

Natuurverbinding N525

Analyse cultuurhistorische kenmerken en waarden van de weg en de onmiddellijke omgeving



15 maart 2023

Inhoud

1	Aanleiding, doel en opzet	3
1.1	Aanleiding en doel	3
1.2	Opzet onderzoek	3
2	Overzicht ontstaan en ontwikkeling van de Hilversumseweg	5
2.1	Ontstaan	5
2.2	Het Sint Janskerkhof	6
2.3	Latere ontwikkelingen	7
3	Cultuurhistorische elementen N525 Hilversum - Sint Janskerkhof	11
3.1	Typen waarden	11
3.2	Geautoriseerde waarden	11
3.3	Niet-geautoriseerde waarden	14
4	Effecten	16
4.1	Effecten Natuurverbinding 525 op de cultuurhistorische waarden	16
4.2	Rijks- en gemeentelijke monumenten	16
4.3	Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	16
4.4	Het Sint Jans kerkhof en de heide	19
5	Afweging en aanbevelingen	20
5.1	Conclusies	20
5.2	Aanbevelingen	20
	Bronnen	22
	Colofon	23

1 Aanleiding, doel en opzet

1.1 Aanleiding en doel

De Provincie Noord-Holland heeft het voornemen om een natuurverbinding aan te leggen die de N525 kruist tussen Laren (Sint Janskerkhof) en Hilversum. De heidegebieden aan weerszijden van de N525 maken deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). In de huidige situatie vormt de drukke verkeersweg een belemmering voor de ecologische uitwisseling tussen de beide heidegebieden. De natuurverbinding moet bijdrage aan de oplossing van dit probleem. Op de actualisatiekaart van de *Provinciaal Ruimtelijke Verordening* (PRV) staat de Natuurverbinding N525, zoals de officiële naam luidt, aangegeven ter hoogte van het tunneltje bij het Sint Janskerkhof. Deze locatie is afkomstig uit het *Ontsnipperingsplan N525* uit 2017 (Wageningen Environmental Research Rapport 2823).

De exacte locatie van de Natuurverbinding N525 is niet in het vigerende provinciale beleid geborgd. De voorkeur van de provincie gaat uit naar een verhoogd liggend ecoduct op een locatie waar zo min mogelijk monumentale bomen gerooid hoeven te worden (zie: *Landschappelijk kader Faunapassage N525*, 2020 en *Notitie – Update voortgang ‘Natuurverbinding N525’*, 2021, beide Provincie Noord-Holland). Deze locatie is ter hoogte van hectometerpaal 1.10, even ten noorden van het terrein van het Pompstation (zie afbeelding). De aanleg van een tunnel in plaats van een ecoduct is in dit rapport niet meegenomen, hoewel het effect op (bovengrondse) cultuurhistorische waarden waarschijnlijk kleiner is. Omdat een tunnel echter niet voldoet aan de ecologische doelen, is dit geen volwaardige optie ter oplossing van het probleem ((Van Helsdingen e.a. 2021, p. 21).

In de gemeente Laren zijn bezwaren ingebracht tegen de Natuurverbinding N525. Deze richten zich op de cultuurhistorische (voornamelijk historisch-landschappelijke / historisch-geografische) waarden van de weg en de onmiddellijke omgeving. De Provincie Noord-Holland heeft daarom aan Cultuurhistorische Projecten gevraagd een analyse van de N525 tussen Laren (Sint Janskerkhof) en Hilversum te maken. Dit betreft in eerste instantie het in beeld brengen van de aanwezige cultuurhistorische waarden. Vervolgens gaat het om een bepaling van negatieve effecten op de aanwezige cultuurhistorische waarden en tenslotte om aanbevelingen gericht op minimalisering van die effecten. Het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) vormt hiervoor het kader.

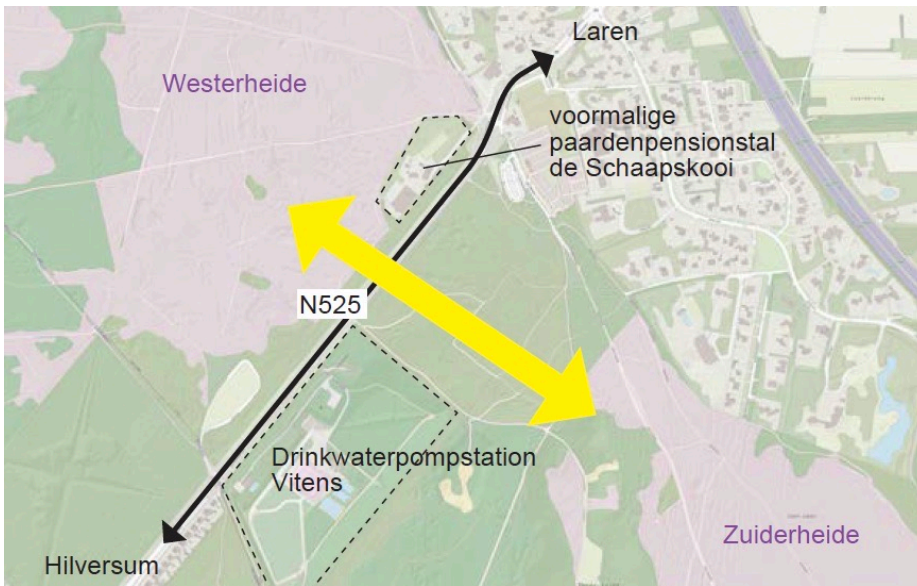
1.2 Opzet onderzoek

Als onderzoeksgebied is aangehouden: in het zuiden de kruising van de N525, daar Larenseweg, met de Kamerlingh Onneslaan en in het noorden de Langsakker in de bebouwde kom van Laren. Aan weerszijden van de weg gaat het om een strook van zo'n 50 meter. Waar nodig is het perspectief verbreed (bijvoorbeeld m.b.t. het ontstaan en de ontwikkeling).

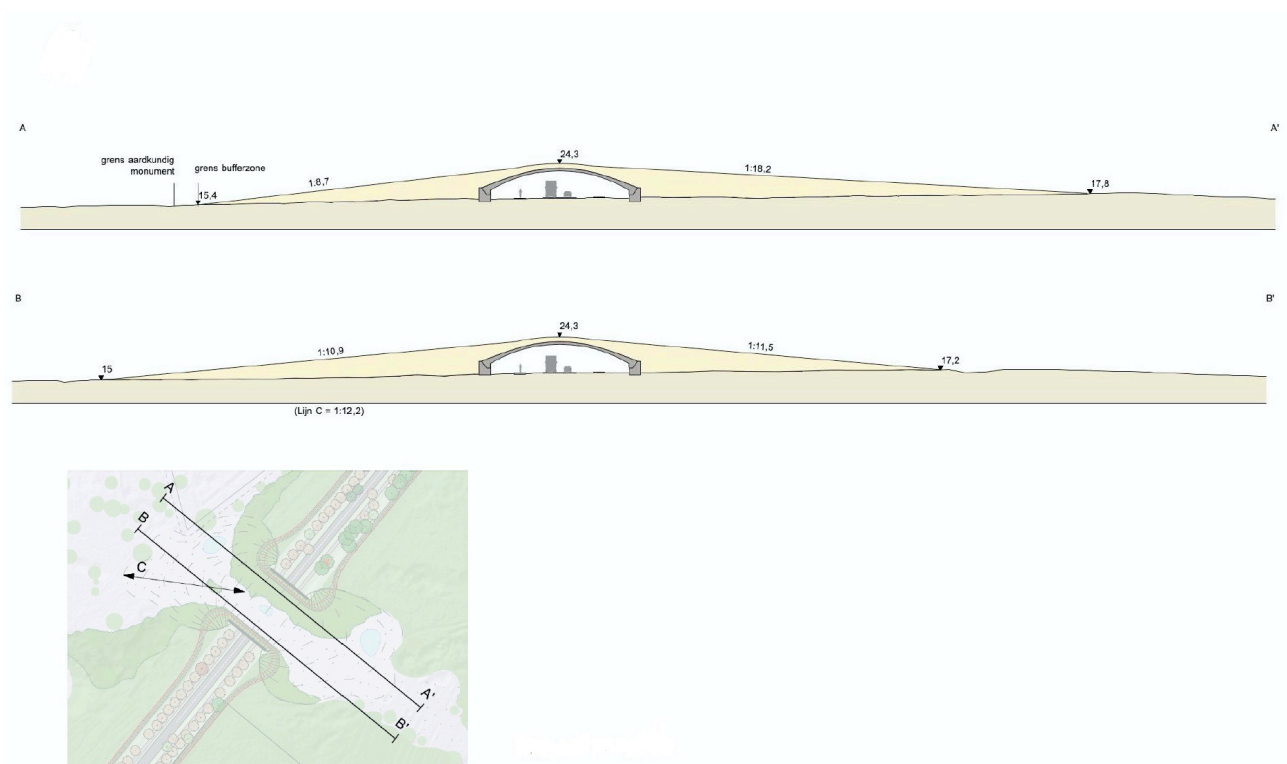
De opzet van het onderzoek is als volgt:

