



Inpassingsvisie Oirschot

onderdeel inpassingsvisie InnovA58

FEDDES|OLTHOF
landschapsarchitecten

Inpassingsvisie Oirschot

onderdeel inpassingsvisie InnovA58

In opdracht van Rijkswaterstaat
Feddes/Olthof landschapsarchitecten bv ism Next architects
juli 2017, Utrecht/Amsterdam



Inhoudsopgave

1	INLEIDING	7
1.1	InnovA58	7
1.2	Inpassingsvisie	7
1.3	Plangebied	8
2	ANALYSE VAN DE WEG	11
2.1	Traject op hoofdlijnen	11
2.2	Brug Wilhelminakanaal	14
3	ANALYSE VAN DE OMGEVING	17
3.1	Historische ontwikkeling	17
3.2	Landschappelijke context	21
3.3	Input Team Oirschot	25
3.4	Relevante plannen	26
4	VISIE	31
4.1	Monument in het groen	31
4.2	Een innovatieve weg is een adaptieve weg	32
5	ONTWERPPRINCIPES 'HARDWARE' A58	34
5.1	Ontwerpprincipes dwarsrelaties	34
5.2	Ontwerpprincipes randen	35
5.1	Ontwerpprincipes weg	36
5.1	Een nieuwe brug	38
6	RICHTLIJNEN 'SOFTWARE' A58	48
6.1	Een nieuwe generatie wegmeubilair	48
6.2	'saldo 0' locaties	49
6.3	Geluidsschermen	49
6.4	Energie-opwekking	52
	BRONNEN	54
	COLOFON	55



Brug over het Wilheminakanaal, Oirschot

1 INLEIDING

1.1 InnovA58

Op dit moment staan op de A58 tussen Eindhoven en Tilburg en tussen knooppunt Sint-Annabosch en knooppunt Galder steeds vaker files. Om een betere doorstroming en bereikbaarheid te garanderen heeft de minister van Infrastructuur en Milieu eind november 2015 besloten de A58 tussen de knooppunten Sint-Annabosch en Galder en tussen Eindhoven en Tilburg te verbreden van twee naar drie rijstroken. Ook worden de verkeersknooppunten aangepakt en worden kunstwerken aangepast of vernieuwd. Het traject tussen Tilburg en Breda wordt in eerste instantie niet verbreed, maar wordt wel in de visievorming betrokken, voor het zicht op de A58 als geheel.

Rijkswaterstaat heeft hoge ambities voor innovatie bij de aanpassingen van de A58. Zowel in de realiseringsperiode van de verbreding als in de daarna volgende beheer- en onderhoudsperiode wil Rijkswaterstaat innovaties stimuleren voor een slimme en duurzame weg.

- verbreding van A58 naar 2x3 rijstroken tussen Eindhoven en Tilburg en tussen knooppunt Sint-Annabosch en knooppunt Galder, uitgaande van huidige hoogteligging van de weg
- start uitvoering 2020 en ingebruikname in 2023

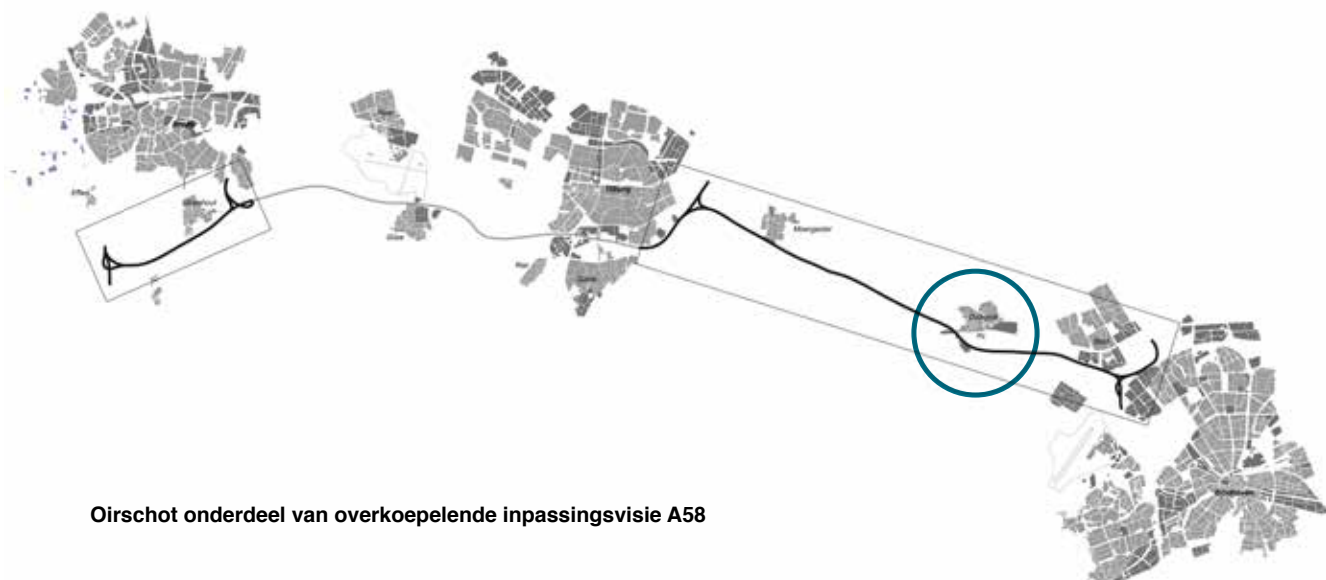
1.2 Inpassingsvisie

De Inpassingsvisie voor de A58 is een onderdeel van het project InnovA58. In de Inpassingsvisie worden de lijnen uitgezet voor de vormgeving en de inpassing van de A58, tegen de achtergrond van nieuwe maatschappelijke vragen die op de weg en de omgeving afkomen.

De Inpassingsvisie is één van de documenten die in de Planuitwerkingsfase van het Tracé-Besluit worden gemaakt. Het vormt het ontwerp kader voor het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen, waarin respectievelijk de richtlijnen voor de omgeving en voor de kunstwerken verder worden uitgewerkt. Het doel is een integrale aanpak waarin gedurende het hele planproces de ruimtelijke kwaliteit wordt geborgd.

Inpassingsvisie Oirschot

Ter hoogte van Oirschot is voor de verbreding van de A58 een grote ingreep nodig. De directe omgeving van de weg wordt hierbij ingrijpend aangepast. De verbreding biedt echter ook kansen om de kwaliteit van het gebied te verbeteren, zowel ruimtelijk als qua leefomgeving. Omwonenden en ondernemers hebben hier samen met de gemeente Oirschot bijzondere aandacht voor gevraagd.



Oirschot onderdeel van overkoepelende inpassingsvisie A58

Naast de overkoepelende Inpassingsvisie voor het hele tracé van de A58 is een specifieke en meer gedetailleerde Inpassingsvisie opgesteld voor het traject ter hoogte van de bebouwde kom van de gemeente Oirschot.

Team Oirschot

Inwoners van Oirschot ervaren veel overlast van geluid, luchtverontreiniging, horizonvervuiling en barrièrewerking door de snelweg. De hoge ligging van de brug over het Wilhelminakanaal maakt dat de A58 prominent aanwezig is. De ambitie van Rijkswaterstaat is om bij de komende aanpassingen aan de snelweg ter hoogte van Oirschot de milieueffecten, zoals geluid, fijnstof en stikstof, niet te laten toenemen ten opzichte van 2009 toen de A58 bij Oirschot nog 2x2 rijbanen was; de 'saldo-0' benadering.

Onder leiding van VanBerlo is door 'Team Oirschot', een vertegenwoordiging van bewoners en ondernemers, een advies opgesteld waarin de behoeften van de omgeving zijn verwoord. Dit advies vormt een belangrijke basis voor het opstellen van deze Inpassingsvisie.

Brug over het kanaal

In een inpassingsvisie van een groot infrastructureel werk als de A58 ligt de focus met name op de ruimtelijke inpassing. In samenhang daarmee maken we een begin met de visievorming op de kunstwerken. In het verlengde van de uitspraken voor het (stedelijk)landschap worden richtlijnen voor de kunstwerken gegeven, zoals fly-overs, viaducten, bruggen en geluidsschermen.

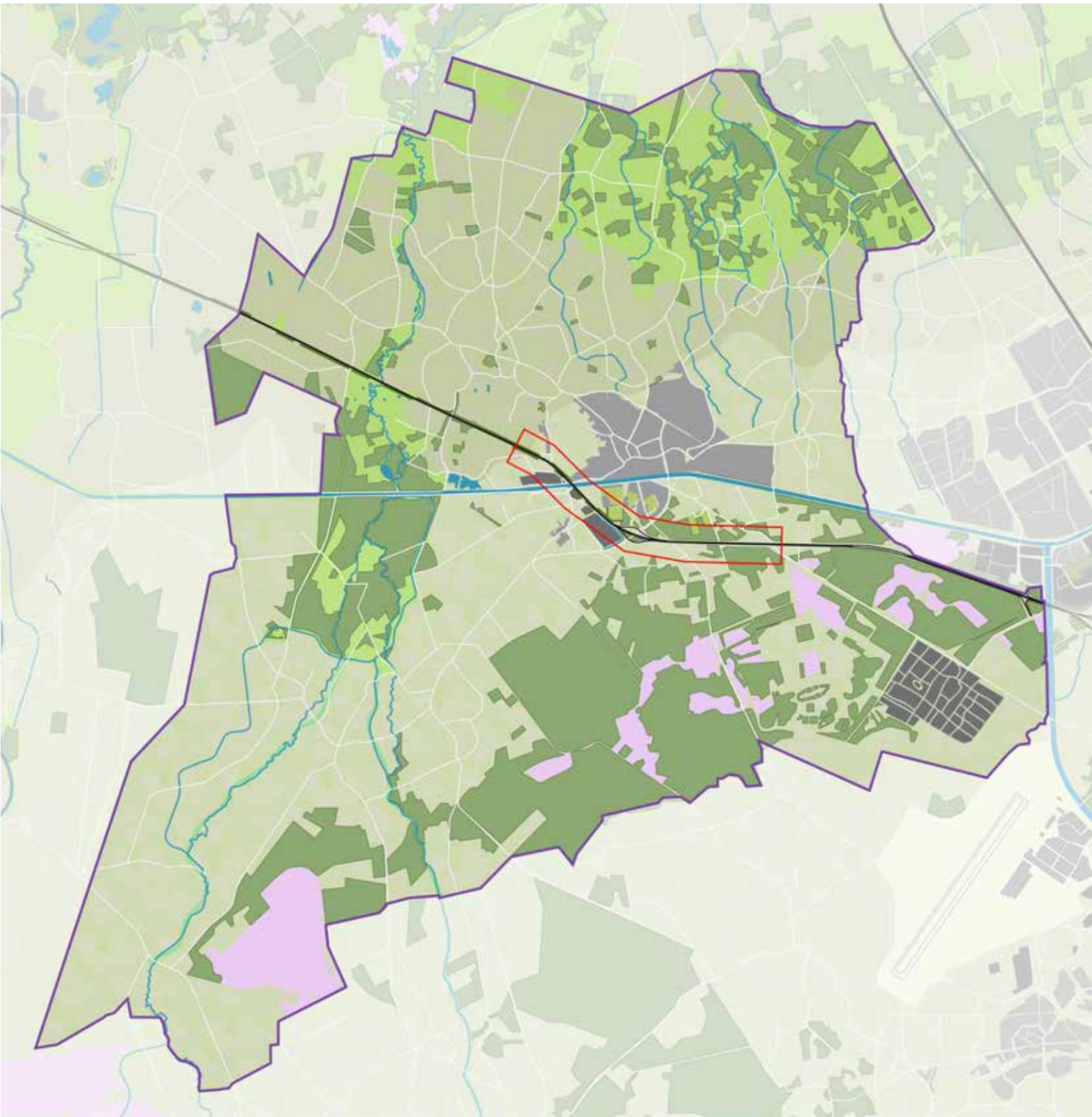
Omdat de brug over het Wilhelminakanaal een cruciale rol speelt bij de vormgeving en inpassing van de A58 ter hoogte van Oirschot, zijn in deze inpassingsvisie - uitgaande van de visie op het landschap - de hoofdlijnen voor dit kunstwerk nader uitgewerkt. Bijzonderheid daarbij, voor alle kunstwerken in het algemeen, is de uitdagende ambitie ten aanzien van innovatie. Door het inbouwen van marges wordt ruimte gecreëerd voor innovatieve toepassingen die we nu nog niet kunnen voorzien, maar bij de realisering van de weg en in de periode erna wel relevant zijn.

