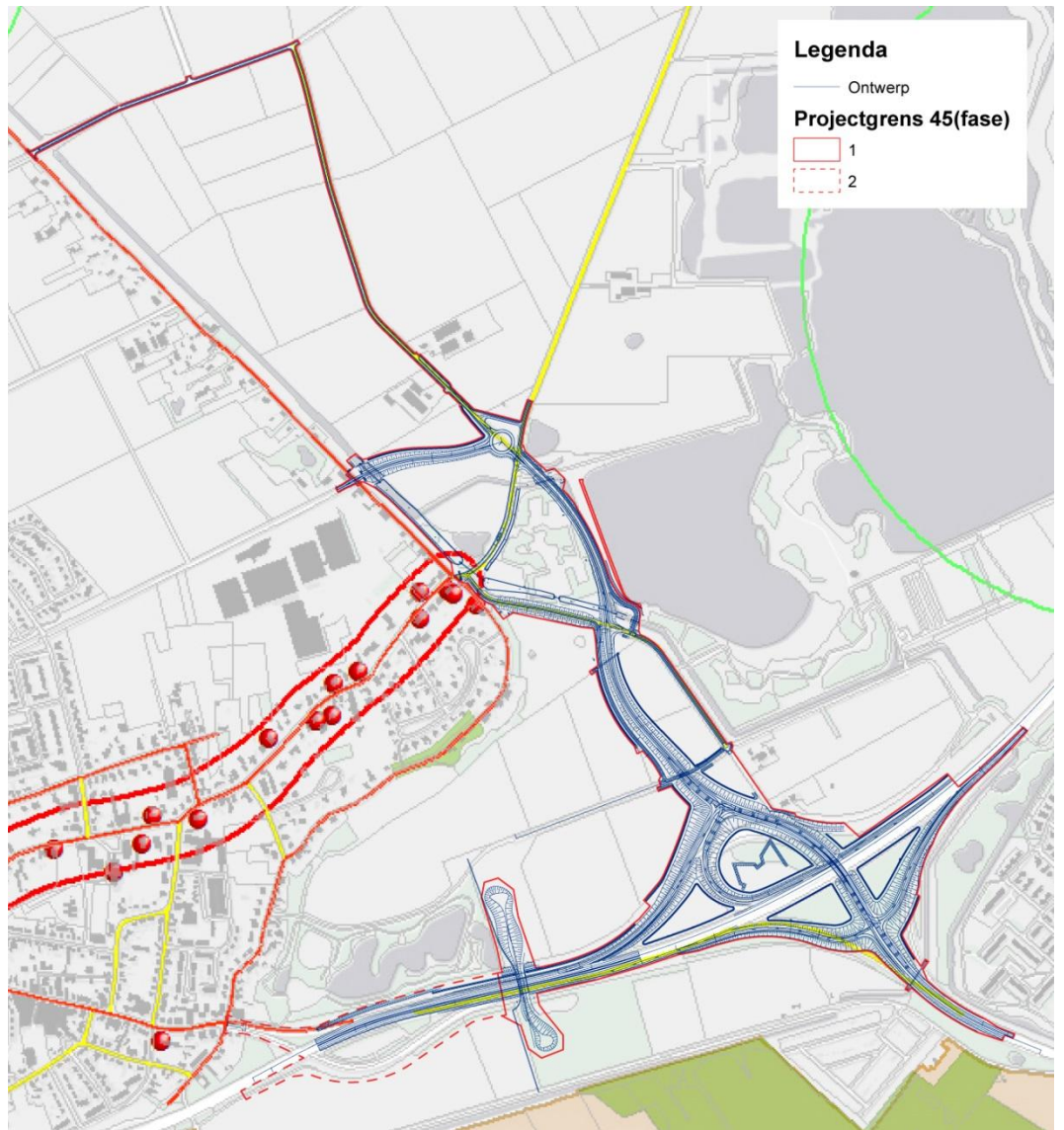
4.1 NRD-alternatief fase 1



Figuur 4.1: Projectie VO (aansluiting 43 e.o) op de kernkwaliteitenkaart en CHW



Figuur 4.2: Projectie (aansluiting 45 e.o) VO op de kernkwaliteitenkaart



Figuur 4.3: Projectie (aansluiting 45 e.o) VO op de CHW

Effecten op historische eenheden

- De ontwikkeling van GOL Oost heeft geen relatie met het cultuurhistorische vlak De Baardwijkse Overlaat. Een effect op deze eenheid is neutraal.

Effecten op historische structuren

- De ontwikkeling van knoop 43 op de herkenbaarheid van de voormalig spoordijk. De rotonde en aansluitingen blijven nagenoeg gelijk t.o.v. de huidige situatie. Het effect op dit aspect is daarom verwaarloosbaar klein
- Het voornemen heeft geen direct effect op de aanduiding “historische stedenbouw”, de Langstraat in Nieuwkuijk (zeer hoog gewaardeerd¹⁴). Het effect op dit aspect is daarom neutraal.
- Het voornemen heeft geen effect op De Langstraat (Wolput) in Vlijmen (zeer hoog gewaardeerd¹⁵), de nieuwe fietspaden volgen de bestaande structuren. Het effect op dit aspect is daarom neutraal.
- In fase 1 is er geen ontwikkeling aan de Abt van Engelenlaan, dus er is geen effect op deze structuur. Het effect op dit aspect is daarom neutraal.
- In fase 1 is er geen ontwikkeling rondom de toegangsweg naar Mariënkroon (redelijk hoog gewaardeerd¹⁶), dus er is geen effect op deze structuur. Het effect op dit aspect is daarom neutraal.
- Het ontwerp van het voornemen heeft nauwelijks tot geen effect op de historische stedenbouw Meliestraat (zeer hoog¹⁷). Het effect op dit aspect is daarom neutraal.
- De Voordijk / Molenhoek (zeer hoog gewaardeerd¹⁸) wordt door de ontwikkeling van het voornemen met taluds verstoord. De lijn die Vlijmen omzoomt, wordt gedeeltelijk aangetast. De hoge bomen op de dijk blijven behouden waardoor de lijn zichtbaar blijft in het landschap. De ontwikkeling heeft een beperkt negatief effect op de Voordijk/ Molenhoek.
- De Gemeint (redelijk hoge waardering¹⁹) wordt door de randweg doorsneden. Tevens wordt deze aan de westzijde verhoogd, waardoor de bomen op de dijk worden aangetast. Functioneel wordt de Gemeint opgeknipt en is niet meer als één structuur bruikbaar. Het terugplaatsen van bomen aan weerszijde van de dijk helpt om de doorbroken structuur te herstellen. De ontwikkeling heeft een daarom een beperkt negatief effect op deze structuur.
- De Engelseweg (redelijk hoge waardering²⁰) wordt door de ontwikkeling beperkt aangetast. Het fietspad/ de fietsstraat volgt de cultuurhistorische lijn. Ruimtelijk en functioneel blijft de lijn één geheel in het VO. De ontwikkeling heeft een verwaarloosbaar klein effect op deze structuur.
- De Voorste Zeedijk (redelijk hoge waardering²¹) wordt door de rotonde en aansluiting op Vijfhoevenlaan beperkt negatief beïnvloed. De lijn blijft ruimtelijk aanwezig en functioneel gebruikt. Het effect van de ontwikkeling op deze structuur is daarom verwaarloosbaar klein.
- Verbinding Vlijmen-'s-Hertogenbosch (redelijk hoge waardering²²) wordt door het ontwerp van de knoop 45 minder zichtbaar. Het effect van het voornemen is beperkt negatief op deze structuur.