- overzicht van het ontstaan en de ontwikkeling van de weg in hoofdstuk 2. Dit is een uitwerking en verdieping van hoofdstuk 1 van het rapport *Landschappelijk kader Faunapassage N525* (PNH);
- hoofdstuk 3 en 4 bevatten de cultuurhistorische analyse. Hoofdstuk 3 is een waardering van de weg en van objecten en elementen in de onmiddellijke omgeving. Hoofdstuk 4 beschrijft de effecten van de Natuurverbinding op de aanwezige cultuurhistorische waarden;

- in hoofdstuk 5 staat de conclusie met betrekking tot de effecten op de cultuurhistorische waarden en volgen enkele aanbevelingen om te onderzoeken of effecten nog verminderd kunnen worden.



Ligging van de Natuurverbinding (Van Helsdingen e.a. 2021, p.7).



Dwarsprofiel van de Voorkeursvariant (Van Helsdingen e.a. 2021, p. 32).

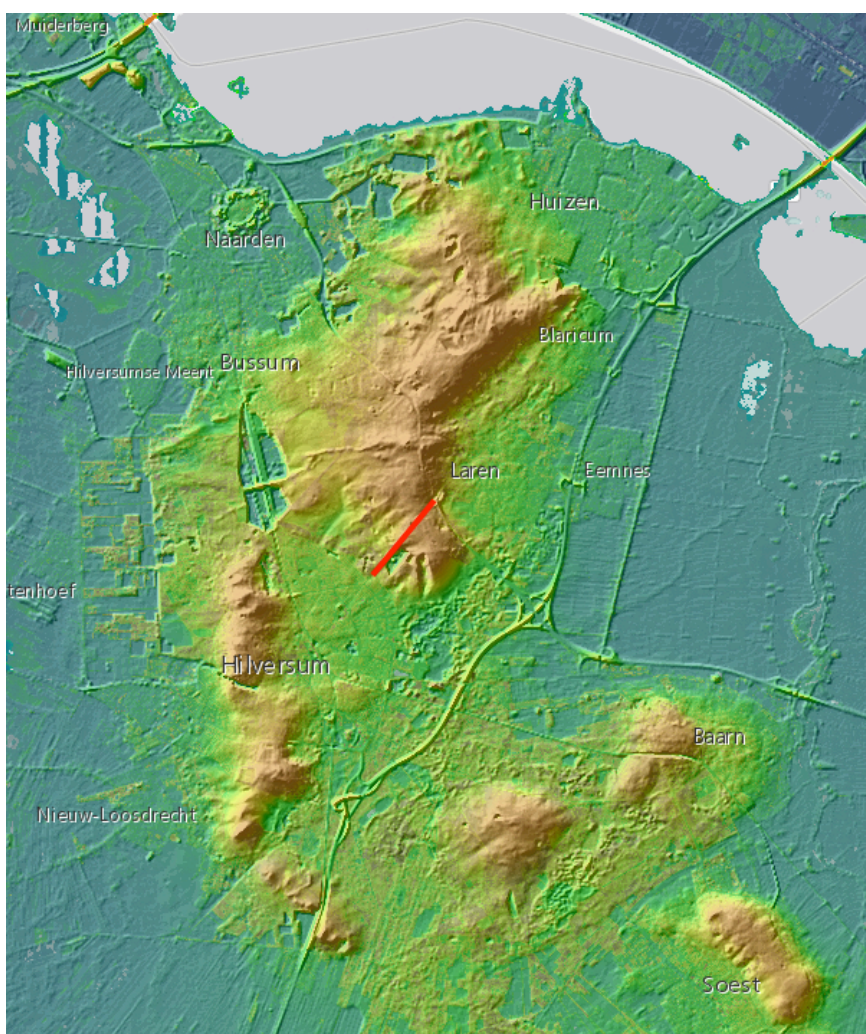
2 Overzicht ontstaan en ontwikkeling van de Hilversumseweg

2.1 Ontstaan

In zijn huidige vorm is de Hilversumseweg als N525 een korte provinciale weg tussen Hilversum en Laren van zo'n 2.5 kilometer lang. De weg heeft een belangrijke verkeersfunctie als verbinding met de A1.

De Hilversumseweg is ontstaan in de Middeleeuwen, mogelijk in de 14de eeuw, en verbond de dorpen Hilversum en Laren via het Sint Janskerkhof. Voordien liep de verbinding tussen Hilversum over de Westerheide.

Het gebied rond Hilversum en Laren ligt op het in de laatste ijstijden (Saalien en Weichselien) ontstane stuwwallengebied van het Gooi, onderdeel van de grotere stuwwal van de Utrechtse Heuvelrug.¹



Afb. Ligging van het Gooise stuwwallengebied. De rode lijn is de N525 tussen Hilversum en de A1. (bewerkt uit: <https://www.geopark-heuvelrug.nl/geo-locaties/aardkundige-monumenten/stuwwallengebied-t-gooi/>).

Buiten de dorpen en de bijbehorende bouwlanden (engen) lagen in de Middeleeuwen niet in cultuur gebrachte heidegronden. Omdat daar niet of nauwelijks perceelsgrenzen waren,

¹ Voor de geologische geschiedenis, zie: Paleogeografische ontwikkeling van het landschap tussen Vecht en Eem. Op: <http://www.ivngooi.nl/ggis/index.htm>

konden er zeer directe, tot soms vrijwel lijnrecht verlopende verbindingen ontstaan. Ook de gemiddeld vrij droge en redelijk stevige bodem (grind- en leemhoudend) droeg daar aan bij. De verbindingen volgden het aanwezige reliëf, zonder daar meer dan incidenteel iets aan te veranderen. Indicatief voor het historisch hoogteverloop zijn de huidige terreinhoogtes van de N525. Ter hoogte van de kruising Larenseweg / Kamerlingh Onneslaan is de hoogte 6 m + NAP, bij het begin van het terrein van het pompstation 13 m, aan het eind daarvan 15 m, en bij het kerkhof ruim 19 m. Daarna daalt de weg om uiteindelijk bij de Johanneskerk op ongeveer 6,75 m + NAP uit te komen. Als het verkeer intensiever werd en er ook karren of wagens gingen rijden, ontstonden er wegen bestaand uit karrensporen, met verschillende 'rijstroken'. Bij te veel uitslijten van de sporen nam men nieuwe in gebruik. Daardoor konden brede bundels karrensporen ontstaan. Deze ontwikkelden zich tot een voor de heidegebieden kenmerkend micro-reliëf.