1.3 Plangebied

De Inpassingsvisie Oirschot heeft betrekking op het tracé van de A58 en de directe omgeving, vanaf de kruising met de Eindhovensedijk tot aan de kassen aan het Hoolkot en de Boterwijksestraat even ten noorden van de snelweg.



Team Oirschot



Gemeente Oirschot met plangebied voor Inpassingsvisie Oirschot



Reeds gerealiseerde derde rijstrook bij Oirschot

2 ANALYSE VAN DE WEG

2.1 Traject op hoofdlijnen

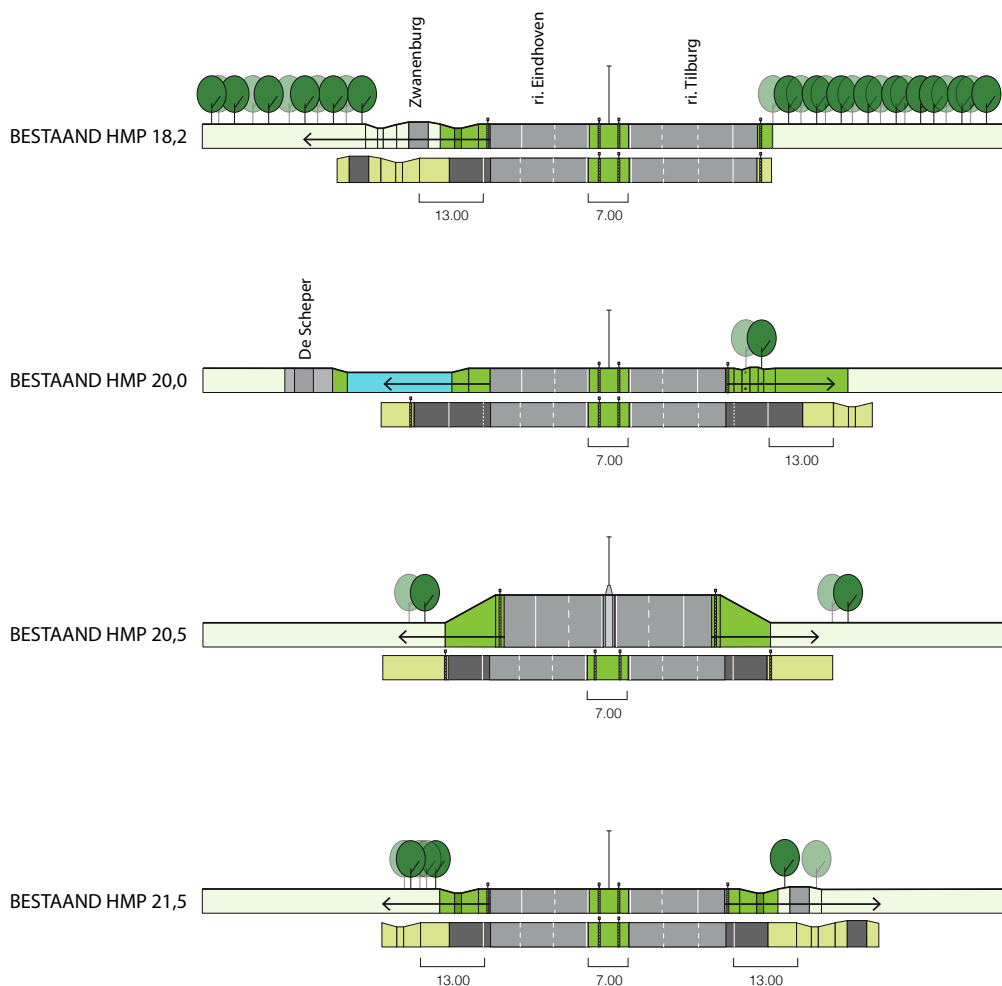
Het circa 4 kilometer lange tracé ter hoogte van Oirschot bestaat uit 2x2 rijstroken, met uitzondering van de noordelijke rijbaan tussen de Eindhovensedijk en aansluiting Oirschot waar in het kader van de randweg Eindhoven (vanaf het knooppunt Batadorp) al een derde rijstrook is gerealiseerd. Binnen het traject liggen de kruising met de Eindhovensedijk, de aansluiting Oirschot en de brug over het Wilhelminakanaal.

Van 2x2 naar 2x3 rijstroken

De huidige weg heeft een relatief smal profiel. De middenberm is vrij smal en continue, maar de zijbermen variëren, met name door

het wisselende beeld van het aangrenzende landschap. De continue middenberm met daarin een doorgaande lijn van verlichting, het aangrenzende bos dat dicht op de weg ligt, en de lanen langs zij geven de weg een sterk lineair karakter. Met uitzondering van een kleine, particuliere grondwal aan de noordzijde nabij de Eindhovensedijk, zijn er geen geluidswerende voorzieningen langs de weg. Hierdoor is er volop zicht op het omliggende landschap.

In de toekomst krijgt het gehele traject 2x3 rijstroken. Ruimte voor de verbreding wordt in de buitenbermen gevonden. Hierdoor zullen overgangen naar de omgeving opnieuw vormgegeven moeten worden.



Principeprofiel wegverbreding ter hoogte van Oirschot



1.



2.



3.



6.



7.



8.



11.



12.



13.



16.



17.



18.



4.

5.



9.

10.



14.

15.



19.

20.

A58 in beeld vanaf kruising Eindhovensedijk richting Tilburg (bron: Googlemaps)

Eindhovensedijk

De Eindhovensedijk maakt deel uit van de Groene Corridor tussen Eindhoven en Oirschot, waar groen en recreatie een grote rol spelen. De omgeving ter hoogte van het huidige viaduct Eindhovense Dijk is dan ook uitgesproken groen. De taluds zijn beplant en het bos komt dicht bij de weg. Het viaduct biedt voldoende ruimte voor de verbreding naar 2x3 rijstroken.

Aansluiting Oirschot

Ook de aansluiting Oirschot oogt zeer groen met aan de noordzijde flauwe taluds met schraalgrasland en boomgroepen, en aan de zuidzijde bosbeplanting. De aansluiting is ongelijkvloers, waarbij de snelweg op maaiveld ligt. Bovenaan het talud aan de noordzijde staat het kunstwerk 'De Wachters' van Alex Vermeulen (2005). Het viaduct Hemelrijken biedt voldoende ruimte voor de verbreding van de weg naar 2x3 rijstroken. Grote aanpassingen zijn niet nodig.

Wilhelminakanaal

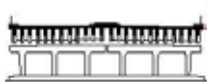
De A58 kruist het Wilhelminakanaal op flinke hoogte. De huidige brug is relatief smal, met twee rijbanen zonder vluchtstroken. Voor de verbreding is hier dan ook een flinke ingreep noodzakelijk. In de verkenningsfase zijn mogelijke oplossingen als een omlegging of een aquaduct ter hoogte van het Wilhelminakanaal afgefallen en is vastgesteld dat de A58 op de huidige hoogteligging en locatie verbreed zal worden.

2.2 Brug Wilhelminakanaal

De brug in de A58 is één van de vele bruggen over het Wilhelminakanaal, en één van de drie unieke kanaalbruggen op het traject tussen Eindhoven en Breda. De constructie van de brug is bijzonder. De brug is één van de eerste betonnen liggerbruggen van Nederland, een brugtype waarbij liggers de overspanning vormen.

Naast de weg moet ook de brug worden verbreed. Het kunstwerk uit 1959 is echter te gedateerd om aan weerszijden te worden verbreed. Er is daarom gekozen voor verbreding in de vorm van een nieuwe brug direct ten noorden of aan de zuidzijde van de bestaande brug. De bestaande brug zal vervolgens worden getransformeerd tot een rijbaan met drie rijstroken en een vluchtstrook. Hierdoor kan ook op relatief eenvoudige wijze de verkeersafwikkeling tijdens de ombouw worden opgelost.

- Smal profiel, continue middenberm;
- Landschap tot aan de weg, nauwelijks wallen of schermen;
- Groene inrichting van de aansluiting en aanlandingen viaducten;
- Hoge ligging kruising Wilhelminakanaal, bijzondere brug.



Unieke brug over het kanaal



Eerste IJzerbrug Nederland, brug Wilhelminakanaal in Oirschot



1900



1950



1980



2000

3 ANALYSE VAN DE OMGEVING

3.1 Historische ontwikkeling

De gemeente Oirschot is rijk aan monumenten, waaronder de Sint Petrusbasiliek en het voormalige klooster Nazareth.

In de historische situatie rond 1900 is Oirschot verweven met het kleinschalige landschap in de omgeving. Vanuit de kern leiden er wegen naar Middelbeers, Oisterwijk en Best. De Eindhovensedijk is een oude Napoleonsweg en gaat in één rechte streep naar Eindhoven, dwars door het landelijk gebied waar natuurgebieden en agrarische gronden elkaar afwisselen.

Opvallend is de grens tussen het cultuurlandschap met bouwlanden en de grote heide- en boscomplexen in het zuiden. In het dal van de Beerze ligt een reeks van graslanden.

- Herkenbaar zijn de beekdalen, het kampenlandschap (oude bouwlanden) en de jonge ontginningslandschappen;
- De dorpskern ligt op een knooppunt van lokale wegen;
- Een fijnmazig netwerk van hagen en lanen geeft het landschap een besloten karakter.

Latere ontwikkelingen

De reeks van kaartbeelden laten de veranderingen in het landschap rondom Oirschot zien. De huidige situatie toont een driedeling van: bos, dorp en landbouwgebied. Aan de zuidkant vormen het kanaal en de snelweg barrières naar het aangrenzende landschap.

Veel doorlopende structuren zijn met de komst van Wilhelminakanaal in 1923 afgebroken. Over het kanaal liggen vier bruggen, die voor kleine verschuivingen in de doorgaande lijnen zorgen. Het kanaal heeft een monumentaal karakter met flinke laanbeplantingen. Aan weerszijden van het kanaal liggen wegen en paden. Ook vormt het kanaal een belangrijke ecologische verbinding. Met de komst van de snelweg A58 in 1954 worden nog meer historische lijnen doorbroken.