¹⁴ Waardering vanuit CHW Noord-Brabant.

¹⁵ Waardering vanuit CHW Noord-Brabant.

¹⁶ Waardering vanuit CHW Noord-Brabant.

¹⁷ Waardering vanuit CHW Noord-Brabant.

¹⁸ Waardering vanuit CHW Noord-Brabant.

¹⁹ Waardering vanuit CHW Noord-Brabant.

²⁰ Waardering vanuit CHW Noord-Brabant.

²¹ Waardering vanuit CHW Noord-Brabant.

²² Waardering vanuit CHW Noord-Brabant.

Effecten op historische elementen

- De ontwikkeling van het fietspad aan de Abt van Engelenlaan heeft geen effect op het complex van cultuurhistorische belang: de Mariënkroon. Het effect op dit aspect is daarom neutraal.
- De ontwikkeling van het voornemen en de busroute heeft nauwelijks tot geen effect op de rijksmonumenten aan de Meliestraat. Het effect op dit aspect is daarom neutraal.

4.2 NRD-alternatief fase 1 en 2

In de vergelijking met fase 1 wijzigen in fase 2 alleen de effecten rondom knoop 43 in Nieuwkuijk en Vlijmen. Dit zijn de fietsstructuren noord-zuid en oost-west en de parallelweg zuid.

Effecten op historische eenheden

- Fase 2 heeft geen effect op de cultuurhistorische waarde van de Baardwijkse Overlaat. Het effect op dit aspect is daarom neutraal.

Effecten op historische structuren

- De aanleg van de parallelstructuur en fietspaden in de oost-west richting ten zuiden van A59 hebben een positief effect op de herkenbaarheid van de voormalig spoordijk. De structuur wordt zichtbaar en herkenbaar. De dijk waarop de historische voormalig spoordijk heeft gelegen wordt wel aangetast / afgegraven voor de aanleg van de weg en fietspad. Het effect op dit aspect is daarom neutraal.
- Het nieuwe fietspad aan de Abt van Engelenlaan heeft nauwelijks tot geen effect op deze structuur. Het fietspad volgt eenduidig en aan één zijde de bestaande weg. Het effect op dit aspect is daarom neutraal.
- Het nieuwe fietspad heeft nauwelijks tot geen effect op de toegangsweg naar Mariënkroon (redelijk hoog gewaardeerd²³). De bestaande bomen aan de laan worden gespaard. Het effect op dit aspect is daarom neutraal.

Effecten op historische elementen

- De ontwikkeling van het fietspad aan de Abt van Engelenlaan heeft geen effect op het complex van cultuurhistorische belang: de Mariënkroon.

²³ Waardering vanuit CHW Noord-Brabant.

4.3 Effecten NRD-alternatief samengevat in tabellen

De effectbeschrijving uit deze paragraaf is in onderstaande tabellen samengevat.

Tabel 4.1: Effecten op historische eenheden

	Referentiesituatie (kaal)	NRD-alternatief fase 1	NRD-alternatief fase 1+2
De Baardwijkse Overlaat	0	0	0

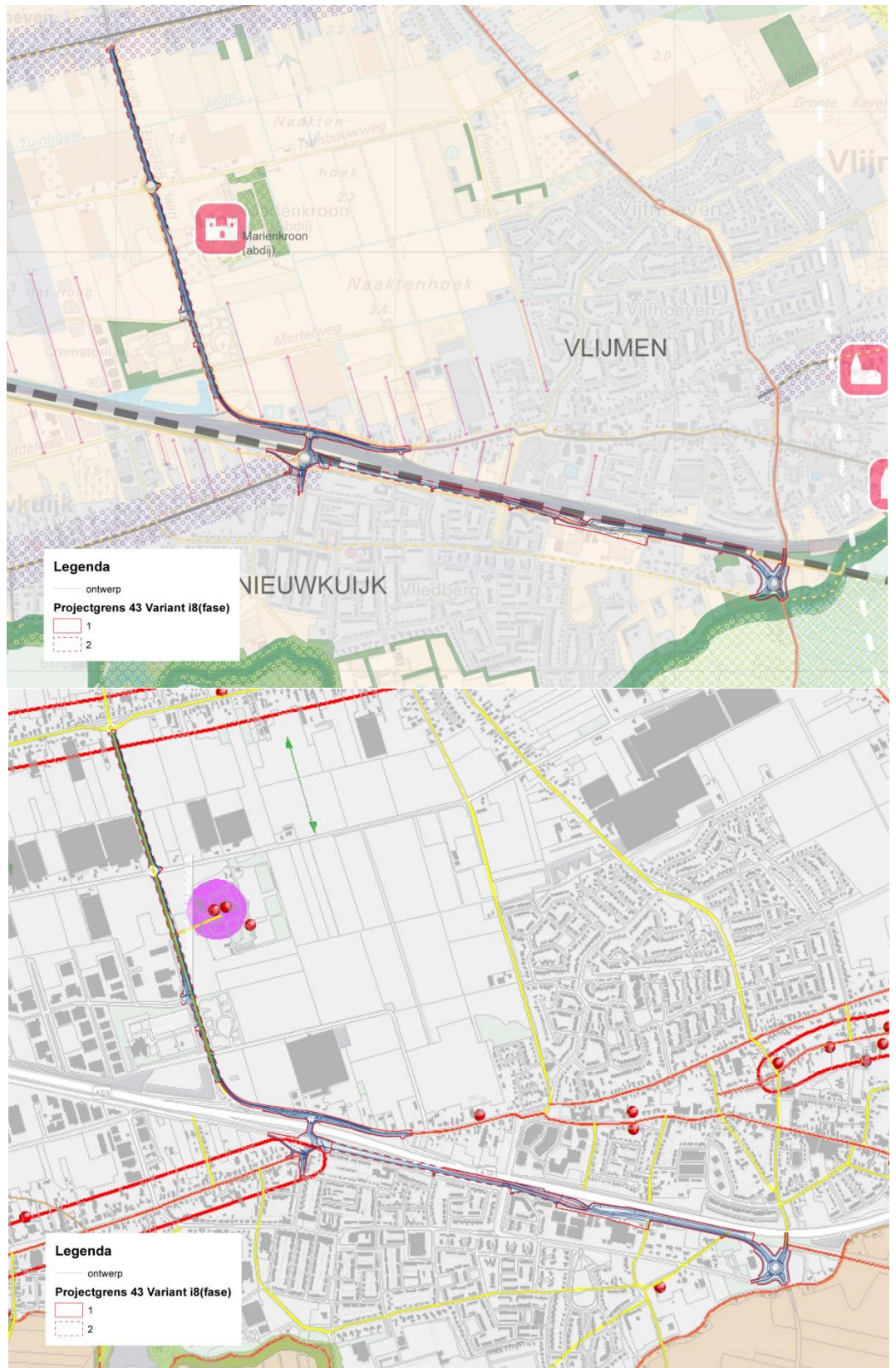
Tabel 4.2: Effecten op historische structuren