Afb. Karrensporen en grindkuilen. Vooral die laatste zijn zeer duidelijk te zien op deze afbeelding (Bron: AHN3 weergave hillshade).

2.2 Het Sint Janskerkhof

In de Late Middeleeuwen verdwenen nederzettingen op de hogere gronden van het Gooi of werden verplaatst naar de overgang naar lagere, nattere gebieden. Inmiddels kon men die beter voor landbouw en bewoning benutten dan voorheen. Waarschijnlijk speelde bevolkingsgroei in het proces van verdwijnen of verplaatsen een rol. Maar ook konden de lagere, nattere gronden gebruikt worden voor o.a. vetweiderij en de teelt van veevoer (haver) waar een groeiende vraag naar was. De kern van het dorp Laren verschoof van de hooggelegen locatie bij het Sint Janskerkhof, waar ook de St. Vituskerk (afgebroken 1586)

stond, naar de huidige lager gelegen plek ten noorden daarvan. Al vanaf het laat-neolithicum was de omgeving van het hooggelegen kerkhof, het stuwwalplateau Laarderhoogt, geschikt voor landbouw en dus bewoning. De grafheuvels op de Westerheide houden mogelijk verband met deze bewoning, of met bewoning op en rond de Aardjesberg.

De St. Vituskerk (13de eeuw) functioneerde voor zowel Laren, Blaricum en Hilversum als voor Oud- of Hoog-Bussum. Na de verplaatsing van de dorpskern naar de huidige locatie bleef het kerkhof voor de omringende dorpen zonder kerk in gebruik. Daarmee bleef de toen al zeer oude bewoningslocatie in gebruik. Nog altijd ligt het kerkhof in het middelpunt van zeven rechte wegen. Enkele daarvan zijn doodwegen, waaronder de Hilversumseweg. Een 'doodweg' is een weg tussen een plaats zonder kerkhof naar het dichtstbijzijnde kerkhof.

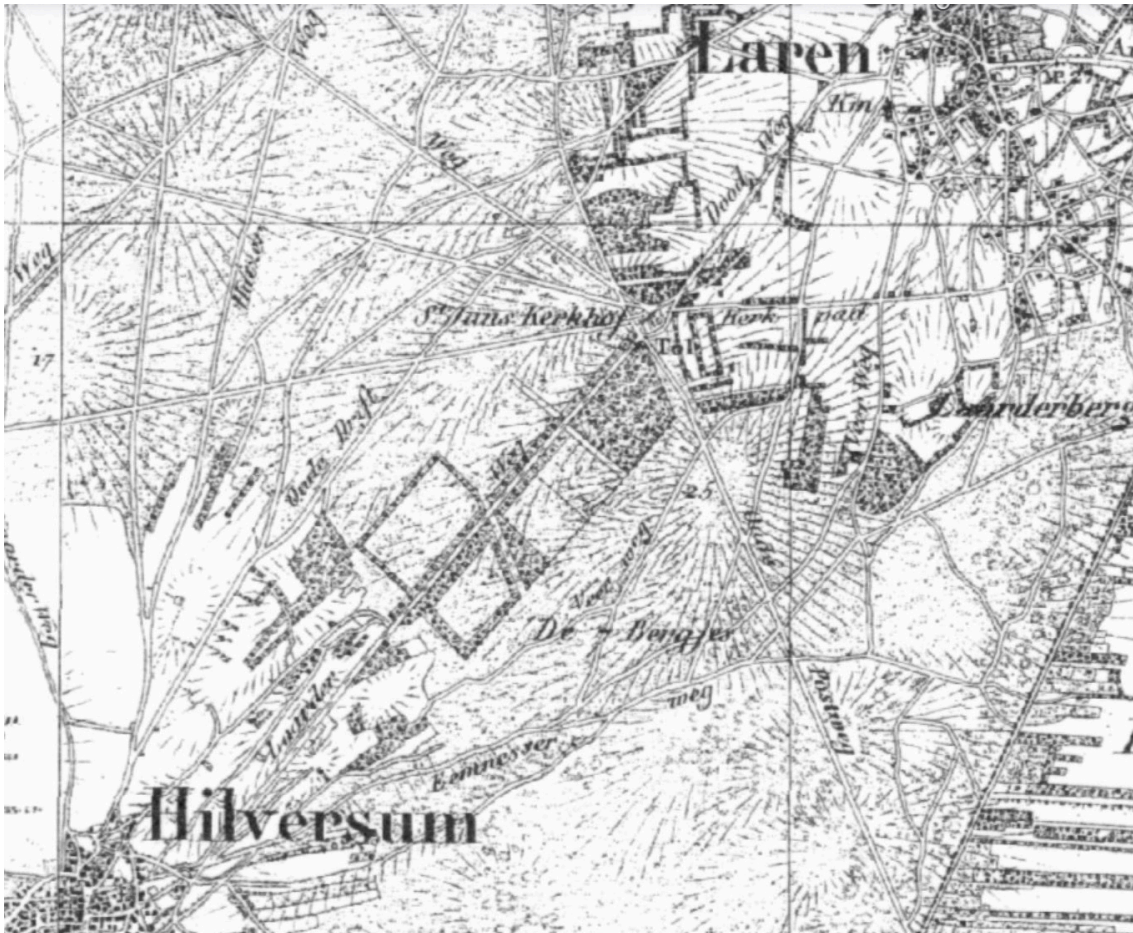


Kaart van Gooiland uit 1843, de oriëntatie is oost - west. Het wegenpatroon op de heide is goed zichtbaar (Bron: <https://images.wur.nl/digital/collection/coll21/id/467>).

2.3 Latere ontwikkelingen

Met de Hilversumseweg vergelijkbare interlokale verbindingen zijn de Doodweg tussen het Sint Janskerkhof en de Eng van Bussum (waarop de huidige wijk Westereng ligt) en de Nieuwe Crailose Weg tussen Hilversum en Crailo. De Doodweg is nog altijd onverhard, de lange Nieuwe Crailoseweg (ook wel Gebed zonder end geheten) is grotendeels fietspad. De Hilversumseweg is als interlokale verbinding echter meer ontwikkeld dan de twee zojuist genoemde wegen. Al in de 18de eeuw was de weg zowel ingericht voor karren en wagens als voor voetgangers (wandelpad). Op de Topographisch-militaire Kaart van rond

1850 wordt de weg, die tussen Hilversum en het Sint Janskerkhof dan over de hele lengte Laarderweg heet, geflankeerd door boomsingels en boskavels. Ten noorden van het kerkhof heet de weg Doodweg en liggen er enkele kleine bospercelen langs. De weg is tussen de beide dorpen als straatweg aangegeven en dus verhard (kaartversie in kleur). Aanvankelijk bestond de verharding uit grind, tegen 1900 ging men over op klinkers. Rond 1925 werd een betonverharding toegepast.



Afb. De Topographisch-militaire Kaart van rond 1850.

Op de topografische kaart 1:25.000 uit 1873 is bij het Sint Janskerkhof een tol aangegeven. Het bijbehorende tolhuis (nu museum Hofland) was in 1853 gebouwd. De opbrengsten van de tol dienden voor het wegonderhoud.

In 1874 werd de spoorlijn Amsterdam - Hilversum - Amersfoort geopend. In het Gooi kreeg de lijn behalve in Hilversum ook bij Naarden - Bussum een station. Om de andere dorpen in het gebied nu ook beter bereikbaar te maken, werd in 1880 de Gooische Stoomtram opgericht. Het traject tussen Amsterdam en Laren werd in 1881 - 1882 in verschillende fasen geopend, het traject Hilversum - Huizen werd in 1882 opengesteld. Deze lijn liep tot 1947 aan de noordzijde van de Hilversumseweg. Langs de zuidzijde was een fietspad aangelegd.