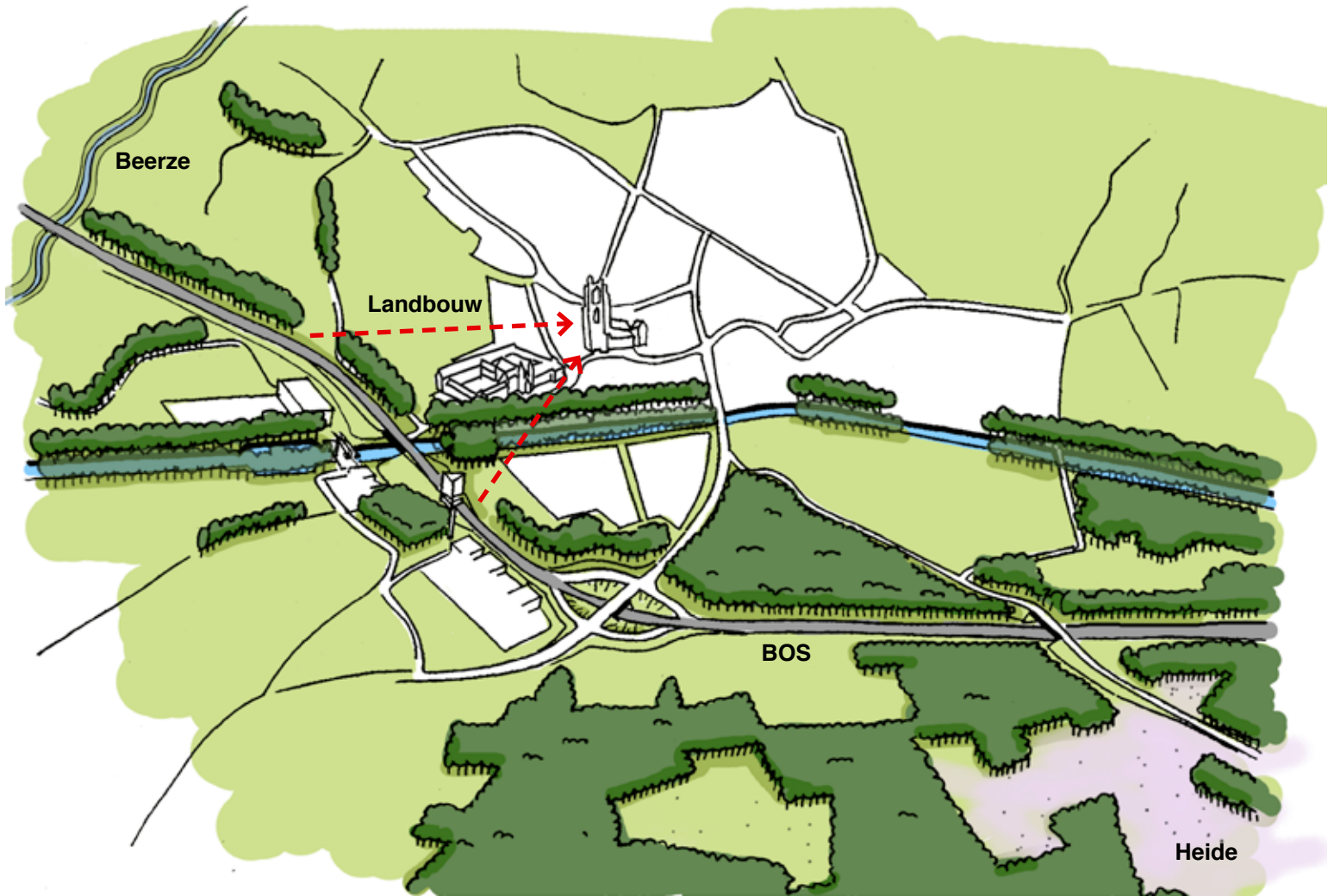
Diverse lanen in de omgeving zijn ruw doorsneden. In eerste instantie ligt de aansluiting Oirschot bij het kanaal. Tegenwoordig ligt deze ter hoogte van de Kempenweg N395, die daarmee een steeds grotere verkeersfunctie heeft gekregen.



Wilhelminakanaal met groene oevers



Snelweg doorbreekt diverse lanen



Landschappelijke context en zicht op Sint Petrusbasiliek

3.2 Landschappelijke context

Het plangebied van de Inpassingsvisie Oirschot grenst aan het stroomgebied van Beerze enerzijds en de verbinding van de Oirschotse heide naar het Groene Woud anderzijds. De landschappelijke context van het traject van Oirschot bestaat grofweg uit drie delen: bos, dorp en landbouwgebied. Het omslagpunt ligt bij de afslag. Binnen die hoofdindeling is een verfijning aan te brengen.

View from

Kijkend vanaf de weg is het onderscheid tussen de drie deeltrajecten duidelijk herkenbaar:

- Tussen de Eindhovensedijk en de aansluiting Oirschot wordt het beeld bepaald door bos. Tot halverwege is dat een dicht bos. Ook de taluds van het viaduct zijn stevig beplant. Richting de afslag wordt het beeld meer open, met name aan de zuidzijde. Het beeld van de afslag wordt bepaald door royale, groene taluds.
- Vanaf de afslag tot net voorbij de brug over het kanaal doorsnijdt de weg de bebouwde kom van Oirschot, met aan de noordzijde sportvelden en de wijk Moorland en aan de zuidzijde de bedrijvigheid op De Scheper en langs de Kanaaldijk-Noord.
- Voorbij de brug is er zicht op het agrarische landschap ten westen van Oirschot. Openheid wordt hier afgewisseld met laanbeplantingen en kleine bosschages. Bijzonder zijn de cultuurhistorische zeer waardevolle Boterwijkse akkers, gelegen aan de noordzijde van de snelweg.

De Sint Petrusbasiliek, in mindere mate het voormalige klooster, maar ook Heras en de ophaalbrug over het kanaal zijn belangrijke oriëntatiepunten langs de weg.

View off

Het beeld van de snelweg vanuit de omgeving wordt over een groot deel van het traject verzacht door de vele beplantingen: in het oosten door het bos en in het westen door laanbeplanting langs de weg. Door de hoge ligging van de brug is de weg ter hoogte van het kanaal wel nadrukkelijk aanwezig. Overlast van de weg wordt over het gehele traject ervaren.

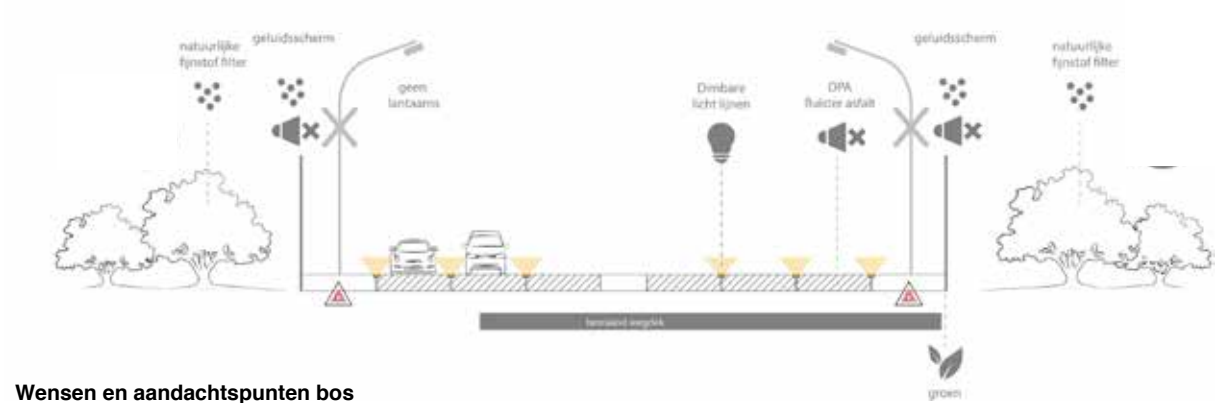
- Herkenbare trajecten: bos, dorp en landbouwgebied;
- Basiliek duidelijke landmark;
- Historie zichtbaar, maar ook verstoord;
- Groen verzacht aanblik weg;
- Overlast weg over gehele traject, niet alleen brug.



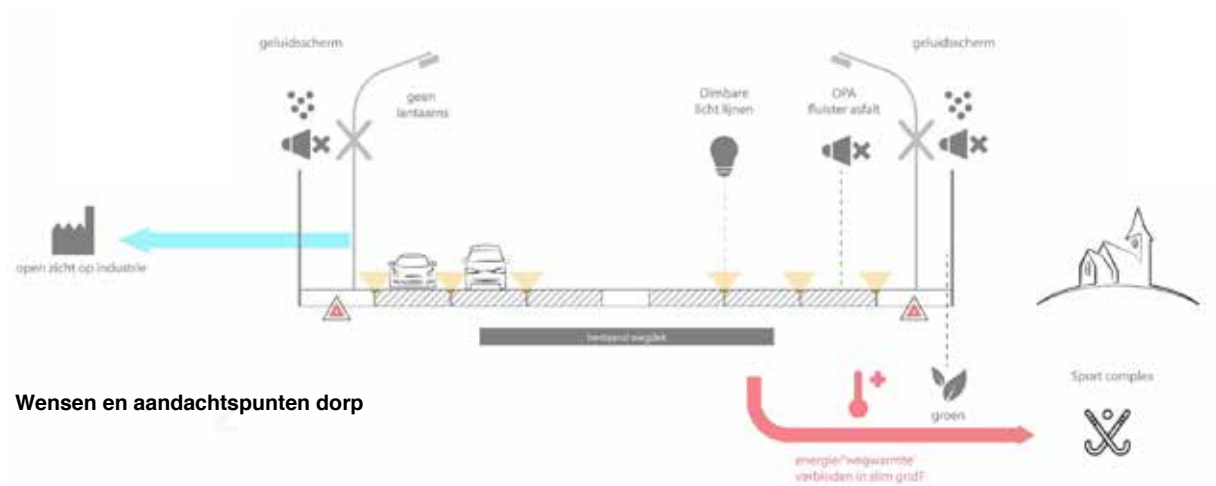
Zicht vanaf de weg



Zicht vanuit omgeving



Wensen en aandachtspunten bos



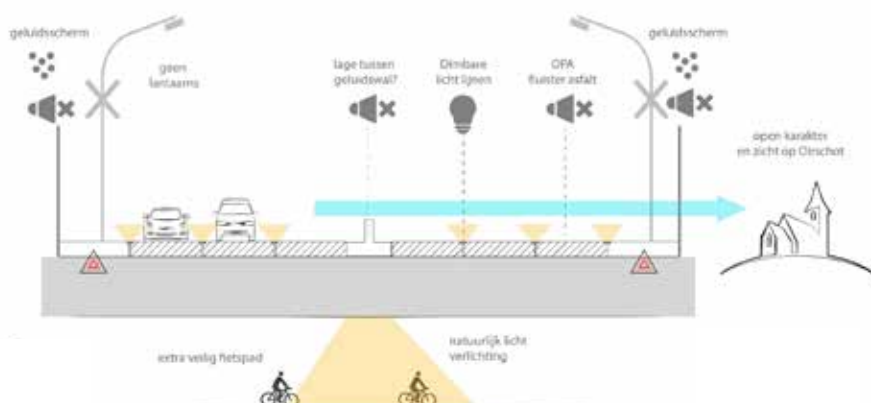
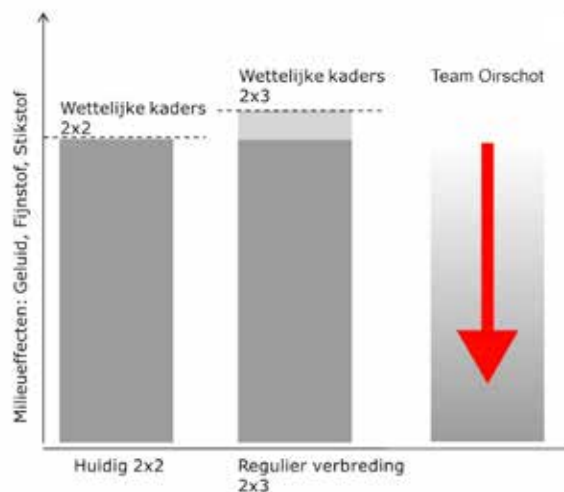
Wensen en aandachtspunten dorp

3.3 Input Team Oirschot

Het speerpunt voor Team Oirschot is geluidsreductie, pas daarna volgen verbetering van de luchtkwaliteit, sociale veiligheid, zicht en andere aspecten. De ambitie voor een saldo-0 benadering, waarbij situatie gelijk blijft, gaat het team nog niet ver genoeg. Zij zien liever dat de overlast minder wordt. Spanning zit er tussen het 'gezien willen worden' vanaf de weg en het liefst 'niets willen zien' van de weg.