	Referentiesituatie (kaal)	NRD-alternatief fase 1	NRD-alternatief fase 1+2
De herkenbaarheid van de Spoorlaan	0	0	0
Historische stedenbouw, de Langstraat in Nieuwkuijk (zeer hoog gewaardeerd)	0	0	0
De Langstraat (Wolput) in Vlijmen (zeer hoog gewaardeerd)	0	0	0
Abt van Engelenlaan (Redelijk hoog gewaardeerd)	0	0	0
Toegangsweg Mariënkroon (Redelijk hoog gewaardeerd)	0	0	0
Historische stedenbouw Meliestraat (zeer hoog gewaardeerd)	0	0	0
Voordijk / Molenhoek (zeer hoog gewaardeerd)		-	-
De Gemeint (redelijk hoge waardering)	0	-	-
De Engelseweg (redelijk hoge waardering)	0	0	0
Voorste Zeedijk (redelijk hoge waardering)	0	0	0
Verbinding Vlijmen-'s-Hertogenbosch (redelijk hoge waardering)		-	-

Tabel 4.3: Effecten op historische elementen

	Referentiesituatie (kaal)	NRD-alternatief fase 1	NRD-alternatief fase 1+2
Complex van cultuurhistorisch belang: Mariënkroon	0	0	0
Rijksmonumenten Meliestraat	0	0	0

4.4 Variant verlegde toe- en afrit fase 1



Figuur 4.4: Projectie variant verlegde toe- en afrit (aansluiting 43 e.o.) op de kernwaliteitskaart en CHW

De effecten die afwijken ten opzichte van het NRD-alternatief fase 1 zijn:

- De verlegde op- en afrit van de snelweg en de verbinding naar de Vendreef hebben een beperkte invloed op de spoordijk. De historische voormalig spoordijk wordt versterkt door de richting van de weg. De route wordt beleefbaar en bruikbaar. Daarentegen wordt het dijkprofiel deels aangetast / afgegraven voor de aanleg van de weg hetgeen een negatief effect heeft. Het totaaleffect op dit aspect is daarom neutraal.

4.5 Variant verlegde toe- en afrit fase 1 en 2

Fase 2 in de variant verlegde toe- en afrit bestaat uit de fietsstructuur oost-west en de fietsstructuur noord-zuid. De effecten hiervan zijn niet afwijkend t.o.v. het NRD-alternatief fase 1+2 (paragraaf 4.2.3). Het deel van de parallelweg ten westen van de nieuw te realiseren aansluiting tot de rotonde in fase 2 heeft wel een effect op de historische structuur spoordijk.

De aanleg van de parallelstructuur en fietspaden in de oost-west richting ten zuiden van A59 hebben een beperkt positief effect op de herkenbaarheid van de Spoorlaan. De structuur wordt zichtbaar en herkenbaar. Daarentegen wordt het dijkprofiel deels aangetast / afgegraven voor de aanleg van de weg hetgeen een negatief effect heeft. Het totaaleffect op deze structuur is daardoor neutraal.

Effecten op historische eenheden

- Fase 2 heeft geen effect op de cultuurhistorische waarde van de Baardwijkse Overlaat.

Effecten op historische structuren

- De aanleg van de parallelstructuur en fietspaden in de oost-west richting ten zuiden van A59 hebben een beperkt positief effect op de herkenbaarheid van de Spoorlaan. De structuur wordt zichtbaar en herkenbaar. Daarentegen wordt het dijkprofiel deels aangetast / afgegraven voor de aanleg van de weg hetgeen een negatief effect heeft. Het effect is daardoor neutraal.

Effecten op historische elementen

- Fase 2 heeft geen effect op de cultuurhistorische waarde van de historische elementen.

4.6 Effecten variant verlegde toe- en afrit samengevat in tabellen

De effectbeschrijving uit deze paragraaf is in onderstaande tabellen samengevat.

Tabel 4.4: Effecten op historische eenheden

	Referentiesituatie (kaal)	Verleggen toe- afrit fase 1	Verleggen toe- afrit fase 1+2
De Baardwijkse Overlaat	0	0	0

Tabel 4.5: Effecten op historische structuren

	Referentiesituatie (kaal)	Verleggen toe- en afrit fase 1	Verleggen toe- en afrit fase 1+2
De herkenbaarheid van de voormalig spoordijk	0	0	0
Historische stedenbouw, de Langstraat in Nieuwkuijk (zeer hoog gewaardeerd)	0	0	0
De Langstraat (Wolput) in Vlijmen (zeer hoog gewaardeerd)	0	0	0
Abt van Engelenlaan (Redelijk hoog gewaardeerd)	0	0	0
Toegangsweg Mariënkroon (Redelijk hoog gewaardeerd)	0	0	0
Historische stedenbouw Meliestraat (zeer hoog gewaardeerd)	0	0	0
Voordijk / Molenhoek (zeer hoog gewaardeerd)		-	-
De Gemeint (redelijk hoge waardering)	0	-	-
De Engelseweg (redelijk hoge waardering)	0	0	0
Voorste Zeedijk (redelijk hoge waardering)	0	0	0
Verbinding Vlijmen-'s-Hertogenbosch (redelijk hoge waardering)		-	-

Tabel 4.6: Effecten op historische elementen

	Referentiesituatie (kaal)	Verleggen toe- en afrit fase 1	Verleggen toe- en afrit fase 1+2
Complex van cultuurhistorisch belang: Mariënkroon	0	0	0
Rijksmonumenten Meliestraat	0	0	0

4.7 Conclusie effecten op cultuurhistorie GOL

Voor het totale effect op cultuurhistorie van geldt het principe dat de invloed op het geheel (het cultuurhistorisch vlak) zwaarder weegt dan de invloed of aantasting van de hierin herkenbare cultuurhistorische structuren of elementen. Een mogelijk positief effect op onderdelen kan niet de negatieve effecten op de grotere eenheden of structuren compenseren. In het totale effect is daarom de invloed op de Baardwijkse Overlaat, het provinciaals cultuurhistorische vlak maatgevend voor het gehele effect op cultuurhistorie. De invloed op cultuurhistorie is daarmee samengevat in onderstaande tabellen:

Tabel 4.7: Samenvatting effecten cultuurhistorie GOL Oost

	Referentiesituatie (kaal)	NRD- alternatief fase 1	NRD- alternatief fase 1+2	Verleggen toe- en afrit fase 1	Verleggen toe- en afrit fase 1+2
effecten op cultuurhistorie	0	0	0	0	0

4.8 Doorkijk effect aanvullende ruimtelijke ontwikkelingen

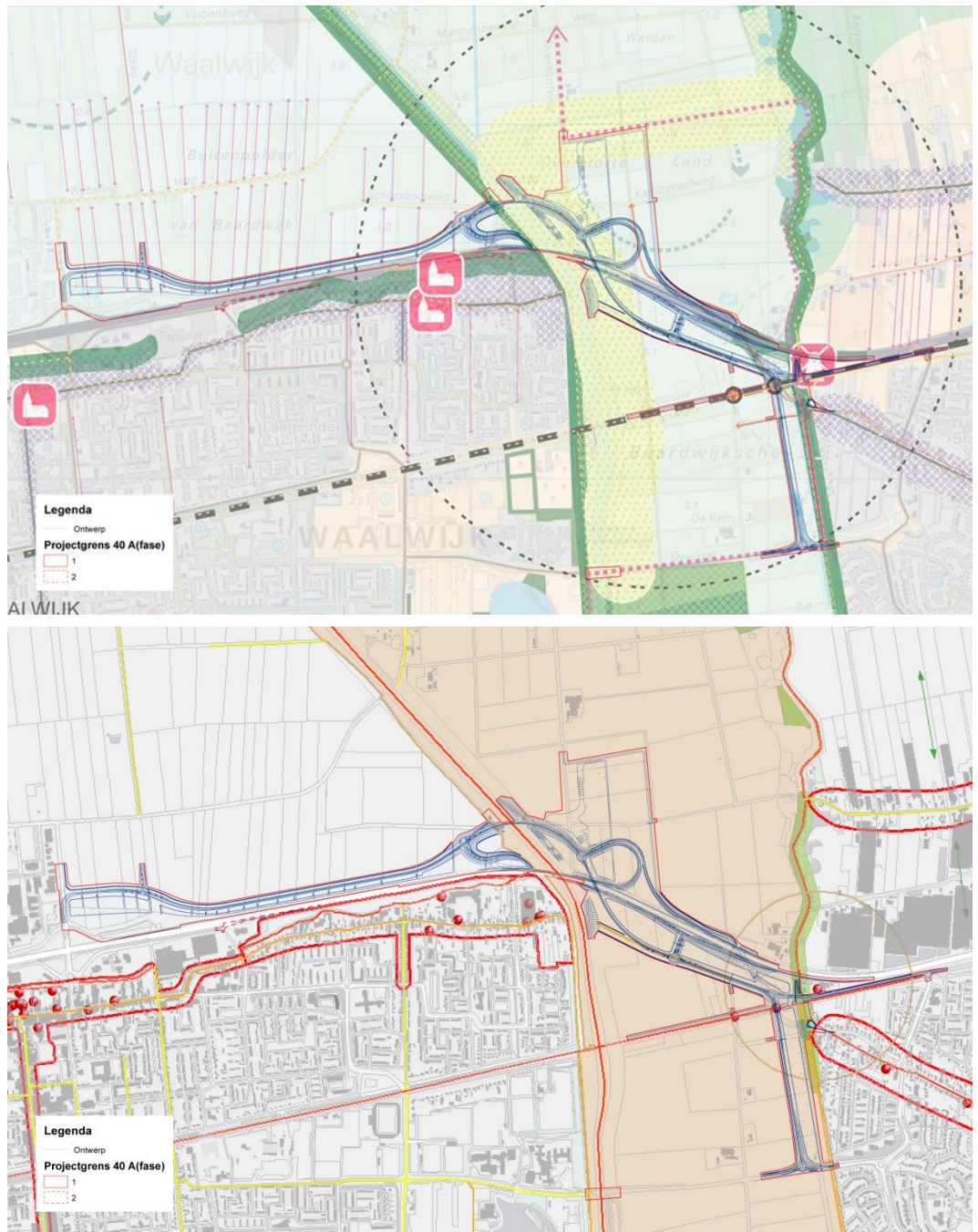
De aanvullende ruimtelijke ontwikkelingen in uit de referentiesituatie Plus hebben geen effect op het aspect cultuurhistorie.

5 Effecten GOL West

5.1 NRD-alternatief fase 1

Effecten op historische eenheden

- De ontwikkeling van GOL West, het aanleggen van de wegen heeft negatieve effecten op het cultuurhistorisch vlak de Baardwijkse Overlaat. Door deze wegen in de Baardwijkse Overlaat te leggen wordt de groen-blauwe noord-zuid georiënteerde buffer tussen Waalwijk en Drunen aangetast. De huidige doorsnijding van de A59 wordt versterkt met de aanleg van de parallelwegen en de nieuwe op-en-afritten in de Overlaat. Dit is van negatieve invloed op de noord-zuidrichting van de het vlak. De grote waterpartijen in en langs de knoop mitigeert , in combinatie met het versterken van de dijken, deze negatieve effecten. Deze waterstructuur verbindt het noorden met het zuiden op een robuuste manier en is tevens een verwijzing naar de Overlaatfunctie van weleer. De breedte en lengte van de waterstructuur maakt de nieuwe structuur als één geheel herkenbaar en heeft hierdoor een ruimtelijke verbindende functie tussen noord en zuid. De waterstructuur heeft daarentegen ook een scheidende karakter, met name in de oost-westrelatie. Ook functioneel worden percelen van elkaar gescheiden door het water.
- In de NRD-variant worden de wegen zo veel mogelijk naar de buitenkant van de Overlaat gelegd om daarmee het midden van de Baardwijkse Overlaat zo min mogelijk aan te tasten en op te knippen. De dijken zijn zichtbaar als randen, en worden deels versterkt door het aanhelen van de Heidijk en het beplanten van de entrees op de dijken van het Drongelens Kanaal. De rechte dijk langs het Drongelens kanaal, als herkenbare grens van de BO wordt door een nieuw talud van de weg minder als afbakening zichtbaar. De verschillende wegen volgen deels de bestaande verkaveling. De westelijke parallelweg Drunen is door de buiging van de weg een fremdkörper. De buiging in de weg volgt niet de verkaveling en lijkt zonder aanleiding plaats te vinden. De negatieve effecten van de ontwikkeling worden door de landschappelijke inpassing verzacht tot een beperkt negatief effect.