Begin 20ste eeuw werden langs de Hilversumseweg twee pompstations voor de winning van drinkwater gebouwd: aan de noordkant de Bron der Waterleiding van Nieuwer-Amstel, en schuin ertegenover aan de zuidkant de Bron der Hilversumsche Waterleiding. Beide pompstations moesten in diepe kuilen worden geplaatst. Door de al aan de gang zijnde onttrekking was het water dieper dan 10 meter beneden maaiveld komen te liggen en kon niet meer van daar af gewonnen worden. De kuil van de Hilversumsche Waterleiding werd

in de jaren '50 en '60 vergroot tot een laagte van bijna 200 bij 500 meter. Er werd zand gewonnen voor de aanleg van de A1 bij Naarden. Eind jaren 20 was de aanleg van de Nieuwe Rijksweg, de voorloper van de A1, begonnen. Deze weg ging de Hilversumseweg even ten noorden van het Sint Janskerkhof kruisen. In de jaren 50 werd de Hilversumseweg in verband met de toegenomen verkeersfunctie verbreed. Bij de verschillende werkzaamheden bleef de weg reliëfvolgend, wel ontstonden hoogteverschillen met het terrein aan weerszijden van de weg.

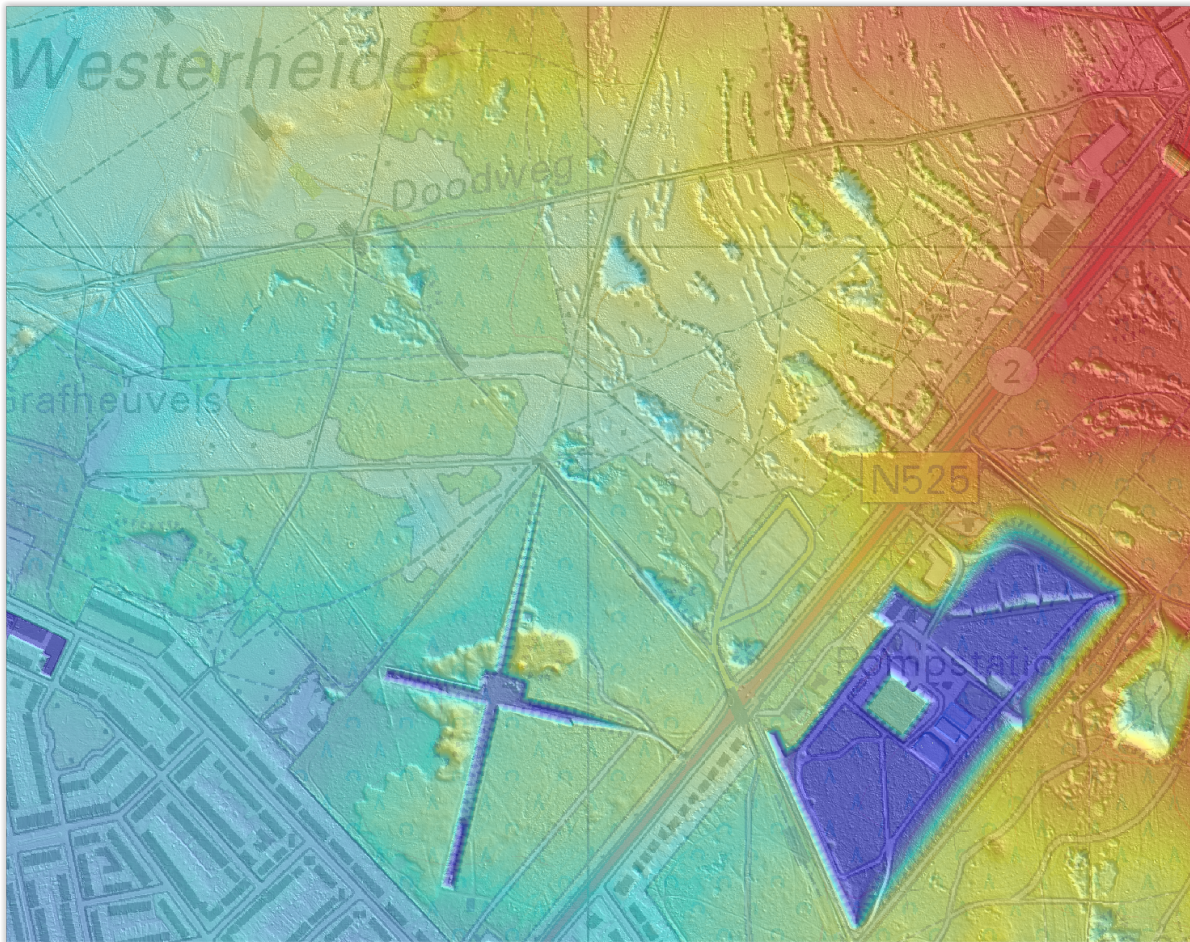


Afb. Topografische kaart 1: 25.000 uit 1873.

De heidegronden rond de Hilversumseweg werden al vanaf de middeleeuwen benut voor grind- en leemwinning (bouw materiaal, erfverharding). Daardoor ontstonden min of meer langgerekte kuilen in de heide (zie afbeelding p. 6). Vanaf het begin van de 20ste eeuw vonden diverse grotere grindwinningen plaats. De kuil van de Hilversumsche Waterleiding is hierboven al genoemd.

Aan de zuidkant van de Hilversumseweg groeide de heide vanaf de jaren 70 geleidelijk dicht. Aan de noordkant bleef de hei open.

Manege De Schaapskooi is gebouwd in 1967 en het terrein voor dagrecreatie kwam in 1973 tot stand, het fietstunneltje bij het Sint Janskerkhof in 2010.



Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN) met langgerekte grindkuilen op de Westerheide die de lengterichting van de stuwwal volgen. (Bron: Onderbouwing-St. Janskerkhof, Doodwegen en Pompstation, 2020)

3 Cultuurhistorische elementen N525 Hilversum - Sint Janskerkhof

3.1 Typen waarden

In de onmiddellijke omgeving van de N525 tussen Hilversum en het Sint Janskerkhof zijn verschillende cultuurhistorische waarden aanwezig. We onderscheiden archeologische, historisch-landschappelijke of historisch-geografische, historisch-stedenbouwkundige en historisch-bouwkundige waarden. In dit rapport gaat het voornamelijk om de categorie historisch-landschappelijke of historisch-geografische waarden. Archeologische waarden komen beperkt aan de orde, voor zo ver zichtbaar in het landschap. Zie verder *De Weg Tussen Laren & Hilversum (N525)* uit 2020.

Een tweede onderscheid in waarden is dat tussen geautoriseerde en niet-geautoriseerde waarden. Geautoriseerde waarden zijn in het beleid van de overheid vastgelegd en hebben een beschermde status: rijks-, provinciaal of gemeentelijk monument, planologische bescherming via vastgesteld (omgevings)plan.

Hieronder volgen eerst de geautoriseerde en daarna de niet-geautoriseerde waarden die voor het onderzoeksgebied relevant zijn.

3.2 Geautoriseerde waarden

rijksmonument

- het beschermd stadsgezicht Plan Oost, Hilversum (uitbreidingsplan, ontwerp W.M. Dudok, jaren 30 20ste eeuw) omvat de N525/Laarderweg tussen de Kamerlingh Onneslaan en de gemeentegrens Hilversum-Laren;
- rijksmonument 45638, archeologie. Een door een ruitvormige wal omgeven terrein. Datering: vermoedelijk middeleeuws. De bescherming betreft de omwalling zelf en een strook van 10 meter rondom. Het betreft waarschijnlijk een middeleeuws schapenkamp;
- rijksmonument 511280, de neogotische rouwkapel uit omstreeks 1880 op het Sint Janskerkhof.

gemeentelijk monument Hilversum

- Larenseweg 277a, politiestation ontwerp W.M. Dudok, 1916;
- Larenseweg 279, servicestation, ontwerp H. Bunders, 1950;
- Larenseweg 285, villa, periode 1880 - 1900.