Wensen en aandachtspunten:

- behoud van groen (bos), dus let op met ontwikkeling randweg en eventuele schermen
- zichtlijnen sportpark, bedrijventerrein en dorp
- liefst groene geluidsschermen, met transparante delen
- subtiele overgangen
- verlichting, zowel op brug als eronder
- knelpunten oplossen, kwaliteitsslag toevoegen
- mogelijkheden voor energiehub door combi wind, zon en warmte?
- aandacht bouwfase: veiligheid en bereikbaarheid, maar ook informatie delen en wellicht tijdelijke voorzieningen



Wensen en aandachtspunten brug

3.4 Relevante plannen

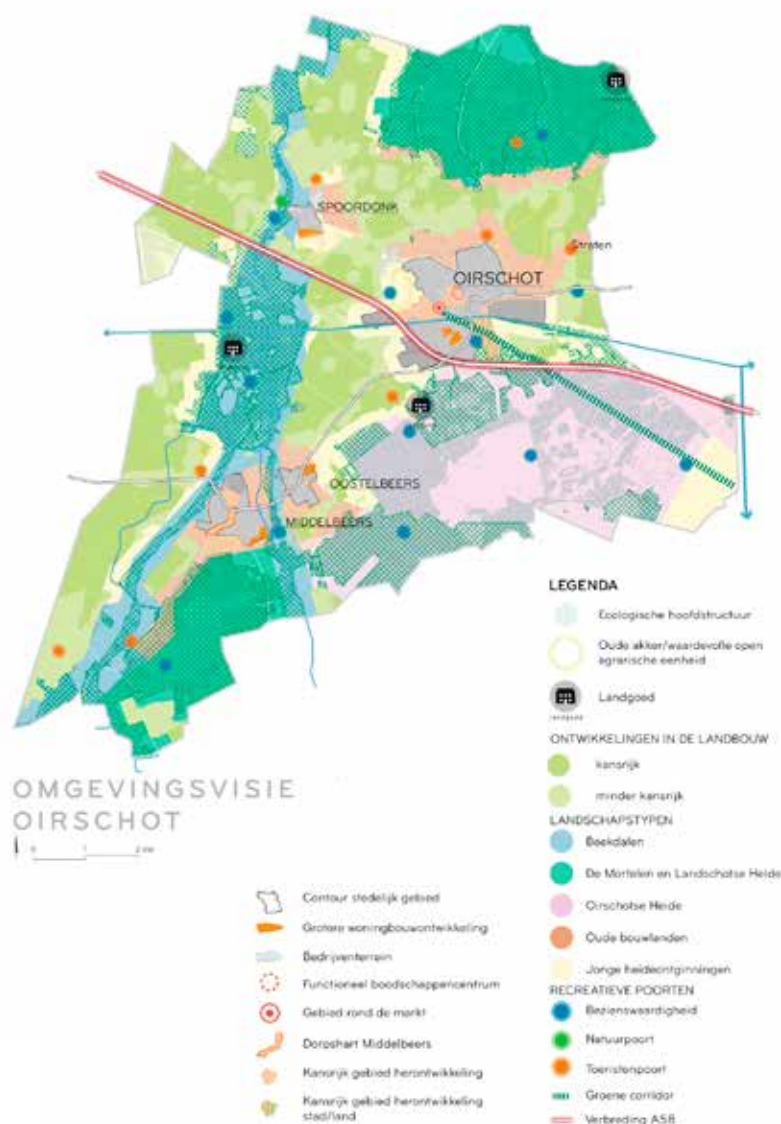
De gemeente Oirschot ziet voor de inpassing van de A58 bij Oirschot een aantal meekoppelen en innovatiekansen om de kwaliteit en identiteit van Oirschot en de regio te versterken. Deze kwaliteitsversterking wordt gezocht in termen van gezondheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en identiteit van Oirschot als Monument in het Groen en als toegangspoort naar de Brainport-regio.

Als één van de eenentwintig gemeenten werkt Oirschot mee om de Brainportregio verder ontwikkelen tot een economische topregio met internationale allure en regionale eigenheid. Daarbij

ligt de nadruk op het creëren van een aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving en een interessant vestigingsklimaat voor bedrijven en kennisinstellingen. Bereikbaarheid speelt daarbij een grote rol. De verbreding van de A58 biedt mogelijkheden om bestaande knelpunten (barrières) op te heffen en netwerkverbindingen te versterken.

Groene Corridor

De gemeente Oirschot, de gemeente Eindhoven en het Brabants Landschap gaan de komende jaren de 13 kilometer lange Eindhovensedijk (en Oirschotsedijk) ontwikkelen tot een aantrekkelijke



groene route, de Groene Corridor. De Groene Corridor is één van de drie Landschappen van Allure, waarmee de provincie Noord-Brabant een gerichte bijdrage wil leveren aan de ambitie om een hoogwaardige kennis- en innovatieve regio te creëren.

Naast een snelle fietsverbinding, die enerzijds aansluit op de slowlane rondom Eindhoven en aan de andere kant op het (snel)fietspad langs het kanaal, wordt ingezet op meer groen, beleving en verschillende (duurzame) recreatiemogelijkheden. Dat betekent onder meer dat een deel van route, zowel in Eindhoven als in Oirschot, zal worden afgesloten voor doorgaand verkeer.

In het verlengde van de Eindhovensedijk zal, op de fundamenteën van de oude brug, een nieuwe langzaamverkeersbrug over het Wilhelmina-kanaal worden gerealiseerd. Daarmee wordt letterlijk een brug geslagen met de historische dorpskern van Oirschot, tegelijkertijd biedt de brug kansen voor een kwaliteitsverbetering van beide kanaaloevers.



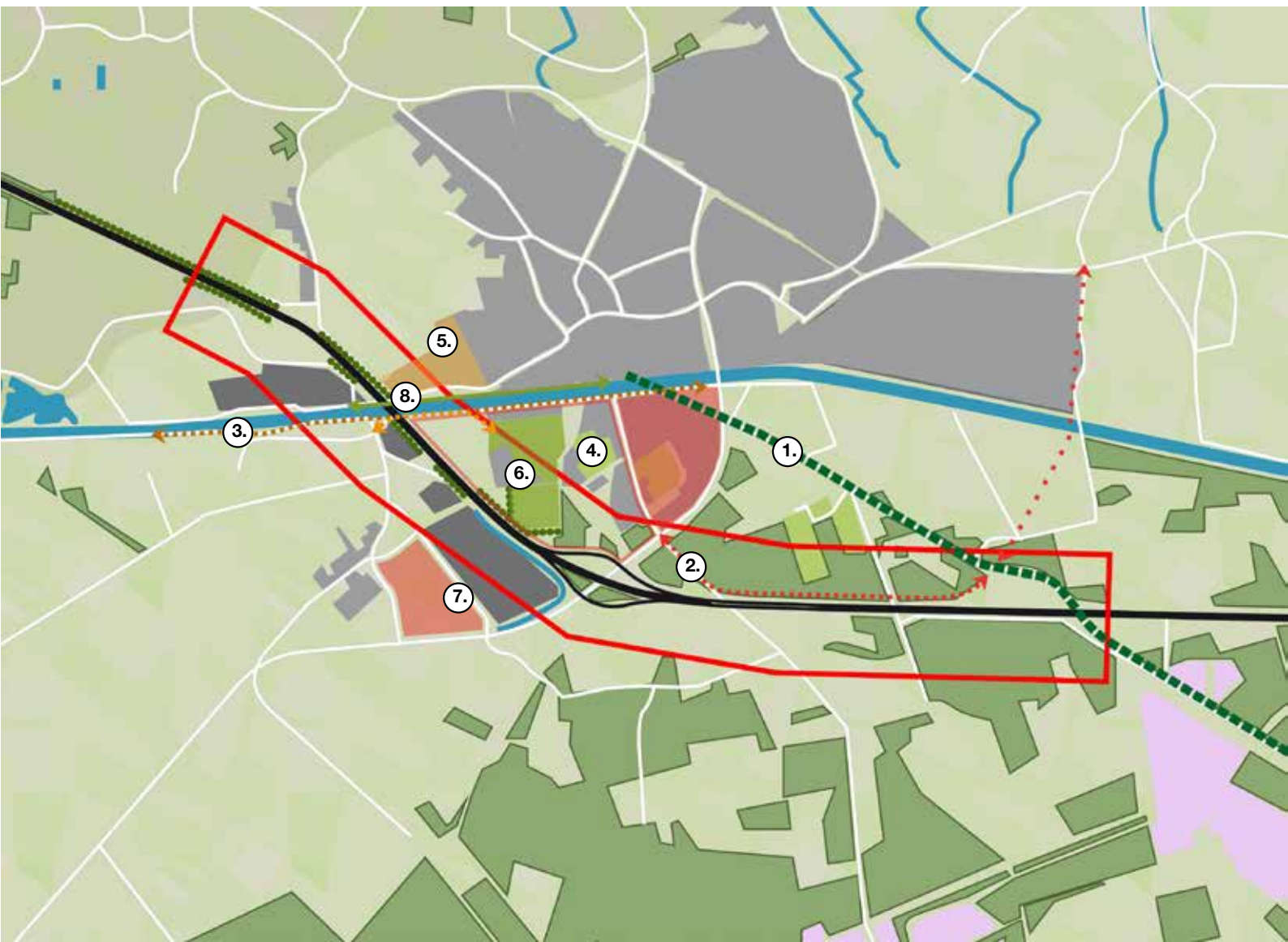
Randweg - variant 'Heersdijk Boven'

Randweg Oirschot

De Eindhovensedijk is een korte en veel gebruikte route naar Eindhoven. Dit brengt echter ook veel overlast met zich mee, zoals in de wijk Moorland. Om deze hinder en verkeersonveiligheid te verminderen en om de doorstroming op de Kempenweg te verbeteren, wil de gemeente Oirschot een nieuwe rechtstreekse verbinding maken tussen Kempenweg en Eindhovensedijk, parallel aan de A58.