Figuur 5.1 Projectie VO (aansluiting 40 e.o.) op de kernkwaliteitskaart en CHW

Effecten op historische structuren

- De Spoordijk in de Baardwijkse Overlaat (zeer hoog gewaardeerd)²⁴ heeft een beperkt positief effect op de beleving van cultuurhistorie van dit element, er vindt geen extra fysieke doorsnijding plaats, maar de dijk wordt door de wegen er naar toe (met name de noord-zuid gericht) extra beleefd.
- Het Drongelens kanaal met zijn dijken (zeer hoog gewaardeerd²⁵) wordt door de ontwikkeling van het voornemen met de taluds beperkt negatief beïnvloed. De rechte lijnen van de dijk worden verzwakt door de deels schuine richtingen die er tegen aan worden gezet. De bomen op het talud bij aanlanding mitigeren deze negatieve effecten enigszins.
- De ontwikkeling van het voornemen heeft geen effect op de Elshoutse Zeedijk, het voornemen tast deze structuur niet aan. (zeer hoog gewaardeerd²⁶).
- De ontwikkeling van het voornemen heeft geen effect op de Winterdijk (zeer hoog gewaardeerd²⁷), het voornemen tast deze structuur niet aan.
- De ontwikkeling van het voornemen heeft geen effect op de waarde van de Langstraat in Drunen (zeer hoog gewaardeerd²⁸).
- De ontwikkeling van het voornemen heeft geen effect op de waarde van de Langstraat in Waalwijk (hoog gewaardeerd²⁹).
- De lijn van de Langstraat in de Baardwijkse Overlaat (hoog gewaardeerd³⁰) wordt door het voornemen deels versterkt (hij ligt op deze lijn) maar ook verzwakt door de forse afbuiging naar de tunnel onder de A59. Hierdoor heeft het voornemen een beperkt negatief effect op deze structuur.
- De Heidijk (hoog gewaardeerd³¹) wordt als structuur deels geheeld. De lijn wordt versterkt en heeft een positief effect op de cultuurhistorische waarde. De ligging van de randweg i.c.m. de waterstructuur bindt beide elementen aan elkaar en versterkt de noord-zuidrichting van het element.
- Historische groenstructuur Elshoutse Zeedijk – Heidijk wordt door infrastructuur doorsneden. Dit heeft een beperkt negatief effect op de bestaande cultuurhistorische groene eenheid ter plaatse van de molen. Het verwijderen van de beplanting is positief voor de molenbiotoop.

Effecten op historische elementen

- Het voornemen heeft een beperkt positief effect op de rijksmonumentale bruggen van de Spoordijk. Het voornemen tast deze niet aan en de noord-zuid gerichte wegen zorgen dat de bruggen beter beleefbaar worden.
- De ontwikkeling van het voornemen heeft een positief effect op het rijksmonument de molen (de “Hertogin van Brabant”) met haar bijbehorende molenbiotoop. Door de ontwikkeling van wegen wordt de molen beter zichtbaar vanuit de Overlaat. Tevens ontstaat een functionele relatie tussen de weg en het monument, deze is hierdoor niet meer achteraf gelegen.

²⁴ Waardering vanuit CHW Noord-Brabant.

²⁵ Waardering vanuit CHW Noord-Brabant.

²⁶ Waardering vanuit CHW Noord-Brabant.

²⁷ Waardering vanuit CHW Noord-Brabant.

²⁸ Waardering vanuit CHW Noord-Brabant.

²⁹ Waardering vanuit CHW Noord-Brabant.

³⁰ Waardering vanuit CHW Noord-Brabant.

³¹ Waardering vanuit CHW Noord-Brabant.

5.2 NRD-alternatief fase 1 en 2

De fase 2 projecten in het NRD-alternatief hebben geen tot beperkte effecten op cultuurhistorie.

5.3 Effecten NRD-alternatief samengevat in tabellen

Tabel 5.1: Effecten op historische eenheden

	Referentiesituatie (kaal)	NRD-alternatief fase 1	NRD-alternatief fase 1+2
De Baardwijkse Overlaat	0	-	-

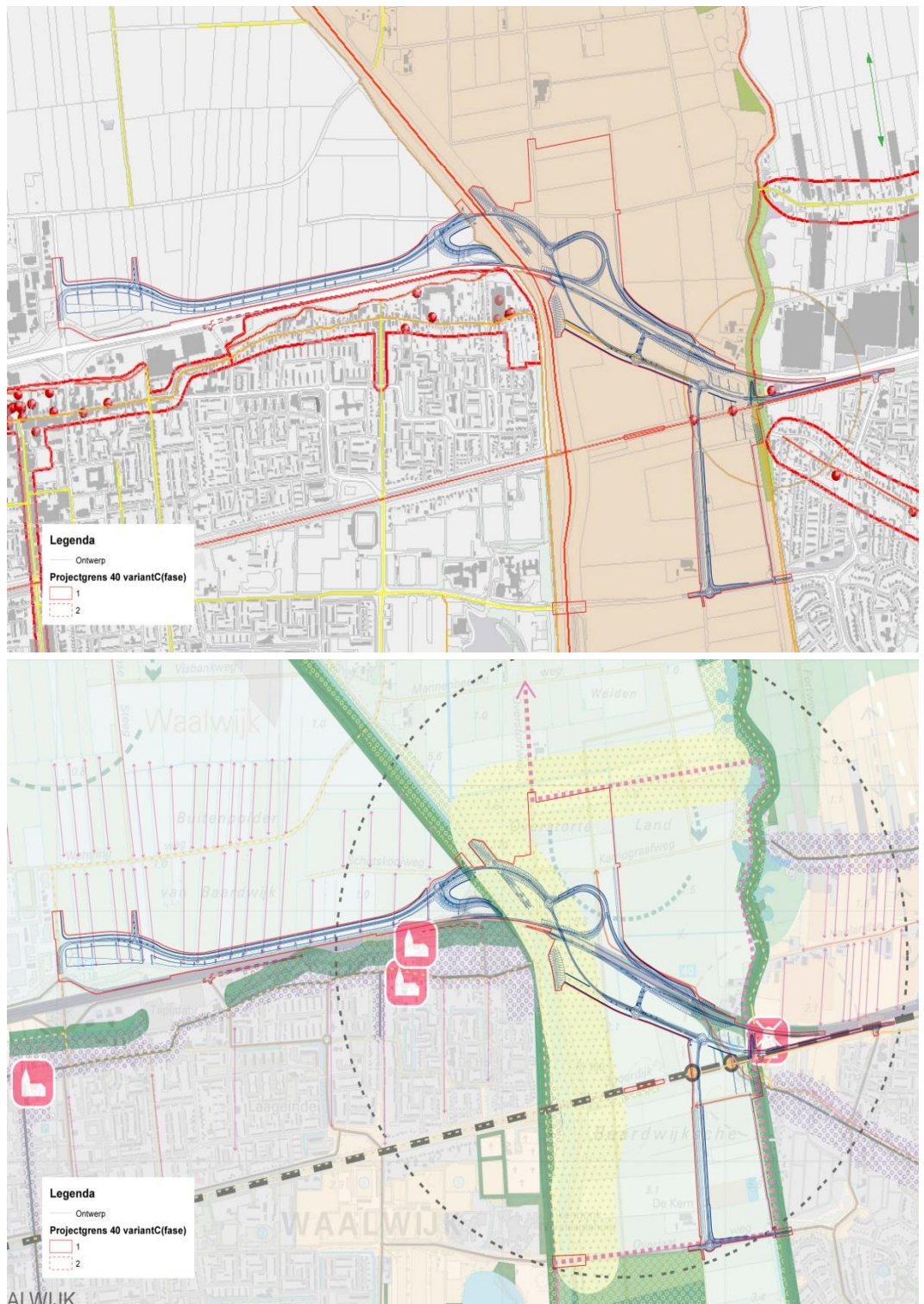
Tabel 5.2: Effecten op historische structuren