Larenseweg 277a en 279 staan binnen het beschermd stadsgezicht Plan Oost.

gemeentelijk monument Laren

- Hilversumseweg 51, voormalig tolhuis 51, 1823, nu Geologisch Museum Hofland.

Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)

Het BPL is een beschermingsregime binnen de Omgevingsverordening NH2020, bedoeld om de meest waardevolle landschappen in Noord-Holland te beschermen. Per landschap is aangegeven welke ecologische, landschappelijke, cultuurhistorische of aardkundige waarden aanwezig zijn: de *kernkwaliteiten* van het landschap. Het Gooi is een van de gebieden die onder het BPL valt.

De hier relevante kernkwaliteiten openheid en ruimtebeleving en ruimtelijke dragers, binnen het BPL van hoge tot zeer hoge waarde, worden als volgt uitgewerkt:

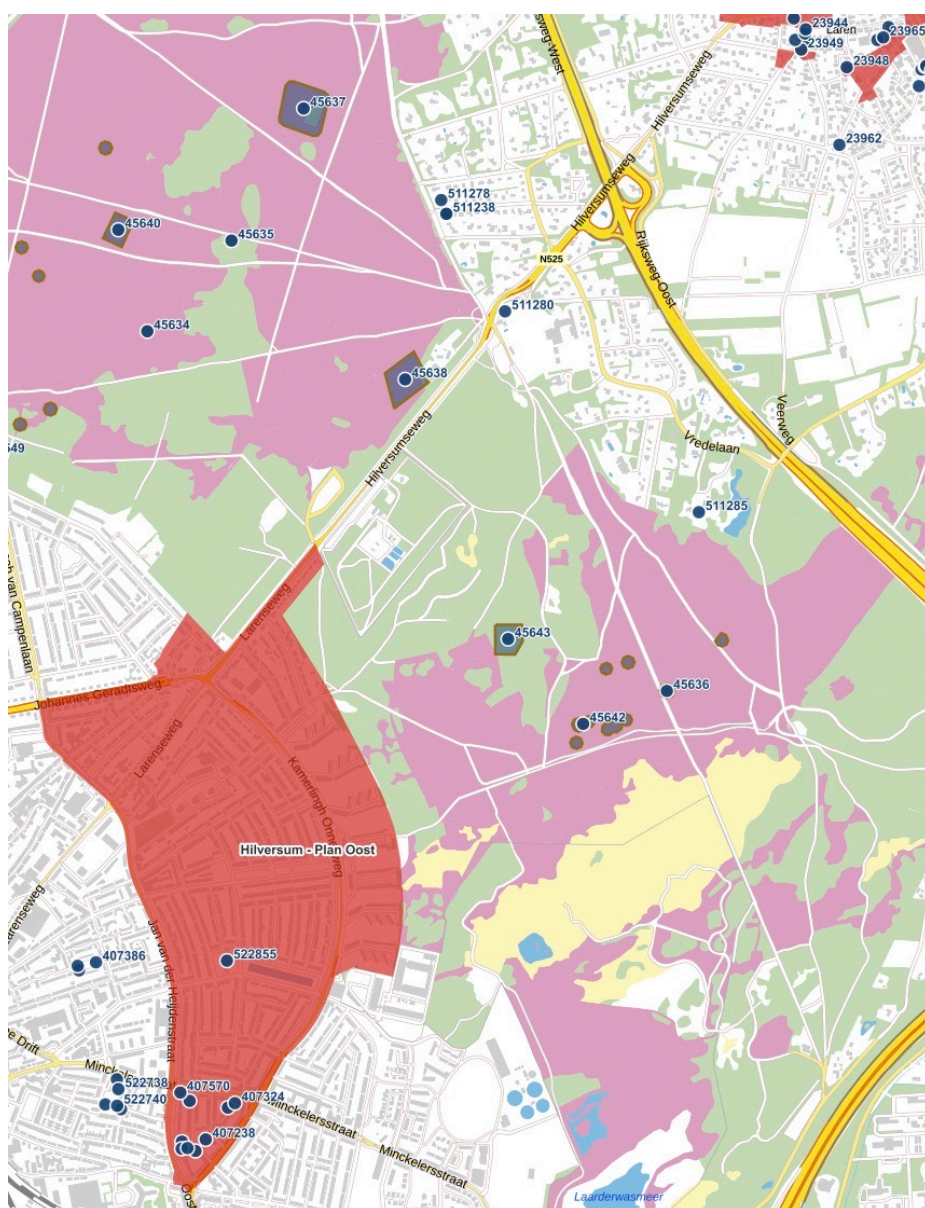
- openheid en ruimtebeleving: de afwisseling tussen de open ruimtes en de besloten bosgebieden in Het Gooi is een bijzondere kwaliteit. Samen vormen zij het 'illusielandschap': de bos en heidevelden van het Gooi geven de indruk van een aaneengesloten, ongerept, doorlopend bos- en heidegebied, ondanks de verstedelijking

in Het Gooi. Tussen de kernen liggen groene zones en het bosgebied loopt op veel plekken over in het groen van de kernen.

- ruimtelijke dragers: oude verbindingswegen, schaapsdriften en doodwegen vormen een radiaal stelsel, dat veelal vanuit de dorpskern uitwaaiert. Dit is kenmerkend voor hogere zandgronden. De oude verbindingswegen zijn meestal beplant. Vanaf de wegen kan het hoogteverschil in het Gooi (Huizerweg, Naarderweg) vaak goed beleefd worden. In de uitwerking van de kernkwaliteit worden de wegen aangeduid als 'van hoge tot zeer cultuurhistorische waarde' (Bijzonder Provinciaal Landschap Het Gooi, 2021, p. 13).

Gemeente Laren, bestemmingsplan natuurgebied 2009

Het gebied aan weerszijden van de N525 heeft de bestemming *natuur* met de dubbelbestemming *waarde - archeologie*. Daaraan is een aanlegvergunningenstelsel gekoppeld om de archeologische waarden te behouden. Het is bijvoorbeeld niet toegestaan er te bouwen of de grond af te graven, op te hogen, te ontginnen of te egaliseren.



Beschermde stadsgezichten Hilversum, Plan Oost en de rijksmonumenten op de heide (<http://rce.webgispublisher.nl/?map=RCE%5FERfgoedmonitor>).