Groene Corridor



Plannen in beeld

1. Groene Corridor
2. randweg Oirschot
3. fietsroute Eindhoven - Tilburg
4. Moorland West
5. Den Heuvel
6. herontwikkeling sportpark Moorland
7. De Scheper II
8. ecologische verbinding

De variant 'Heersdijk Boven' bundelt het autoverkeer aan de rand van het gebied De Kemmer. Het hart van het gebied wordt daarmee ontlast van autoverkeer. Ook maakt deze variant het mogelijk om de sportvoorzieningen in De Kemmer voor het autoverkeer te ontsluiten, zodat de autodruk op de Eindhovensedijk verder afneemt. Hierdoor wordt het mogelijk om de Eindhovensedijk tussen Moorland en de toekomstige aansluiting op de randweg in te richten als groene fietsstraat waar alleen nog bestemmingsverkeer gebruik van maakt, dit in overeenstemming met de doelstelling van de Groene Corridor.

Ook op de Bestseweg zijn er doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen. Daarom wordt overwogen om in een latere fase de nieuwe verbindingsweg ook door te trekken naar de Bestseweg. Daarmee ontstaat een randweg aan de zuidostrand van Oirschot. Het gebied tussen kanaal en randweg wordt hierdoor verkeersluw.

Fietsroute Eindhoven - Tilburg

Snelfietsroutes zijn hoogwaardige fietsverbindingen op langere afstanden (15 tot 20 kilometer) die steden en/of woonwerklocaties met elkaar verbinden. In het kader van de 'Toekomstagenda Snelfietsroutes', waarin een landelijk dekkend netwerk van 675 kilometer nieuwe snelfietsroutes is beschreven, heeft de provincie Noord-Brabant zich verplicht om bovenop de 4 routes die nu worden aangelegd, tot 2025 tenminste nog eens 50 km extra routes aan te leggen. Naast Eindhoven-Oirschot wordt ook nagedacht over een verbinding tussen Eindhoven en Tilburg, langs het Wilhelminakanaal. Delen van de voorgestelde route zijn al onderdeel van het recreatieve fietsroutenetwerk. Ter hoogte van Oirschot kunnen zowel de routing als de oversteek over het kanaal worden verbeterd. Wellicht dat de aanpassingen met betrekking tot de verbreding hierbij een rol kunnen spelen.

Stedelijke ontwikkelingen

Er zijn een aantal stedelijke ontwikkelingen die mogelijk baat kunnen hebben bij de verbreding van de A58, zoals Moorland West. De komende jaren zal aan de noordzijde van de weg de woonwijk Moorland worden afgerond. De verbreding mét geluidswerende voorzieningen biedt echter kansen om de volkshuisvestingsopgave van de gemeente hier verder te onderzoeken. Ook Den Heuvel aan de overzijde van het kanaal, in de Omgevingsvisie van Oirschot aangegeven als kansrijk herontwikkelingsgebied, komt hierdoor in beeld.

Eveneens aan de noordzijde ligt het sportpark Moorland dat wordt herontwikkelt. Het streven is om het sportpark in de toekomst voor autoverkeer enkel nog langs de zuidzijde van het kanaal (Moorland) te ontsluiten, vanaf de kant van de brug. Daarnaast is er een duurzaamheidsopgave waarbij de A58 mogelijk een rol zou kunnen spelen.

Aan de zuidzijde van de snelweg spelen ontwikkelingen met betrekking tot het bedrijventerrein de Scheper en rondom de kanaalzone een rol.

Landschappelijke kansen

Natuur, landschap en cultuurhistorie vormen de basis voor de Omgevingsvisie van de gemeente Oirschot. Kansen voor kwaliteitsversterking in relatie tot de verbreding zijn er bijvoorbeeld voor de ecologische verbindingzone langs het kanaal.



Blik op het Brabantse landschap

4 VISIE

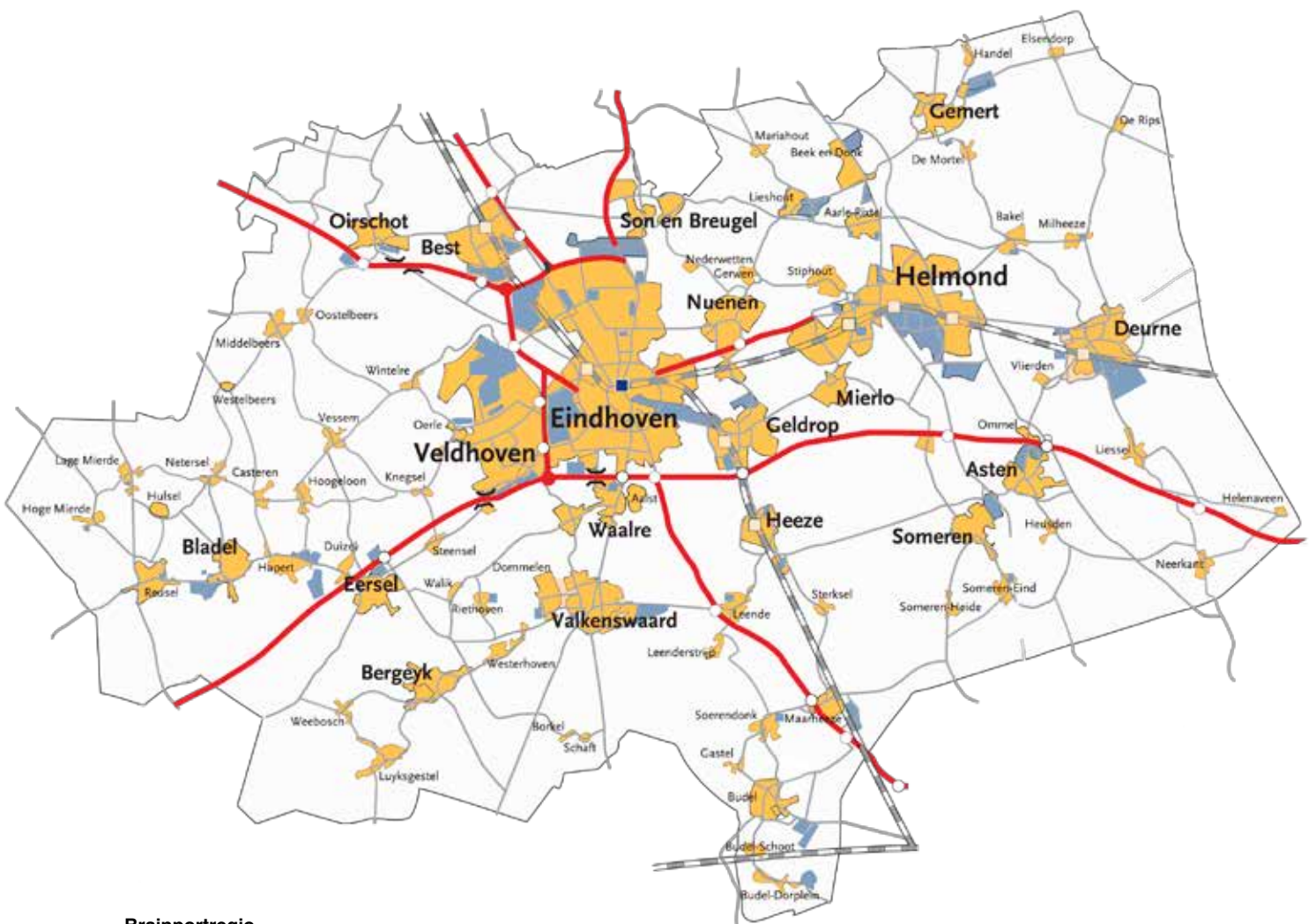
4.1 Monument in het groen

Het motto van de gemeente Oirschot is 'Oirschot, monumentaal, ondernemend en groen, daar voelt de MENS zich thuis'. De gemeente hecht aan haar groene karakter en koestert de monumentale waarden, zowel van de bouwkundige als landschappelijke elementen. Het motto past goed bij het grotere verhaal waarin Oirschot de schakel vormt tussen de Brainportregio (als onderdeel van de Brabantstad) en het Groene Woud. De landschappelijke setting is daarbij een belangrijke factor.

In de afgelopen jaren is veel geïnvesteerd in natuur- en recreatieontwikkeling in de omgeving

van Oirschot. Voor de toekomst staat onder andere de ontwikkeling van de Groene Corridor op de agenda, de recreatieve route tussen Eindhoven en het Groene Woud.

De uitgezette lijn van de gemeente wordt opgepakt in de Inpassingsvisie Oirschot en sluit helemaal aan bij de overkoepelende visie met als leidmotief 'een innovatieve weg door het Brabantse landschap'. De inzet is een groen, landschappelijk beeld vanaf de snelweg met zicht geeft op de monumentale waarden van Oirschot én een goede inpassing in de omgeving, waarbij de overlast vermindert en ruimtelijke kwaliteit versterkt.



Brainportregio

4.2 Een innovatieve weg is een adaptieve weg

De innovatie-opgave zet stevige ambities neer voor de A58. Dat vraagt om ontwerpvoorstellen met de nodige flexibiliteit omdat innovaties zich lastig laten voorspellen. Ontwerpvrijheid en niet te vroeg voorsorteren op technische oplossingen zijn belangrijke aandachtspunten. Idealiter heeft het ontwerp zoveel adaptief vermogen dat het innovatieproces ook in de aanlegperiode en in de periode daarna gefaciliteerd kan worden. Dat vraagt om een zekere overmaat in het ontwerp; een Living Lab vraagt om strategische ruimtereserveringen. Maar ook inhoudelijk moet er ruimte zijn: richtlijnen zijn geen (wettelijke) eisen.

Met het oog op een continu innovatieproces werken we de Inpassingsvisie langs twee lijnen uit:

- het planspoor van de 'hardware',
- en het planspoor van de 'software'.

Het planspoor van de 'hardware' omvat de componenten met de 'long durée': de weg inclusief de kunstwerken, de grondlichamen, de beplantingen en het watersysteem. De 'software' bestaat uit de elementen met een kortere omlooptijd, zoals het wegmeubilair, eventuele geluidsschermen en de 'nieuwe diensten'. De 'hardware' werken we uit in ontwerpprincipes, voor de 'software' geven we globalere richtlijnen. De 'hardware' is de drager van de ruimtelijke kwaliteit van het weglandschap. Dat vraagt om een robuuste vormgeving met voldoende ruimte voor vernieuwing van de 'software', zoals de ontwikkeling en het beheer van nieuwe typen van begroeide geluidsschermen.