	Referentiesituatie (kaal)	NRD-alternatief fase 1	NRD-alternatief fase 1+2
De Spoordijk in de Baardwijkse Overlaat (zeer hoog gewaardeerd)	0	+	+
Het Drongelens kanaal met dijken (zeer hoog gewaardeerd)	0	-	-
De Elshoutse Zeedijk (zeer hoog gewaardeerd)	0	0	0
De Winterdijk (zeer hoog gewaardeerd)	0	0	0
Historische stedenbouw, de Langstraat in Drunen (zeer hoog gewaardeerd)	0	0	0
Historische stedenbouw, de Langstraat in Waalwijk (hoog gewaardeerd)	0	0	0
Lijn van de Langstraat in de Baardwijkse Overlaat (hoog gewaardeerd)	0	-	-
De Heidijk (hoog gewaardeerd)	0	++	++
Historische groenstructuur Elshoutse Zeedijk - Heidijk	0	-	-

Tabel 5.3: Effecten op historische elementen

	Referentiesituatie (kaal)	NRD-alternatief fase 1	NRD-alternatief fase 1+2
Monumentale bruggen van de Spoordijk	0	+	+
Het monument De molen de "Hertogin van Brabant" met bijbehorende molenbuitoep	0	++	++

5.4 Variant Overstortweg fase 1



Figuur 5.2 Projectie variant Overstortweg (aansluiting 40 e.o.) op de kernwaliteitskaart en CHW

In deze paragraaf worden alleen de effecten beschreven die afwijken ten opzichte van het NRD-alternatief uit paragraaf 4.3.1. Het verschil tussen het NRD-alternatief fase 1 en variant Overstortweg fase 1, is een verplaatsing van de randweg Drunen naar het westen tot parallel aan de Overstortweg. De in het NRD-alternatief toegevoegde noord-zuidgerichte waterstructuur vervalt bij deze variant. In de variant Overstortweg wordt tevens een deel van de spoordijk (ca. 180 meter) opengemaakt en herstelt tot spoorbrug.

Effecten op historische eenheden

De ontwikkeling van GOL West variant Overstortweg heeft net als het NRD-alternatief een negatief effect op het cultuurhistorisch vlak de Baardwijkse Overlaat. Door deze wegen in de Baardwijkse Overlaat te leggen wordt de groen-blauwe noord-zuid georiënteerde buffer tussen Drunen en Waalwijk aangetast. De huidige doorsnijding van de A59 wordt versterkt met de aanleg van de parallelwegen en de op- en afritten. Dit is van sterk negatieve invloed op de noord-zuid richting van de het vlak. In het VO-RO wordt dit gedeeltelijk gemitigeerd door het open maken van een gedeelte van de spoordijk en door het versterken van de randen van de Overlaat (o.a. het helen van de Heidijk).

Door de doorsnijding in het hart van de Overlaat wordt de Overlaat geknipt op het smalste deel. De barrièrewerking wordt hierdoor versterkt, waarbij zowel de oost-west relatie als de noord-zuid relatie wordt verminderd. De belangrijkste cultuurhistorische karakteristiek wordt hierdoor sterk aangetast. De openheid en de oost-west relatie wordt deels gemitigeerd door het amoveren van twee woningen aan de Overstortweg en de bundeling van de weg aan de Overstortweg. De totale doorsnijding blijft ten opzichte van de referentiesituatie en in vergelijking met de NRD-variant groter. De dijken blijven zichtbaar als robuuste randen, alleen de dijken van het Drongelens kanaal worden door het talud van de parallelweg (aan de noordzijde van de A59) verstoord.

Het open maken van een deel van de spoordijk heeft ook een positief effect op de noord-zuid relatie van de Overlaat. Deze ingreep heeft een invloed op de beleving van openheid van de Baardwijkse Overlaat in de noord-zuid richting. De opening is beperkt zichtbaar, met name vanaf de snelweg, en de afrit vanaf de A59 vanuit Waalwijk. Daarbij heeft deze ingreep alleen invloed op de eenheid ten zuiden van de A59. Aan de versnippering en de relatie van de Overlaat met het noorden van de A59 heeft deze ingreep geen invloed. Het openwerken van de spoordijk heeft vooral invloed op de structuur zelf en niet tot beperkte invloed op de historische eenheid.

Effecten op historische structuren

Het deels openwerken van de spoordijk in de Baardwijkse Overlaat (zeer hoog gewaardeerd) heeft een positief effect op de beleving van cultuurhistorie van dit element. In variant Overstortweg vindt er weliswaar een extra fysieke doorsnijding plaats van de dijk, maar door het openmaken van de dijk tot een spoorbrug wordt dit element extra beleefd en deels in waarde hersteld. Het sterke ritme van spoorpijlers met een sterke horizontale fietsbrug eroverheen zorgt voor een toename van de beleving en waarde van dit element, voor zowel de fietsers eroverheen, als de automobilist op de A59 en de parallelweg. Het deels openmaken van de dijk en het maken van een fietsbrug vormt een verwijzing naar het verleden die cultuurhistorie in het gebied extra zichtbaar maakt.

Effecten op historische elementen

- De verplaatsing van de randweg Drunen naar de Overstortweg heeft net als de NRD-variant een positief effect op de rijksmonumentale bruggen van de Spoordijk. Het voornemen tast deze niet aan en de brug over de Overstortweg wordt door het weghalen van beplanting en de weg er naar toe beter zichtbaar en beleefbaar.

5.5 Variant Overstortweg fase 1 en 2

Geen andere effecten ten opzichte van variant Overstortweg fase 1 of NRD-alternatief fase 1 en 2.