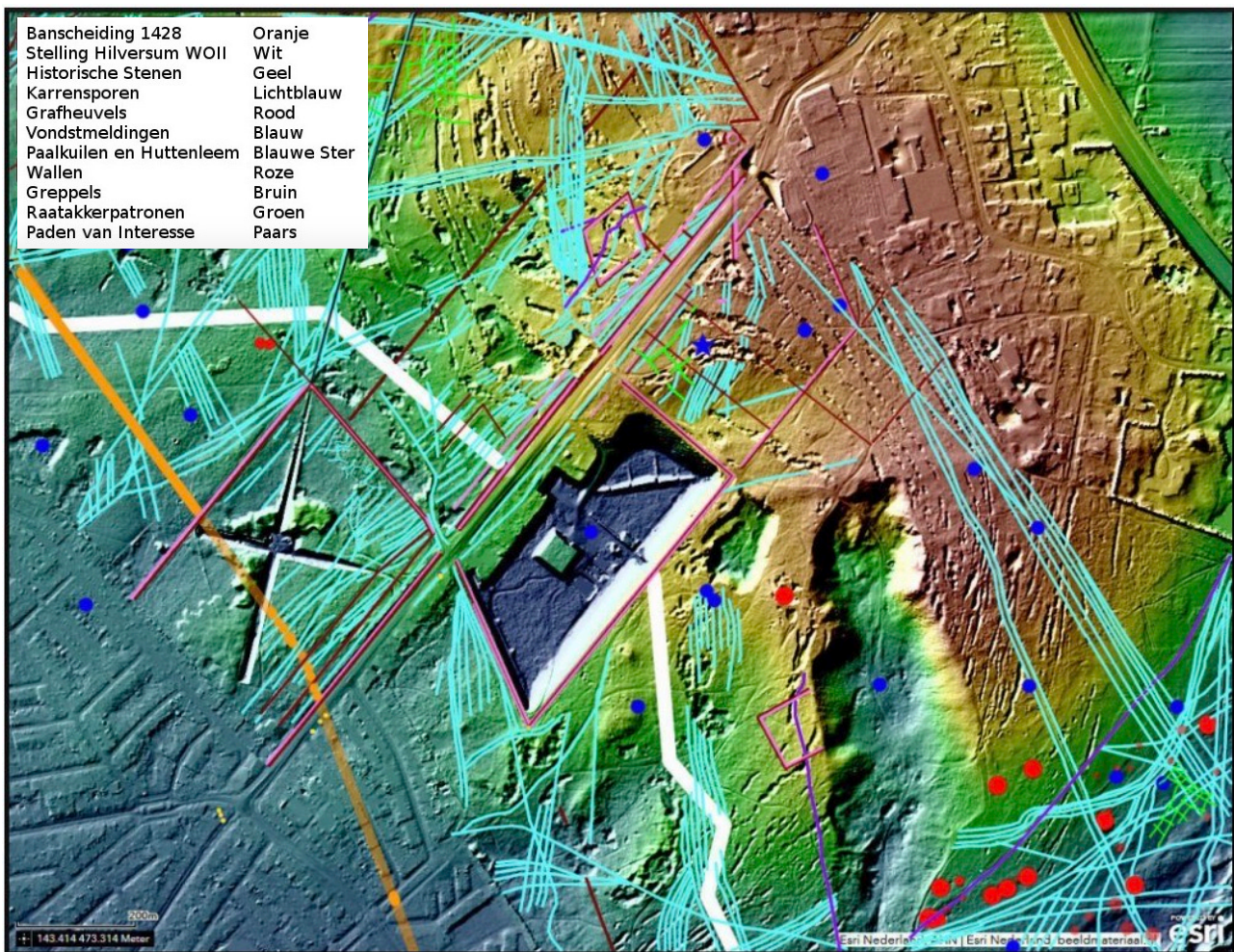
Het Sint Janskerkhof met de rouwkapel.



Grindkuil aan de noordkant van de N525.



Dubbele rij laanbeplanting met eik en beuk aan de zuidkant van de N525.



Afb. Kaart met archeologische elementen rond de N525 (Bron: De Weg Tussen Laren & Hilversum (N525), 2020).

3.3 Niet-geautoriseerde waarden

Behalve de zojuist opgesomde geautoriseerde waarden zijn in het gebied ook niet-geautoriseerde waarden aanwezig.²

Sint Jans Kerkhof

- bij de rijksmonumentale rouwkapel (zie hierboven) het Sint Janskerkhof, met de aanwezige graven;
- de excentrische ligging van het kerkhof op de rand van de huidige bebouwde kom, tot in de eerste decennia van de 20ste eeuw behorend bij het bouwland (de eng) van Laren.

heidegebieden aan weerszijden N525

- langgerekte grindkuilen die de lengterichting van de stuwwal volgen;
- bundels karrensproen op de heide, vaag zichtbaar.

² Voornamelijk gebaseerd op:

- De Weg Tussen Laren & Hilversum (N525), 2020;
- Prachtlandschap Noord-Holland. Leidraad Landschap & Cultuurhistorie. Ensemble Het Gooi, 2018;
- Onderbouwing-St. Janskerkhof, Doodwegen en Pompstation, 2020;
- brieven Larens Behoud en D66 aan B&W Laren, 12 mei 2021 en brief Larens Behoud aan B&W Laren 1 december 2022.

- restanten waterwinningen in het landschap: verdiepte ligging, verdiepte aanvoerroutes. Het zuidoost-noordwest lopende rechte pad over de Westerheide aansluitend op de noordpunt van de Waterleiding van Nieuwer Amstel.

N525

- de N525 is een historische lijn in het landschap en vormt een zichtas op het voormalige tolhuis (nu Geologisch Museum Hofland);
- de weg wordt begeleid door laanbeplanting aan weerszijden. Oorspronkelijk aaneengesloten rijen beuken (deels nu vervangen door eiken);
- de weg volgt het historisch landschappelijk reliëf, vanuit Hilversum oplopend naar het Sint Janskerkhof en dan weer aflopend naar de dorpskern van Laren;
- karrensporen vrij direct langs de weg, vooral aan de noordkant.

4 Effecten

4.1 Effecten Natuurverbinding 525 op de cultuurhistorische waarden

In het vorige hoofdstuk zijn zowel de geautoriseerde als de niet-geautoriseerde waarden, verbonden aan de N525 in het onderzoeksgebied, naar voren gekomen.

In dit hoofdstuk wordt bekeken of de Natuurverbinding effect heeft op deze waarden en hoe deze effecten te beoordelen zijn.

Uitgangspunt bij de beoordeling is de aanleg van de Natuurverbinding als ecoduct op de aangegeven locatie (zie hierboven par. 1.1 en de afbeeldingen op p. 4).

Verschillende (beleids)documenten met betrekking tot de Natuurverbinding gaan uit van behoud en bescherming van het archeologisch rijksmonument (nr. 45638 schapenkamp) en het zoveel mogelijk rekening houden met aanwezige cultuurhistorische waarden (*Notitie – Update voortgang ‘Natuurverbinding N525’, Landschappelijk kader Faunapassage N525*, zie hierboven par. 1.1). Hoewel in de planvorming dus aandacht is voor cultuurhistorische waarden is, heeft daarin geen beoordeling van de mogelijke effecten van de ingreep plaatsgevonden. Onderstaande paragrafen bedoelen hier in beknopte vorm alsnog in te voorzien.

4.2 Rijks- en gemeentelijke monumenten

Er is geen fysiek effect (ruimtebeslag, aantasting) op de rijks- en gemeentelijke monumenten. Bij de gebouwde monumenten is er, behalve bij het voormalige tolhuis (Hilversumseweg 51), ook geen beïnvloeding van de ruimtelijke context. Deze monumenten hebben alleen een directe relatie met het deel van de weg waaraan ze zijn gesitueerd. Daar treden geen effecten op. Datzelfde geldt voor het deel van het beschermd stadsgezicht Plan Oost dat aan de N525 ligt.

Het voormalige tolhuis vormt de beëindiging van de zichtas Hilversum - Sint Janskerkhof, het effect daarop komt hieronder aan de orde.

Er is geen ruimtebeslag op het archeologische rijksmonument. Wel wordt de directe omgeving beïnvloed door de Natuurverbinding. De vrij geringe ‘leesbaarheid’ (m.b.t. ontstaan en functie) verandert hierdoor niet.

4.3 Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)

Weg en omgeving maken deel uit van het *illusieland* van het Gooi, dat de indruk geeft van een doorlopend bos- en heidegebied. De N525 met de onmiddellijke omgeving is echter geen voorbeeld van de kenmerkende afwisseling van openheid en beslotenheid. Aan de zuidkant van de weg is de heide al geruime tijd dichtgegroeid, aan de noordkant is er door de bosstroken langs de weg, zelfs in de winter, nauwelijks zicht op de heide (er is over korte afstand wel zicht op de Dagcamping). De Natuurverbinding zal aan deze situatie weinig veranderen.

Bij een verbinding over de weg heen is het nodig aan weerszijden van de weg bomen te kappen achter de laanbeplanting. Het zicht op de daardoor ontstane meer open ruimte zal vanaf de weg echter gering zijn. De Natuurverbinding blokkeert dat zicht grotendeels met de grondlichamen aan weerszijden van het ecoduct.

Het effect op het illusieland is op basis van bovenstaande overwegingen verwaarloosbaar.

De N525 valt onder de *ruimtelijke dragers* van het BPL, kenmerkend voor het Gooi. De Hilversumseweg volgt de hoofdlijn van het historisch landschappelijk reliëf, vanuit

Hilversum oplopend naar het Sint Jans kerkhof en dan weer aflopend naar de dorpskern van Laren. De natuurverbinding zal alleen op dit historische kenmerk een negatief effect hebben in het geval dat de weg ter hoogte van het ecoduct wordt verdiept. De voorkeursvariant gaat echter niet uit van verdieping (Van Helsdingen e.a. 2021, p. 25). De Natuurverbinding houdt daardoor geen patroonwijziging in en ook het reliëfvolgend karakter van de weg blijft in stand.



De huidige laanbeplanting (Van Helsdingen e.a. 2021, p. 12).

De N525 heeft een sterk lineair karakter, kenmerkend voor het Gooi en vormt een ononderbroken rechte lijn tussen Hilversum en het Sint Janskerkhof. De Natuurverbinding vormt een inbreuk op dit historische karakter van de N525. De rechte lijn wordt onderbroken door het ecoduct en de toeleidende aardlichamen aan weerszijden. Omdat er geen sprake is van een vlakke, maar een geheel verhoogde kruising is het effect van de onderbreking niet te mitigeren³ en dus negatief. Het effect is niet *sterk negatief*. In zo'n geval zouden tracé en profiel veel sterker gewijzigd zijn en de laanbeplanting grotendeels gekapt worden.

De lineariteit van de weg wordt versterkt door twee bijkomende kenmerken:

- de laanbeplanting aan beide kanten van de weg;
- het gegeven dat de weg vanuit de richting Hilversum fungeert als zichtas op het voormalig tolhuis.

De Hilversumseweg wordt begeleid door laanbeplanting aan weerszijden. Oorspronkelijk waren dit aaneengesloten rijen beuken. Gedeeltelijk zijn deze vervangen door eiken. De leeftijd en dikte van de bomen zijn verschillend, ook zijn er verschillen in plantafstand. De

³ Bij een vlakke kruising is het soms mogelijk het dwarsprofiel van de kruisende weg te minimaliseren.

oude beuken zijn zo'n 80-90 jaar oud, de eiken zijn ongeveer 40 jaar oud. De vitaliteit van een deel van de oude beuken is zo laag dat ze aan vervanging toe zijn (Van Helsdingen e.a. 2021, p. 13).

Het kappen van laanbomen en de doorsnijding van de laan door het ecoduct betekenen een inbreuk op de laanbeplanting als geheel. De continuïteit gaat op dit punt door de ingreep verloren. Dit is een negatief effect op de cultuurhistorische waarde. Compensatie elders doet aan dit effect niets af.



Te kappen laanbomen. De gele lijnen geven de beoogde locatie van het ecoduct aan (Van Helsdingen e.a. 2021, p. 28).

De N525 fungeert als zichtas vanuit de richting Hilversum op het voormalige tolhuis, Hilversumseweg 51 (nu Geologisch Museum Hofland). Het tolhuis is een vrij bescheiden gebouw en is het best zichtbaar vanaf de rijweg voor auto's. Vanaf de flankerende fietspaden is er veel minder zicht. In de periode dat de bomen in blad staan, is het tolhuis tot op korte afstand voor een groot deel aan het zicht onttrokken.

Het ecoduct zal de zichtas verkorten: het deel tussen de bebouwde kom van Hilversum en het ecoduct verdwijnt als zodanig in meer of mindere mate. Dit betekent een negatief effect.

Het dwarsprofiel van de N525 met de fietspaden aan weerszijden van de autoweg verandert niet. Het lineaire karakter *binnen* het dwarsprofiel wordt door het ecoduct niet beïnvloed.

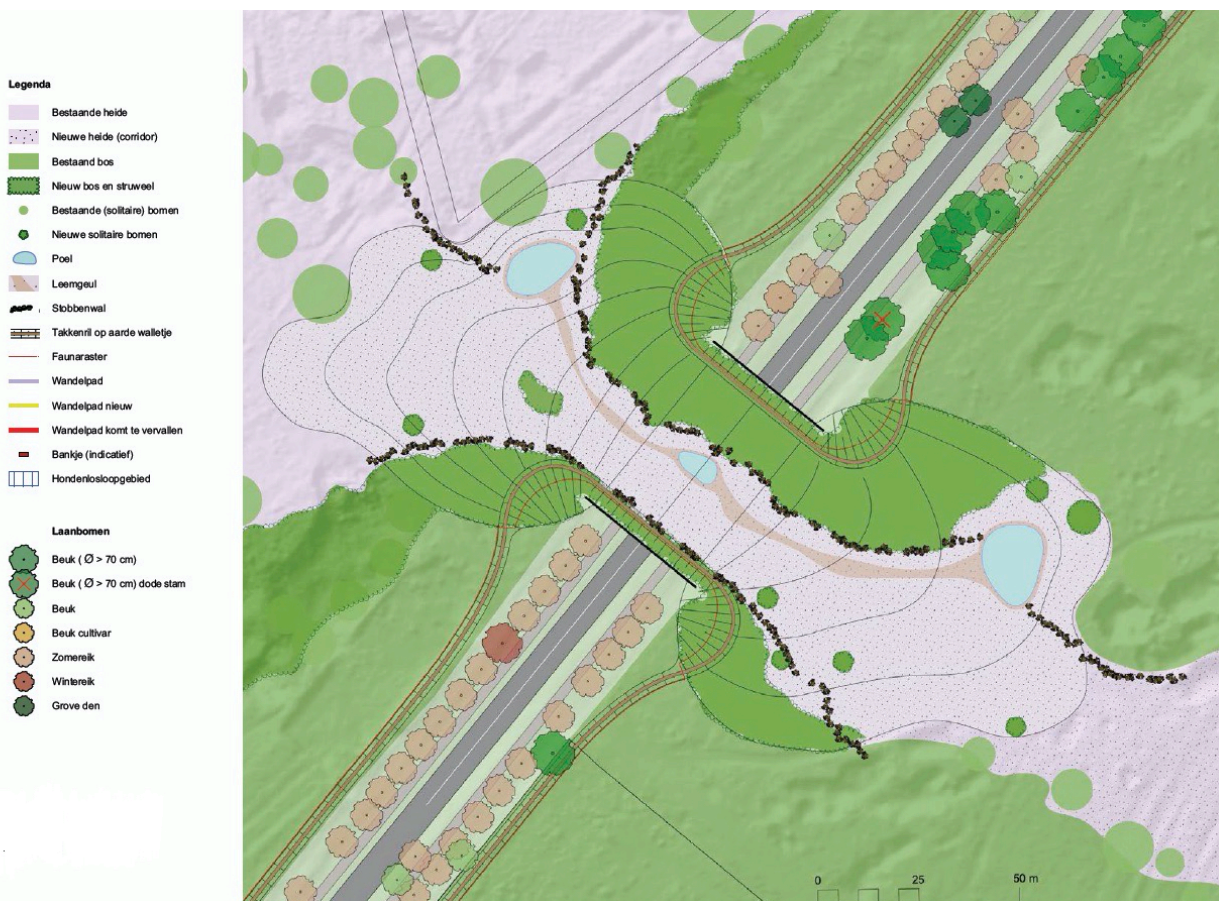
4.4 Het Sint Jans kerkhof en de heide

Er is geen fysiek effect (ruimtebeslag, aantasting) op het Sint Janskerkhof. Ook de excentrische ligging op de rand van de huidige bebouwde kom, behorend bij de vroegere eng van Laren, wordt niet ruimtelijk of visueel beïnvloed.