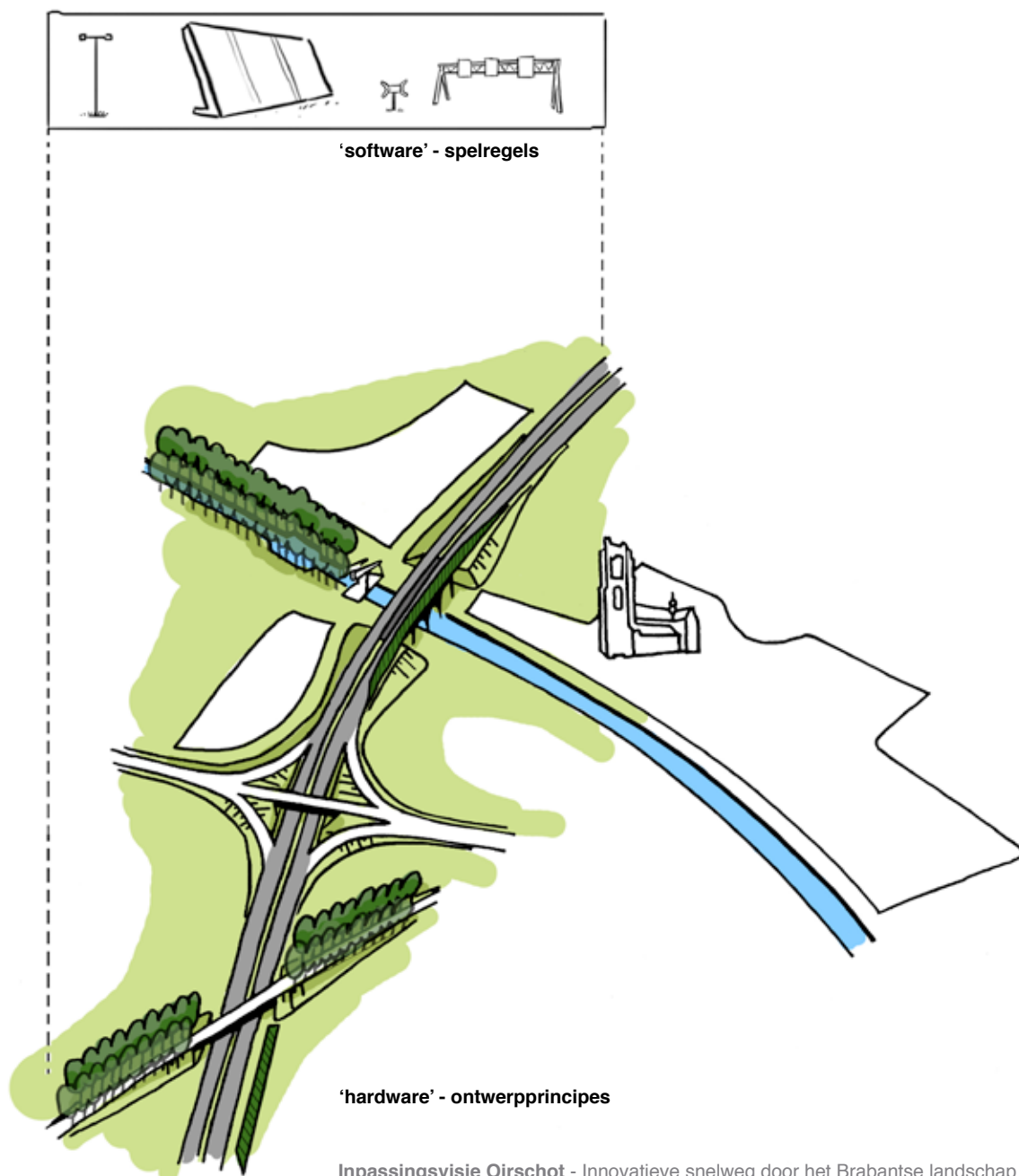
De innovatie-opgave geldt zowel voor het planspoor van de hardware als van de software. Voorbeelden van innovaties met betrekking tot de 'hardware' zijn: nieuwe typen asfalt met lage

Thema's	DOELEN (min)	AMBITIES (max)
Optimale-LCC bij aanleg en onderhoud	20% LCC- kostenbesparing voor regulier Beheer en Onderhoud	30% LCC-kostenbesparing voor regulier Beheer en Onderhoud
Energie neutrale weg	Een reductie in het gebruik van fossiele brandstoffen van 30% in de aanlegfase (30% reductie CO2 footprint ten opzichte van huidige gebruikelijke bouwwijze) én volledig energieneutraal Beheer en Onderhoud	Een reductie in het gebruik van fossiele brandstoffen van 100% in de aanlegfase (100% reductie CO2 footprint ten opzichte van huidige gebruikelijke bouwwijze) én volledig energieneutraal Beheer en Onderhoud
Circulaire Economie	InnovA58 stimuleert en implementeert innovaties die er in resulteren dat het project circulair wordt in aanvoer en afvoer van materiaalstromen in de realisatie-, beheer en onderhoudsfase.	InnovA58 stimuleert en implementeert innovaties die er in resulteren dat het project circulair wordt in aanvoer en afvoer van materiaalstromen in de realisatie-, beheer en onderhoudsfase en het uitwerken van een circulair ontwerp van de hele weg en in het bijzonder van de knooppunten en kunstwerken.
Minder Milieuhinder		'Saldo 0'- benadering op voor mens en natuur kritische locaties
Nieuwe diensten langs weg	Eén VZ per rijrichting met nieuwe diensten	
C-ITS/ Smart mobility i.r.t. Smartwayz.nl	Conditie grootschalig C-ITS/ Smart mobility experimenten	Algehele mobiliteitsverbetering A58 en op aansluitingen
En:	Voldoen aan kwaliteitseisen (o.a. veiligheid)	Internationaal imago van 'voorbeeld' en 'innovatief' qua aanpak

Doelen en ambities innovatieopgave

LCC-waarden en kunstwerken met circulair materiaalgebruik (CE). Voorbeelden van innovaties met betrekking tot de 'software' zijn: oplaadpalen voor elektrische auto's en voorzieningen voor vermindering van fijnstof.

- De 'hardware' van het snelweglandschap inzetten als de drager van ruimtelijke kwaliteit;
- Robuust vormgeven van de 'hardware';
- Strategische ruimte reserveren (voor flexibiliteit);
- Zorgen voor een aansprekend samenspel tussen 'hardware' en 'software' van snelweglandschap;
- Zorgen voor landschappelijke uitstraling en innovatief karakter voor de weg als geheel.



5 ONTWERPPRINCIPES 'HARDWARE' A58

Dit hoofdstuk beschrijft de ontwerpprincipes voor de 'hardware' van het snelweglandschap: landschappelijke dwarsrelaties, begeleidende beplantingen en waterelementen, en de weg zelf en vooral de nieuwe brug.

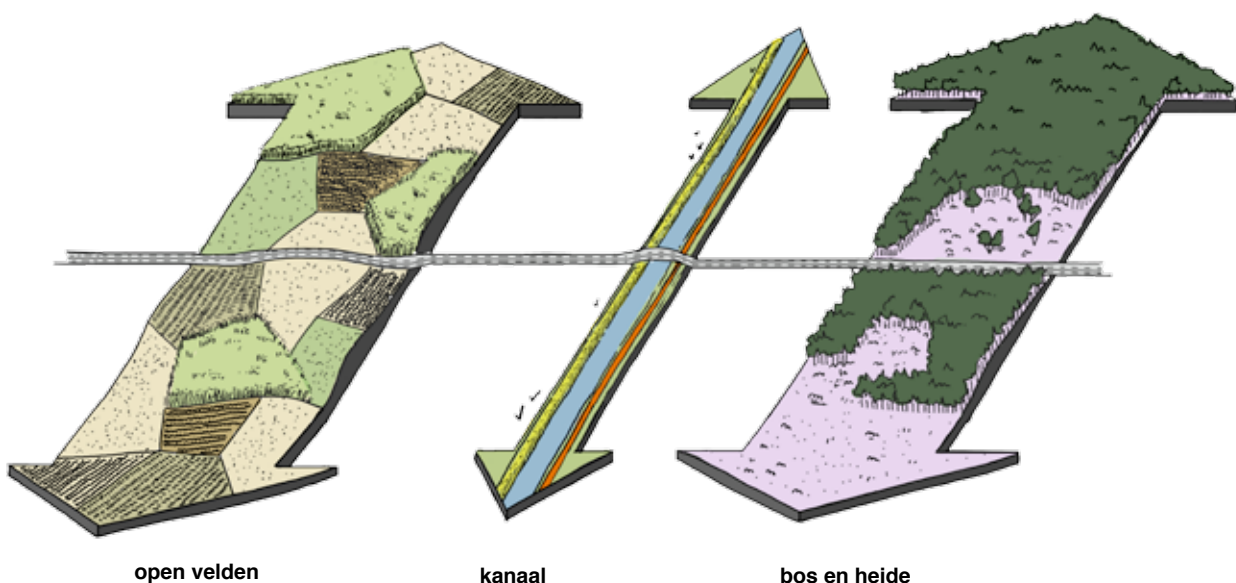
5.1 Ontwerpprincipes dwarsrelaties

De A58 ter hoogte van Oirschot A58 is onder te verdelen in een aantal onderscheidende trajecten: bos, dorp en landbouwgebied. De afwisseling tussen de trajecten bepaalt het ritme van de weg. De soms subtiele verschillen in de landschappen bepalen mede de identiteit van de omgeving.

Waar de snelweg haaks op de structuur van het landschap staat, zoals bij het bos aan de oostzijde van Oirschot, wordt de continuïteit van het landschap geweld aan gedaan. De verbreding biedt kansen om de kwaliteit en kwantiteit van deze structuur te verbeteren en om op een aantal plekken met een royaler gebaar de horde te nemen.

Ontwerpprincipes:

- Behouden en versterken ervaring van het bosrijke karakter aan de oostzijde, het zicht op het relatief open landbouwgebied in het westen en daar tussenin het Monument in het Groen;
- Subtiele verschillen in het landschap (de oude bouwlanden en de jonge ontginningslandschappen) behouden en versterken;
- De zorg voor goede ecologische verbindingen, langs het kanaal en over de weg heen (middels faunapassages);
- Creëren samenhangende recreatieve netwerken voor fietsers en wandelaars, zoals de Groene Corridor en langs het kanaal;
- Zorg voor veilige verbindingen van en naar het sportpark.



Dwarsrelaties

5.2 Ontwerpprincipes randen

De randen van de weg zijn onder meer bepalend voor de continuïteit van de landschappelijke structuren die haaks op de weg staan. Dat vraagt om een zorgvuldige vormgeving van het grensvlak tussen de weg en het bos, en de weg en het agrarisch gebied.

Aan de noordzijde van het traject tussen Kempenweg en Eindhovensedijk is, parallel aan de A58, de randweg (fase 1) gedacht. De ingreep heeft een forse impact op de woningen langs de Eindhovensedijk, de diverse sport- en recreatievoorzieningen en het groen.

De Inpassingsvisie zet daarom in op een zo smal mogelijk en groen profiel van de randweg, dicht op de A58. Hierdoor wordt het omliggende groen van De Kemmer, dat deel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur, zoveel mogelijk gespaard. Tussen de randweg en snelweg wordt een innovatief, groen scherm geplaatst dat niet alleen de wegen van elkaar scheidt, maar ook reducerend werkt voor geluid, fijnstof en stikstof (zie ook 'saldo 0' spelregels).

Voor de aangrenzende kavels zal een passende overgang moeten worden gezocht. Een van de mogelijkheden is om de randweg iets verlaagd aan te leggen. Om de randweg verder aan het oog te onttrekken zou gebruik gemaakt kunnen worden van vrijkomende grond voor een grondwal. Eventuele geluidswerende voorzieningen met betrekking tot de randweg zijn in dit profiel niet meegenomen.

Ontwerpprincipes:

- Aanhechten van randen als het gaat om het bos en het agrarisch gebied;
- Wanneer de lanen langs de weg (met ecologische betekenis voor bijvoorbeeld vleermuizen) moeten verdwijnen, deze herstellen met nieuwe lanen langs de weg. Overige beplantingen compenseren op de aanlandingen van de brug of door kleine landschapselementen, zoals op de Boterwijkse akkers;
- Afwatering afstemmen op aangrenzende landschap;
- Bij parallelle structuur als randweg gebruik maken van innovatieve oplossingen om milieuhinder te reduceren en beeld te verfraaien.



Geluidscherm tussen randweg en A58 en verdiepte randweg l.h.v. 19 HMP

Mogelijk principe profiel met randweg Oirschot

Ter hoogte van het dorp is er het spanningsveld tussen het 'gezien willen worden langs de weg' en 'niets willen zien van de weg'. Bij het vormgeven van deze randen spelen de omgevingspartijen een belangrijke rol. De meekoppelkansen werken daarbij twee kanten op: een aantrekkelijke omgeving om in te wonen, werken en te recreëren en een samenhangend beeld vanaf de weg.