5.6 Effecten variant Overstortweg samengevat in tabellen

Tabel 5.4: Effecten op historische eenheden

	Referentiesituatie (kaal)	Variant Overstortweg fase 1	Variant Overstortweg fase 1+2
De Baardwijkse Overlaat	0	--	--

Tabel 5.5: Effecten op historische structuren

	Referentiesituatie (kaal)	Variant Overstortweg fase 1	Variant Overstortweg fase 1+2
De Spoordijk in de Baardwijkse Overlaat (zeer hoog gewaardeerd)	0	++	++
Het Drongelens kanaal met dijken (zeer hoog gewaardeerd)	0	-	-
De Elshoutse Zeedijk (zeer hoog gewaardeerd)	0	0	0
De Winterdijk (zeer hoog gewaardeerd)	0	0	0
Historische stedenbouw, de Langstraat in Drunen (zeer hoog gewaardeerd)	0	0	0
Historische stedenbouw, de Langstraat in Waalwijk (hoog gewaardeerd)	0	0	0
Lijn van de Langstraat in de Baardwijkse Overlaat (hoog gewaardeerd)	0	-	-
De Heidijk (hoog gewaardeerd)	0	++	++
Historische groenstructuur Elshoutse Zeedijk - Heidijk	0	0	0

Tabel 5.6: Effecten op historische elementen

	Referentiesituatie (kaal)	Variant Overstortweg fase 1	Variant Overstortweg fase 1+2
Monumentale bruggen van de Spoordijk	0	+	+
Het monument De molen de "Hertogin van Brabant" met bijbehorende molenbiotoop	0	++	++

5.7 Conclusie effecten op cultuurhistorie GOL

Voor het totale effect op cultuurhistorie geldt het principe dat de invloed op het geheel (het cultuurhistorisch vlak) zwaarder weegt dan de invloed of aantasting van de hierin herkenbare cultuurhistorische structuren of elementen. De positieve effecten op onderdelen kan de negatieve effecten op de grotere eenheden of structuren deels mitigeren. De invloed op cultuurhistorie is daarom samengevat in onderstaande tabellen:

Tabel 5.7: Samenvatting effecten cultuurhistorie GOL West

	Referentiesituatie (kaal)	NRD-alternatief fase 1	NRD-alternatief fase 1+2	Variant Overstortweg fase 1	Variant Overstortweg fase 1+2
effecten op cultuurhistorie	0	0	0	-	-

5.8 Doorkijk effect aanvullende ruimtelijke ontwikkelingen

De aanvullende ruimtelijke ontwikkelingen in uit de referentiesituatie Plus hebben geen effect op het aspect cultuurhistorie.

6 Mitigerende maatregelen

6.1 Algemeen

De ontwikkeling van het project het GOL heeft positieve en negatieve effecten op cultuurhistorie, met name een negatief effect op de Baardwijkse Overlaat, het cultuurhistorische vlak en zijn bijbehorende structuren (omliggende dijken). Mitigerende maatregelen om de cultuurhistorische aspecten van deze eenheid te beschermen of te behouden is door de ontwikkeling van het GOL niet goed mogelijk. Door een structurele landschappelijk inpassing, met onder andere het versterken van de Baardwijkse Overlaat als eenheid, is een duurzame ontwikkeling van cultuurhistorie mogelijk, die de negatieve invloed op het vlak de Overlaat mitigeert.

Tabel 6.1: algemene mitigerende maatregelen cultuurhistorie

Negatief effect	Mogelijke mitigatie
Effecten op eenheid	De eenheid versterken door het toevoegen van nieuwe landschappelijke structuren (het versterken de karakteristiek van de eenheid), opgaande elementen (lantaarnpalen, bebording, groen) tot een minimum beperken, randen van het vlak te versterken, versnippering vermijden door het bundelen lijnstructuren.
Effecten op de structuren	De structuren die worden aangetast op een andere wijze helen, op een grotere schaal repareren en/ of in beeld te versterken. Bijvoorbeeld door versterken van bestaand structuren passend bij de karakteristiek, het markeren van doorsnijdingen, de herplanting van groenstructuren, e.d..

6.2 Specifieke mitigerende maatregelen GOL Oost

De realisatie van nieuwe wegen en structuren tasten enkele cultuurhistorische lijnstructuren aan, vooral bij de realisatie van de nieuwe randweg bij Vlijmen. Hier worden enkele dijken en wegen met cultuurhistorische waarde doorsneden of aangetast.

De landschappelijke inpassing van de weg door middel van de versterking van de aangetaste structuren (bijvoorbeeld door middel van de aanplant van bomenrijen) verzacht deze aantasting.

Niet als een cultuurhistorische waarde aangeduid in de Verordening of gemeentelijk beleid is de Boerenschans een onderdeel van de Circumvallatielinie van Frederik Hendrik aangelegd tijdens het beleg van 's-Hertogenbosch 1629. In het ontwerp wordt door middel van een talud met bomen in de oksel van de knoop 45 een verwijzing naar dit element gemaakt. Deze verwijzing verhoogt de waardevolle betekenis, de zichtbaarheid en beleefbaarheid van cultuurhistorie in het gebied.

Voor dit deel zijn geen specifieke mitigerende maatregelen meer nodig.

6.3 Specifieke mitigerende maatregelen GOL West

In GOL-West wordt met name het cultuurhistorische vlak de Baardwijkse Overlaat aangetast. De mitigatie van de aantasting van dit vlak begint op het hoogste schaalniveau, de positionering van de infrastructuur. Vanuit cultuurhistorie is het wenselijk de infrastructuur zo veel mogelijk aan de randen van het vlak, de Overlaat, te leggen. Hierdoor wordt het vlak zo min mogelijk in zijn centrum aangetast.

Bij de totale waardering geldt dat de invloed op het geheel (het cultuurhistorisch vlak) zwaarder weegt dan de invloed of aantasting van de hierin herkenbare cultuurhistorische structuren of elementen. De invloed op de Baardwijkse Overlaat is daarom maatgevend voor de cultuurhistorische invloed voor de onderzochte varianten. In beide varianten is sprake van negatieve effecten op cultuurhistorie, en zijn er nog kansen voor een betere inpassing.

In het NRD-alternatief wordt de eenheid van het vlak, met name in de noord-zuidrelatie, door een grote waterstructuur over de gehele knoop cultuurhistorisch versterkt. In combinatie met een versterking van de dijken (de Heidijk wordt hersteld en met bomen beplant, evenals de dijk aan het Drongelens kanaal) eromheen wordt de eenheid versterkt. Het water borgt de openheid (een belangrijke waarde voor cultuurhistorie) en is tevens een passend landschapselement binnen de functie die de Overlaat had. Water is het verbindend element tussen de verschillende waarden in de Baardwijkse Overlaat. Dit is dan ook een effectieve maatregel voor het herstel van de eenheid.

De aantasting van cultuurhistorie zou in de NRD-variant verder kunnen worden gemitigeerd door:

- Het versterken van de eenheid ten zuiden van de A59 door het deels open maken van de spoordijk.
- Het verder versterken van de waterstructuur aan de noordzijde van de A59.
- De randweg Drunen langs de Heidijk in één rechte lijn te laten lopen op ca. 80 meter afstand van de teen van de dijk. De weg, de waterstructuur en de dijk zijn dan drie parallel lopende, ruimtelijk elkaar versterkende, elementen die daardoor één structuur vormen. Eén structuur passend in de verkaveling van de Overlaat. De ligging van de brug en de ligging van de weg lijken hierdoor een logische gevolg van elkaar te zijn.
- De dijken met opgaande beplanting verder benadrukken.