Aanwezige grindkuilen in de bosstroken en op de heide worden in het ontwerpplan (schetsontwerp) voor de Natuurverbinding benut voor de aanlooproute. Ze kunnen dienst doen als schuilmogelijkheid voor verschillende diersoorten (Van Helsdingen e.a. 2021, p. 15). Desalniettemin hebben de hellingen van de Natuurverbinding aan weerszijden van de weg ruimtebeslag op enkele grindkuilen.

De historische elementen van de waterwinningen (waarvoor ook nog geen cultuurhistorisch waarderingskader is) worden niet beïnvloed.

Het ruimtebeslag van een bovengrondse Verbinding heeft effect op de bundels karrensporen langs de N525, vooral aan de noordkant van de weg. De benodigde grondlichamen zullen de karrensporen onderbreken en het (nauwelijks zichtbare) micro-reliëf afdekken. Dit houdt een negatief effect in.



Schetsontwerp plattegrond (Van Helsdingen e.a. 2021, p. 31).

5 Afweging en aanbevelingen

5.1 Conclusies effecten

De aanleg van de Natuurverbinding N525 als ecoduct net ten noorden van het terrein van het Pompstation heeft gevolgen voor de cultuurhistorische waarden van de weg en de onmiddellijke omgeving. Dit blijkt uit het vorige hoofdstuk. Op een aantal waarden treedt niet of nauwelijks effect op, op andere echter wel. Deze waarden betreffen vooral de weg zelf:

- het sterk lineaire karakter van de weg tussen Hilversum het Sint Janskerkhof;
- de beplanting met laanbomen die de rechtlijnigheid van de weg benadrukt;
- de functie van de weg als zichtas op het voormalige tolhuis, ook gerelateerd aan het rechte tracé.

Op deze drie, onderling gerelateerde waarden heeft de Natuurverbinding een negatief effect: er is fysieke impact (verdwijnen beplanting) en aantasting van eigenschappen lineair karakter, zichtas). Het gaat hier om met elkaar hoge tot zeer hoge waarden, verbonden aan een van de ruimtelijke dragers van het BPL (zie hierboven 3.2). Daarvoor geldt: 'Ruimtelijke ontwikkelingen zijn een aantasting (.....) als zij de cultuurhistorische waarde (verder) verminderen' (Bijzonder Provinciaal Landschap Het Gooi, 2021, p. 13). Daarnaast is er negatief effect op de karrensporen, die onderdeel uitmaken van de geschiedenis van de weg. Het micro-reliëf van de karrensporen naast de huidige weg verdwijnt onder (de toeleiding naar) het ecoduct.

We kunnen dus samenvattend concluderen dat de Natuurverbinding N525 een negatief effect heeft op de hoge cultuurhistorische waarde van de weg (lineair karakter, laanbeplanting, werking zichtas, parallelle karrensporen). Daarbij moet ook geconcludeerd worden dat het niet gaat om een sterk negatief effect (zie 4.4).

5.2 Aanbevelingen

Zowel in het *Landschappelijk kader Faunapassage N525* als *Natuurverbinding N525 Toelichting op het schetsontwerp* is aandacht besteed aan de cultuurhistorische waarden van de weg en zijn omgeving. In het ontwerp is ook rekening gehouden met een aantal waarden. Toch is het wellicht mogelijk te onderzoeken of dit in het ontwerp nog is te optimaliseren. Hieronder volgen daarvoor enkele aanbevelingen.

Zichtas

Het is niet duidelijk in hoeverre de zichtas op het tolhuis door het ecoduct wordt dichtgezet. Over de hele effectieve lengte: tussen ongeveer de hoogte Siriusstraat en het ecoduct, of over een kortere afstand. De hoogte van de onderdoorgang en de hoogte/massa van het tolhuis spelen hierbij een rol.

- Onderzoek de exacte lengte van de huidige zichtas en bekijk of het mogelijk is met de hoogte van de onderdoorgang te variëren om de zichtas zo lang mogelijk te laten zijn.

Lineair karakter / laanbomen

Het is mogelijk het lineaire karakter van de weg en de laanbeplanting als geheel te versterken.

- Herstel de bomenlanen aan weerszijden van de weg, zodat de lanen weer zo continu mogelijk worden.

Grindkuilen

De taluds van de toeleidingen naar het ecoduct hebben ruimtebeslag op grindkuilen, vooral aan de noordkant van de weg.

- Onderzoek of het ontwerp zodanig is aan te passen dat meer grindkuilen bewaard blijven / kunnen worden hergebruikt als aanlooproute voor dieren.

Karrensporen

Ook op de karrensporen aan weerszijden van de weg is er ruimtebeslag.

- Onderzoek of het ontwerp zodanig is aan te passen dat er minder karrensporen door het ecoduct en de bijhorende toeleidingen worden afgedekt.

Het is waarschijnlijk mogelijk voor de laatste twee aanbevelingen advies te krijgen van het *Steunpunt Monumenten & Archeologie Noord-Holland*.

Bronnen

Bijzonder Provinciaal Landschap Het Gooi. Kenschets, begrenzing en context, ontstaansgeschiedenis, kernkwaliteiten. Provincie Noord-Holland, 2021 (https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Bijzonder_Provinciaal_Landschap/Bijzonder_Provinciaal_Landschap_per_regio/Gooi_en_Vechtstreek).

Grift E.A. van der, *Ontsnipperingsplan N525: advies voor het ontwerp en de positionering van een faunapassage.* Wageningen Environmental Research rapport 2823, 2017.

Koopman, S. *Paleogeografische ontwikkeling van het landschap tussen Vecht en Eem.* Op: <http://www.ivngooi.nl/ggis/index.htm>

Landschappelijk kader Faunapassage N525, Provincie Noord-Holland, 2020. (Ontwerpteam IOT).

Prachtlandschap Noord-Holland. Leidraad Landschap & Cultuurhistorie. Ensemble Het Gooi, Provincie Noord-Holland, 2018 (<https://leidraadlc.noord-holland.nl/wp-content/uploads/2019/03/download-Het-Gooi-PDF-181030.pdf>).

Helsdingen, A. van, H. van Ziel, I. Röell, J. Brandjes, *Natuurverbinding N525. Toelichting op het schetsontwerp.* Bureau Waardenburg Ecologie & Landschap, 29 juni 2021.

De Weg Tussen Laren & Hilversum (N525), in: Naerdincklant Archeologie tussen Eem en Vechtstreek. Op: <https://www.awn-archeologie.nl/afdeling/naerdincklant/april-2020/>

Onderbouwing-St. Janskerkhof, Doodwegen en Pompstation. RAAP/Overland, 2020 (<https://www.geopark-heuvelrug.nl/onderbouwing-janskerkhof-doodwegen-pompstation/>)

<https://www.geopark-heuvelrug.nl/het-gooi-van-alle-tijden/>

Natuurverbinding N525. Analyse cultuurhistorische kenmerken en waarden van de weg en de onmiddellijke omgeving

In opdracht van: Provincie Noord-Holland

15 maart 2023

Colofon

Cultuurhistorische Projecten
Emmastraat 25
1381 BJ Weesp

06 53 99 30 37

www.cultuurhistorischeprojecten.nl