Ook de keuze voor de brugvariant is hierin bepalend. Vanwege het toenemende verkeer zullen er (wettelijk verplichte) geluidswerende voorzieningen moeten worden getroffen. Beide varianten van de brug zijn doorgerekend. Zowel bij de noordelijke als de zuidelijke variant zullen aan beide zijden schermen nodig zijn, en daarmee ook langs de bestaande brug. In de zuidelijke variant zijn meer scherm lengte nodig, met name aan de zuidzijde.

Ontwerpprincipes:

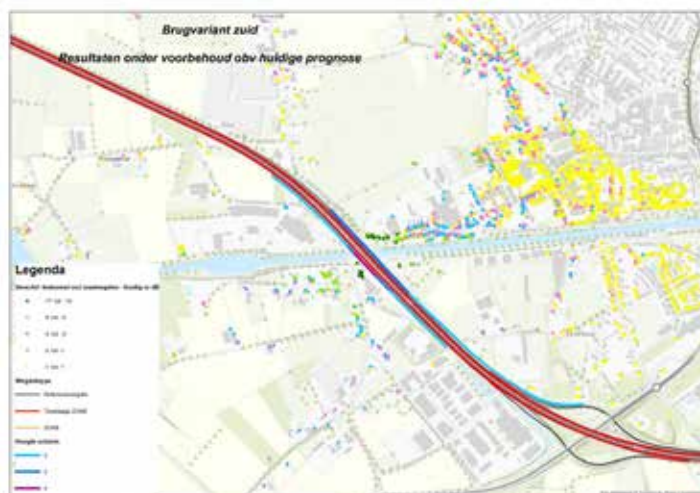
- Zorgen voor samenhangende gebiedsontwikkeling, zoals de herontwikkeling van het sportpark Moorland en de randweg;
- De presentatie van Oirschot aan de weg is ondermeer afhankelijk van keuze brugvariant. Behoud en versterk het Monument in het Groen. Kies voor duidelijke en zichtbare landmarks.

5.3 Ontwerpprincipes weg

De voorgestelde wegverbreding versterkt het autonome karakter en de continuïteit van het wegprofiel.

Ontwerpprincipes:

- De aanpassingen dragen bij aan de continuïteit van het profiel en een rustige sequentie van wegbeelden.
- Veranderingen aan of op de weg worden bij voorkeur (gefaseerd) over het gehele traject doorgezet.



Akoestisch onderzoek brugvarianten



Monument in het Groen

5.4 Een nieuwe brug

Hoofdkeuze voor de landschappelijke inpassing is de keuze voor een noordelijke of zuidelijke variant van de brug over het Wilhelminakanaal. In de Verkenningfase zijn de ligging en daarmee het ruimtebeslag van beide varianten in beeld gebracht. Naast financiële en technische afwegingen is ook de ruimtelijke impact van groot belang. Wat betreft het ruimtelijke aspect is bepalend voor de keuze:

- het beeld vanuit de omgeving én vanaf de weg;
- en de ruimtelijke meekoppelkansen.



Brugvariant noordzijde



Brugvariant zuidzijde

5.4.1 Beeld

De uitgesproken eigen (constructieve) vorm maakt de huidige brug uniek. Aansluiten dan wel voortborduren op de bestaande vormgeving en materialisering van de brug, gericht op behoud van dit unieke karakter. is dan ook evident. Daarnaast zal de bestaande constructie groot onderhoud moeten krijgen, zodat beide bruggen gezamenlijk een nieuwe start kunnen maken. Voor de vormgeving van de brug geldt een aantal overkoepelende ontwerpprincipes, die van toepassingen zijn op alle kunstwerken in de A58. Bij aanpassingen aan of vervangingen van kunstwerken wordt gezocht naar een samenspel tussen de bouwkundige elementen en landschappelijke context. Het samenspel met het landschap verzacht de uitstraling van de weg en draagt bij aan de samenhang van het wegbeeld. Daarnaast sluiten vernieuwingen en aanpassingen aan op het bestaande kunstwerk. Het gebruik van innovatieve materialen kan zorgen voor verschillen, maar het contrast wordt niet bewust opgezocht. Bij nieuwe kunstwerken wordt gestreefd naar één heldere hoofdvorm die logisch voorkomt uit de constructie.

Ontwerpprincipes:

- Kunstwerken in samenhang met de landschappelijke context vormgeven;
- Zorg voor eenvoudige hoofdvorm van de kunstwerken; geen opstelsom van elementen;
- De (hoofd)draagconstructie bepaalt de hoofdvorm van het kunstwerk, niet de losse elementen;
- Kiezen voor generieke oplossingen waar mogelijk en specifieke waar nodig;
- Gebruiken van innovatieve materialen;
- Integreren van verlichting en geluidswering en beveiligingsvoorzieningen.



Onderdoorgang aantrekkelijk(er) maken



Meer samenhang ecologische verbingszone

Impact brugvariant noordzijde



Mogelijke inpassing noordvariant





Zicht op nieuwe brug vanaf Den Heuvel



Zicht op bestaande brug, met nieuw scherm, vanaf Kanaaldijk Noord



Impact brugvariant zuidzijde



Mogelijke inpassing zuidvariant





Zicht op bestaande brug, met nieuw scherm, vanaf Den Heuvel



Zicht op nieuwe brug vanaf Kanaaldijk Noord

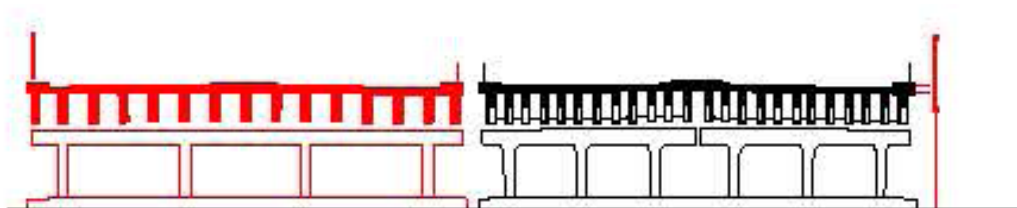


De A58 kruist met het kanaal een belangrijke lijn in het landschap, met zowel recreatieve als ecologische betekenis. De bestaande wegen en paden onder de de brug door worden langer. Door een groene inrichting van de aanlandingen, met geïntegreerde zitranden in het talud wordt niet alleen de snelweg aan het oog onttrokken, maar kan een aantrekkelijke plek aan het kanaal worden gecreëerd. Ook de verlichting onder de brug is een belangrijk aandachtspunt. Innovatieve middelen om natuurlijk licht onder de brug te krijgen dragen bij aan een aantrekkelijke onderdoorgang en hebben ook ecologische voordelen.

Tot slot is speciale aandacht nodig voor de vormgeving van de randen van de brug die in sterke mate de beleving vanuit de omgeving bepalen. In beide brugvarianten zijn geluidsschermen noodzakelijk, aan beide zijden van de weg, om de overlast van het geluid te beperken. In de noordelijke variant zijn dit minder en lagere schermen dan in de zuidelijke variant. In beide varianten zullen de geluidsschermen het zicht op het sportpark grotendeels wegnemen. Belangrijk blijft het zicht op de Sint Petrusbasiliek (en het voormalige klooster). In de zuidelijke variant zal echter het zicht op het bedrijventerrein ook grotendeels komen te vervallen. De voorzieningen voor geluidswering zijn transparant en worden als venster in de nieuwe brugrand geïntegreerd. De lijst om de geluidsschermen zorgt voor heldere aansluitingen op aangrenzende elementen en een omlijsting van het zicht.

Ontwerpprincipes:

- Nieuwe brug vormgeven met respect voor het experiment uit 1959 (eerste liggerbrug in Nederland);
- Nieuwe constructie laten aansluiten op de uitgangspunten van bestaande constructie;
- Nieuwe brug verwantschap geven met bestaande brug, maar niet letterlijk kopiëren;
- Zorgen voor zo veel mogelijk toetreding van natuurlijk licht voor sociale veiligheid en ecologische waarden;
- Doorzichtige geluidsschermen als venster integreren in de brugrand;
- Eventuele schermen bij bestaande brugrand ook inlijsten (voor heldere aansluitingen op de omgeving);
- Zicht behouden op de markante kerktoren en monumentale bomenlaan langs het kanaal vanaf de brug;
- Ecologische voorzieningen integreren in de omgeving;
- Vormgeving en inrichting van de aanlanding zorgen voor aantrekkelijke plek, zowel langs de lokale routes als gezien vanaf de snelweg.



Uitbreiden met respect voor het bestaande

5.4.2 Meekoppelkansen brug

Maak kwaliteit met de ingreep, zowel bovenop, onder als naast de brug. Niet alleen het kunstwerk en de geluidsschermen, maar ook aanpassingen in de omgeving kunnen daarin bijdragen. Een belangrijke voorwaarde voor de inpassing van de brug - ongeacht de variant - is de aanpak van de huidige knelpunten.

Naast het meekoppelen van bestaande plannen, zoals de ontsluiting van het sportpark Moorland, biedt de verbreding ook kansen om de knelpunten rondom de brug op te lossen. Het verbeteren van de verkeersveiligheid op het fietspad langs het kanaal en de oversteek is daar één van.

Met een nieuwe brug aan de noordzijde, waarbij een aantal woningen zal moeten verdwijnen en enkele wegen moeten worden aangepast, komt de eventuele herontwikkeling van Den Heuvel eerder in beeld dan in de variant aan de zuidzijde. Andersom leidt de zuidvariant mogelijk eerder tot aanpassingen in de ontsluiting ter hoogte van de huidige ophaalbrug en een verfraaiing van de bedrijvigheid aan de zuidzijde van de weg.

Oplossen knelpunten, benutten kansen

1. reductie milieuhinder A58
2. sociale veiligheid onder brug
3. (snel)fietspad langs kanaal en oversteek
4. ontsluiting Kanaaldijk Noord en westelijke ontsluiting centrum (ophaalbrug)
5. ontsluiting en herontwikkeling van het sportpark Moorland
6. ecologische verbindingszone kanaal
7. herontwikkeling Den Heuvel
8. aandacht Boterwijkse akkers
9. front bedrijventerrein De Scheper





Maak kwaliteit met ingreep: 'oversized' talud met geïntegreerde zitranden aan het kanaal



6 RICHTLIJNEN 'SOFTWARE' A58

De 'software' van de A58 bevat de elementen van het weglandschap met een relatief korte omlooptijd: wegmeubilair, voorzieningen voor geluidswering, reductie van milieuhinder en energie-opwekking en de 'nieuwe diensten' langs de weg. Dit hoofdstuk beschrijft de richtlijnen voor de 'software'.

6.1 Een nieuwe generatie wegmeubilair

Ook op gebied van verlichting, geleiderails zal de komende jaren het één en ander gaan veranderen. In het huidige profiel ligt de nadruk op het omliggende landschap. De nieuwe generatie wegmeubilair dient dit beeld te versterken.

Richtlijnen:

- Nadruk leggen op beleving van landschap (groen wegbeeld, geen 'gadget-weg');
- Aanpassingen in het wegmeubilair bij voorkeur (gefaseerd) over het gehele traject doorvoeren. Versterken van de continuïteit van het profiel en samenhang in het beeld;
- Innovaties in of rondom het wegmeubilair zoveel mogelijk integreren in de omgeving (bijvoorbeeld zitranden in plaats van banken) of in bestaande objecten (elektriciteitskasten integreren in voet van portalen), geen extra obstakels creëren.



Een groen beeld vanaf de weg

6.2 'saldo 0' locaties

Naast wettelijk verplichte maatregelen ten aanzien van geluid (en fijnstof), zoals ter hoogte van de brug, is het de ambitie vanuit de innovatieopgave om op een aantal voor mens en dier kritische locaties de 'saldo 0' benadering toe te passen. Dat wil zeggen dat de milieuhinder na de verbreding niet of nauwelijks toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Het tracé bij Oirschot komt hiervoor in aanmerking. De extra maatregelen dienen een innovatief karakter hebben.

Richtlijnen:

- Innovatieve maatregelen gebruiken voor reductie van geluid, fijnstof en stikstof;
- Innovatieve, groene oplossingen gebruiken (passend bij het streven naar een groene uitstraling van de weg);
- Wanneer groene oplossingen niet mogelijk zijn, innovaties integreren in of direct naast het wegdek, masten of portalen.

6.3 Geluidsschermen

Ter hoogte van de (nieuwe) brug en even te westen van Oirschot, waar de bebouwing dicht op de weg staat (buiten de scope van deze inpassingsvisie), zijn (wettelijk verplichte) geluidswerende voorzieningen nodig. Niet alleen is de ruimte vrij beperkt, ook gaat de voorkeur uit naar relatief smalle oplossingen om zoveel mogelijk van het aangrenzende groen te kunnen behouden. De visie zet daarom in op robuuste, groene en innovatieve schermen, die ook bijdragen aan het reduceren van fijnstof en stikstof. Daarmee bouwt de visie voort op het motto van Monument in het Groen. Een aandachtspunt voor een goede vegetatieontwikkeling is reservering van voldoende ruimte.

Op de brug is doorzicht wenselijk. Hier zijn de schermen vormgegeven als vensters, waarbij voorkomen moet worden dat vogels of vleermuizen er tegenaan vliegen. Het behouden en versterken van deze markante zichtlijn(en) sluit aan bij de wens: een venster op Oirschot. De schermen dragen ook bij aan de beleving van het kruisende verkeer onder de brug.

Richtlijnen:

- Geluidsschermen integreren in het landschap of in de weg en kunstwerken (groen versus technisch);
- Beide zijden van het scherm aantrekkelijk maken;
- Aansluitingen simpel en robuust vormgegeven.

Richtlijnen groene schermen:

- Zorgen voor blijvende begroeiing, aan alle zijden;
- Toepassen van innovatieve begroeiingen met zo mogelijk betekenis voor de opvang van stikstof en fijnstof;
- De begroeiing –indien mogelijk- aan laten sluiten op de lokale beplanting van het aangrenzende landschap;
- De schermen aantrekkelijk maken voor flora én fauna (voedsel, schuilplekken, huisvesting);
- Voldoende ruimte reserveren voor de groei van de vegetatie (rekening houdend met ondergrond, waterhuishouding en oriëntatie op de zon);
- Aansluitingen op de omgeving helder en robuust vormgeven.



Scherm onderdeel van het landschap



Innovatieve geluidschermen vanaf de afslag tot aan de Eindhovensedijk

Richtlijnen transparante schermen:

- Transparante schermen opnemen in een frame, wat bijdraagt aan heldere en robuuste aansluitingen op groene schermen en het zicht omlijst;
- Geluidsschermen op brug vormgeven als venster dat geïntegreerd is in de brugrand;
- Zorgen voor lange levensduur van de transparantie van de schermen;
- Doorzicht niet alleen ontwerpen voor weggebruiker A58, maar ook voor de gebruikers van de wegen onderlangs;
- Benodigde hulpconstructie met oog op minimale afbreuk van transparantie ontwerpen.



Transparant scherm, onderdeel van de weg



Venster op Oirschot

6.4 Energie-opwekking

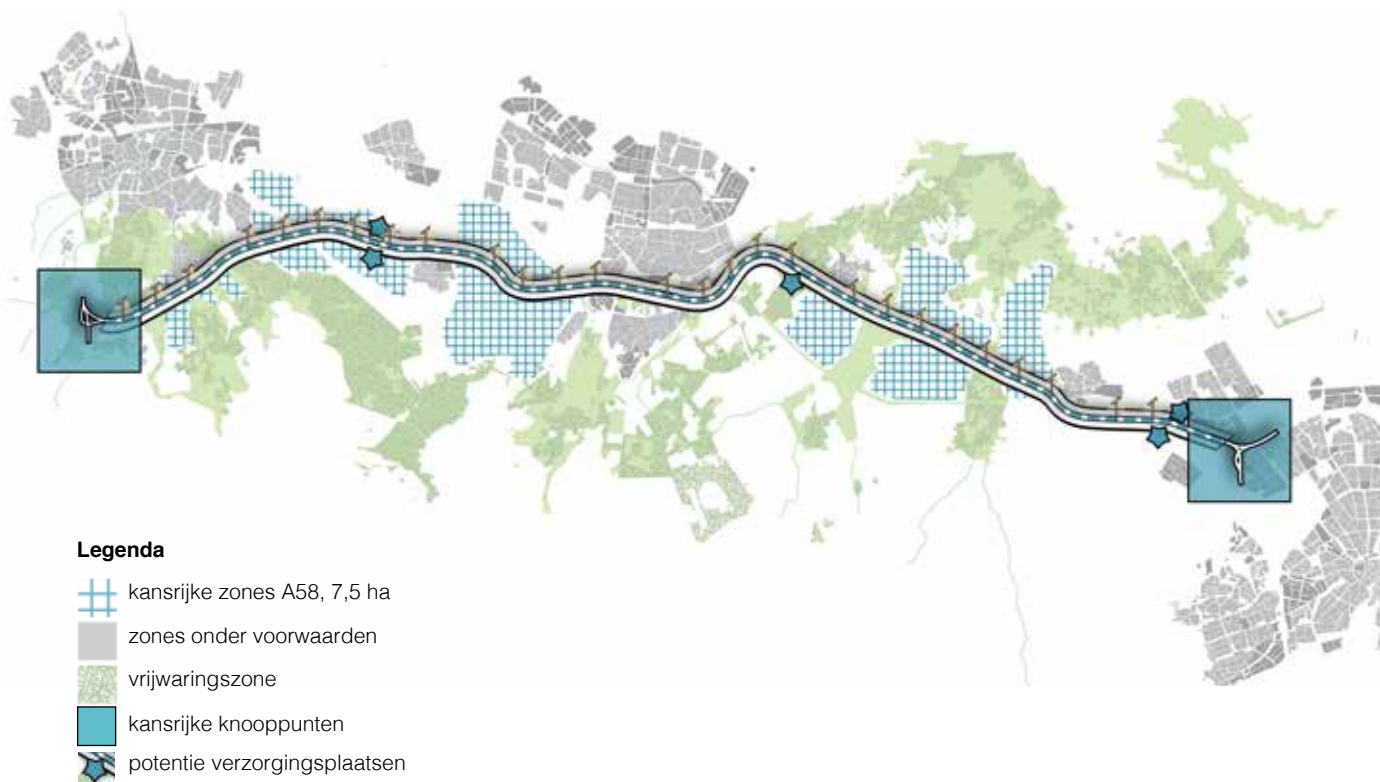
Voor de komende jaren is er een grote energie-opgave. Rijkswaterstaat heeft de ambitie voor een 'energieneutrale weg' en ook in de omgeving zal de energie-transitie volop vorm krijgen. De wisselwerking tussen de energie-transitie in de omgeving en de ambities van Rijkswaterstaat versterkt de behoefte aan spelregels. Net als in de overkoepelende inpassingsvisie worden ook in deze visie drie zones voor projectlocaties voor zonne-energie in de omgeving van de A58:

- de kansrijke zones,
- de zones onder voorwaarden (ruimtelijke onderbouwing),
- en de vrijwaringszones: de boscomplexen en beekdalen.

Richtinggevend voor de energie-opwekking in de omgeving is het provinciale beleid. De eerste voorkeur van dit beleid is zonne-panelen op daken, waarvoor in en rondom Oirschot ondermeer

de zoutloods van Rijkswaterstaat, het sportpark Moorland, maar ook de omliggende landbouwbedrijven en kassen in aanmerking komen.

Andere wenselijke vormen zijn grondgebonden zonneparken op braakliggend terrein, in zoekgebieden voor verstedelijking en op bestaande locaties in het landelijke gebied zoals rioolwaterzuiveringsinstallaties, stortplaatsen, maar ook op vrijkomende agrarische locaties tot een omvang van 5000m². Vanuit efficiëntie-overwegingen zijn de locaties aansluitend op stedelijk gebied het beste omdat de energie dichtbij de gebruiker wordt opgewekt, maar ook de windturbines tussen Oirschot en Moergestel bieden wellicht mogelijkheden, onder voorwaarde dat de noodzaak wordt aangetoond en een gedegen ruimtelijke onderbouwing wordt gegeven. Zo kunnen de landschappelijke structuren haaks op de A58 aanleiding zijn voor een lint van zonnepanelen of een reeks van locaties in de dwarsrichting van de weg.



Bronnen

20161114 351265-W503-11-01-01-B_noord met foto achtergrond-Jeffrey.pdf

20161114 351265-W503-11-01-01-B_zuid met foto achtergrond-Jeffrey.pdf

Akoestisch onderzoek

Brug Oirschot-noord/ Brug Oirschot-zuid

maart 2017

Ambities Team Oirschot > InnovA58

VanBerlo/Team Oirschot, maart 2017

Brainport Avenue

Criteria voor ruimtelijke kwaliteit

Enno Zuidema Stedebouw, november 2010

Haalbaarheidstoets Innovatiedoelen en -ambities InnovA58

NIBE Research bv, februari 2017

Monument in het groen, kwalitatief leven

Toekomstvisie Oirschot 2030

Gemeente Oirschot, april 2011

Oirschot Blijvend Verbonden

Presentatie Raad, mei 2017

Omgevingsvisie

Gemeente Oirschot, januari 2016

Overzicht knelpunten en maatregelen A58 - Oirschot

MJPG geluid Perceel 1

maart 2015

Situatietekeningen 2x3 Eindhoven -Tilburg

mei 2015

<http://www.google.nl/maps/>

<http://www.groenecorridor.nl/>

<http://www.oirschot.nl/oirschotblijvendverbonden/>

<http://www.thuisinbrabant.nl/>

<http://www.topotijdreis.nl/>

Colofon

Inpassingsvisie Oirschot is opgesteld door
Feddes/Olthof landschapsarchitecten bv in samenwerking met **NEXT architects**
in opdracht van **Rijkswaterstaat**

Werkteam

Berdie Olthof, Feddes/Olthof, landschapsarchitect
Femke Visser, Feddes/Olthof, landschapsarchitect/stedebouwkundige
Esther van der Tuin, Feddes/Olthof, landschapsontwerper
Michel Schreinemachers, Next, architect
Wiebe Strick, Next, architect

Projectgroep

Hans van Doornmaal, Gemeente Oirschot
Maaïke Snel, Provincie Noord Brabant
Marco Bakermans, RWS
Joep de Greef, RWS
Roderick van Klink, RWS
Lisanne Kusters, RWS
Paul van Lier, RWS
Inge Peters, RWS
Maaïke Rimmelzwaan, RWS (Innovatieteam)

Projectnummer: 352

Juli 2017, Utrecht/Amsterdam