Bij de variant Overstortweg wordt het cultuurhistorische vlak door de knoop aangetast en beperkt gemitigeerd. Het deels openwerken van de spoorbrug heeft een positief effect op de openheid aan de zuidelijke zijde van de A59, maar versterkt het gehele vlak de Baardwijkse Overlaat als de eenheid onvoldoende. Het landschap, de Overlaat, lijkt voor het opgewerkte gedeelte onder de spoorlijn door te lopen.

De aantasting van cultuurhistorie zou in de variant Overstortweg verder kunnen worden gemitigeerd door:

- Versterking van de noord-zuidstructuur, die het noorden van de Baardwijkse Overlaat (ten noorden van de A59) verbindt met het zuiden gerealiseerd. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door het toevoegen van een robuuste waterstructuur en het versterken van de dijken met hoge bomen. De waterstructuur kan als verbindende structuur van toegevoegde waarde zijn voor de beleving van het gebied voor recreanten en automobilisten.
- Het volledig open maken van de spoordijk van dijk tot dijk is een optie ter mitigatie van de versnippering in noord-zuid richting ten zuiden van de A59. Het openmaken van de spoordijk tot spoorbrug heeft een positief effect op de historische eenheid, omdat hiermee ruimtelijke door de spoordijk gescheiden eenheden terug worden samengebracht en als een eenheid kunnen worden beleefd. De spoordijk vormt nu een barrière in het landschap. Het volledig openmaken van de spoordijk draagt bij aan de openheid van landschap ten zuiden van de A59. De openheid is een belangrijke waarde van de Baardwijkse Overlaat, zoals opgenomen in de cultuurhistorische waardekaart van de Verordening Ruimte. Het open maken van de spoordijk, op de plek van de voormalige spoorbrug, en het zichtbaar maken van een aantal oude brugpijlers, draagt bij aan de versterking en beleving van de cultuurhistorische gelaagdheid in de Baardwijkse Overlaat.

7 Effectbeoordeling en conclusie

7.1 GOL Oost

De realisatie van het voornemen fase 1 en 2 heeft voor GOL Oost een beperkt negatief effect op het aspect cultuurhistorie. De realisatie van nieuwe wegen en structuren tasten cultuurhistorische structuren aan, vooral bij de realisatie van de nieuwe randweg bij Vlijmen. Hier worden enkele dijken en wegen met cultuurhistorische waarde doorsneden of aangetast. De landschappelijke inpassing van de weg door middel van de versterking van de aangetaste structuren (bijvoorbeeld de aanplant van bomenlanen) verzacht deze aantasting waardoor de effecten op cultuurhistorie worden gemitigeerd. Het toevoegen van de nieuwe elementen zoals de verwijzing naar de Boerschans maakt dat de realisatie van het VO-RO als neutraal wordt beoordeeld. De verschillen tussen het NRD-alternatief en de variant verlegde toe- en afrit is daarbij gering. De geconstateerde beperkt negatieve invloed op de historische structuren valt daarbij in het project waar de variant verlegde toe- en afrit geen invloed op heeft.

Tabel 7.1: Samenvatting effecten cultuurhistorie GOL Oost

Aspecten	Referentie	NRD-alternatief		Variant Overstortweg	
		Fase 1	Fase 2	Fase 1	Fase 2
Integrale score Cultuurhistorie GOL Oost	0	0	0	0	0

Voor dit deel zijn geen specifieke mitigerende maatregelen meer nodig.

7.2 GOL West

De realisatie van het voornemen GOL, fase 1 en 2 zijn voor GOL West van negatieve invloed op het aspect cultuurhistorie. Op het hoogste schaalniveau wordt een voor Brabant en Nederland uniek stuk landschap aangetast. De gehele ontwikkeling GOL, verstoort de belangrijkste kwaliteiten van de Baardwijkse Overlaat, met name de eenheid en de openheid is hierbij in het gedrang. De begeleidende landschappelijke structuren, waaronder de dijken, die de randen van dit gebied definiëren, worden daarbij deels aangetast, maar ook door de ontwikkeling deels versterkt.

De impact van de nieuwe verkeersstructuur is zo groot dat de structuur in de Baardwijkse Overlaat in zijn geheel wordt aangetast. Het versterken van de Baardwijkse Overlaat als cultuurhistorische vlak is een vereiste voor de gebruikswaarde, de toekomstwaarde en de belevingswaarde van de Baardwijkse Overlaat als een ruimtelijk geheel.

Op het niveau van structuren (lijnen) heeft de ontwikkeling een beperkte invloed. Sommige structuren (lijnen) worden aangetast, op andere heeft de ontwikkeling een positief effect, omdat lijnstructuren direct onderdeel uitmaken van de kwaliteiten van de eenheid, bijvoorbeeld als begrenzing.

De weg heeft een positief effect op de elementen met cultuurhistorische waarde (bruggen van de Spoordijk en de molen de 'Hertogin van Brabant'). De ontwikkeling tast deze elementen niet fysiek aan, maar maakt ze door het creëren van zicht er op beter zichtbaar en beleefbaar.

De maatregelen zoals een nieuwe waterstructuur in het VO-RO van het NRD-alternatief maken dat de eenheid van het vlak wordt versterkt..

In variant Overstortweg wordt ten behoeve van de cultuurhistorische mitigatie een deel van de brug opengewerkt (40% tussen de Overstortweg en het Drongelens kanaal). Dit versterkt de beleving van de brug als element en versterkt ook de oost-west richting van de Overlaat (de relatie Drunen Waalwijk). De knoop is verzwaard, de versnippering van het vlak is vergroot en daarom scoort deze variant op het aspect cultuurhistorie slechter dan het NRD-alternatief.

Het verder opmaken van de spoorbrug versterkt de openheid in het gebied. De relatie tussen het deel van de Baardwijkse Overlaat ten noorden en ten zuiden van de A59 kan worden vergroot met een versterking van de waterstructuur.

Tabel 7.2: Samenvatting effecten cultuurhistorie GOL West

Aspecten	Referentie	NRD-alternatief		Variant Overstortweg	
		Fase 1	Fase 2	Fase 1	Fase 2
Integrale score Cultuurhistorie GOL West	0	0	0	-	-

8 Leemte in kennis en informatie

In dit hoofdstuk is beschreven op welke onderdelen kennis of informatie ontbreekt die (mogelijk) relevant is voor de besluitvorming. De genoemde leemten in kennis vormen aandachtspunten voor het monitoringsprogramma, dat in het kader van een m.e.r. moet worden uitgevoerd tijdens en na realisatie van het voornemen.

Colofon

Opdrachtgever Provincie Noord-Brabant in samenwerking met de gemeenten Heusden, Waalwijk,
's-Hertogenbosch en het waterschap Aa en Maas
I. v.d. Linden

Opdrachtnemer NBInfraConsult

Penvoerder Movares Nederland B.V.

Daalseplein 100
Postbus 2855
3500 GW Utrecht

Telefoon 030 265 55 55

Vrijgave Boerefijn, M

Controle Vosmaer, CH

Projectnummer RM160001

Opgesteld door Nelissen, M



Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl