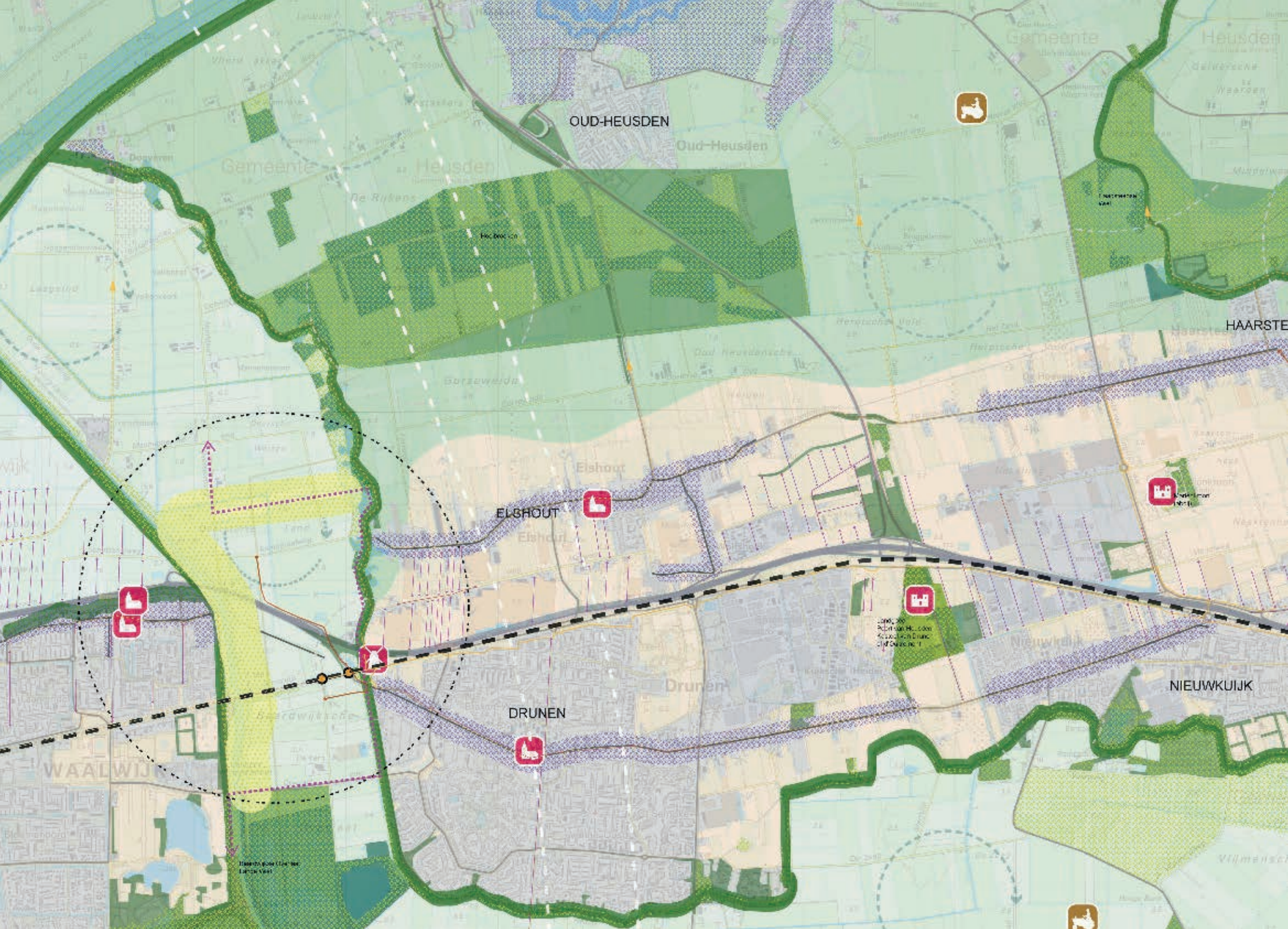




Ruimtelijk Kwaliteitsplan Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat i.o.v. Provincie Noord-Brabant



Projectnummer: 209x00637

Datum: oktober 2017

Opdrachtgever: Provincie Noord-Brabant

Contactpersoon opdrachtgever: Marieke van Opzeeland

Projectleider BRO: ir. Bas van Wetten

Projectteam BRO: ir. Michel Nelissen
Ruud Tak MSc
Reinoud Vermoolen MSc
Monique Sperling MSc
Lara Brand MSc

Vrijgegeven door: Marcel Boerefijn (NBIC)

BRO Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl

Het plangebied: de A59 en haar omgeving







Inhoudsopgave

_01 Startpunt

1.1. Inleiding	4
1.2. Uitgangspunten van de GOL	8
1.3 Een plan voor Ruimtelijke Kwaliteit	16

_02 Inventarisatie

2.1. Inleiding	20
2.2. Historische ontwikkeling	22
2.3. Het landschap	32
2.4. Economie	40
2.5. Ontwikkelingen in het studiegebied	43

_03 Analyse

3.1. Inleiding	50
3.2. Kernkwaliteiten	52
3.3. Potentie	62
3.4. Planessentie	64

_04 Randvoorwaarden en uitgangspunten

4.1. Project A59 en de parallelstructuur	71
4.2. Project Baardwijkse Overlaat - Waalwijk - Drunen-West	85
4.3. Project Drunen-Oost	113
4.4. Project Nieuwkuijk	121
4.5. Project Vlijmen	133
4.6 Ontwerpprincipes kunstwerken	152
4.7. Samenvatting	172

01

—

Startpunt

1.1. Inleiding

1.1.1. Aanleiding

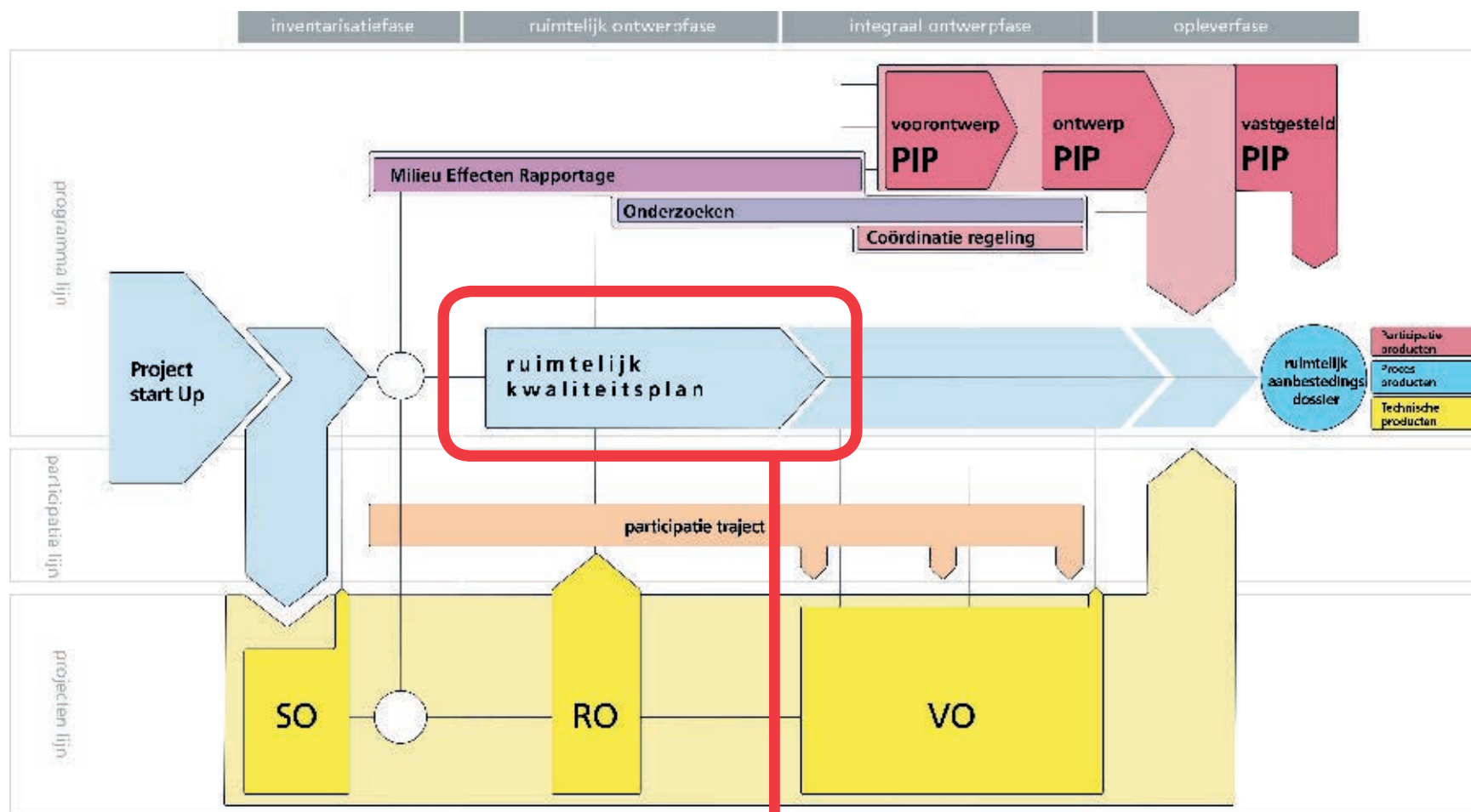
De provincie Noord-Brabant heeft in de Agenda van Brabant een toekomstvisie geformuleerd. Hierin staat Brabant aangegeven om uit te groeien tot de sterkste kennis- en innovatieregio van Nederland en Europa. Het vestigings- en leefklimaat zijn dan ook speerpunten van het beleid. Om het vestigings- en leefklimaat te kunnen behouden en versterken zet de provincie Noord-Brabant in op het verbeteren en versterken van de Ruimtelijke Kwaliteit. Het project Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL) is één van de negen gebiedsopgaven uit de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening en de Provinciale Gebiedsagenda. De GOL is een voorbeeldproject van integrale gebiedsontwikkeling, waarin 20 partijen (inclusief overheid) samenwerken om de rijksweg A59 en de omgeving van een kwaliteitsimpuls te voorzien. De GOL sluit aan bij de ambities van het Rijk voor zelforganiserende regio's, ontkokering en gebiedsgericht werken.

1.1.2. Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL)

Het programma heeft de naam 'Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat' gekregen (in het vervolg de GOL genoemd) en verbetert de economische vitaliteit van het gebied én de leefkwaliteit van de bewoners en gebruikers. Over een afstand van zo'n 20 kilometer tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch worden op en aan de snelweg A59 diverse deelprojecten uitgevoerd.

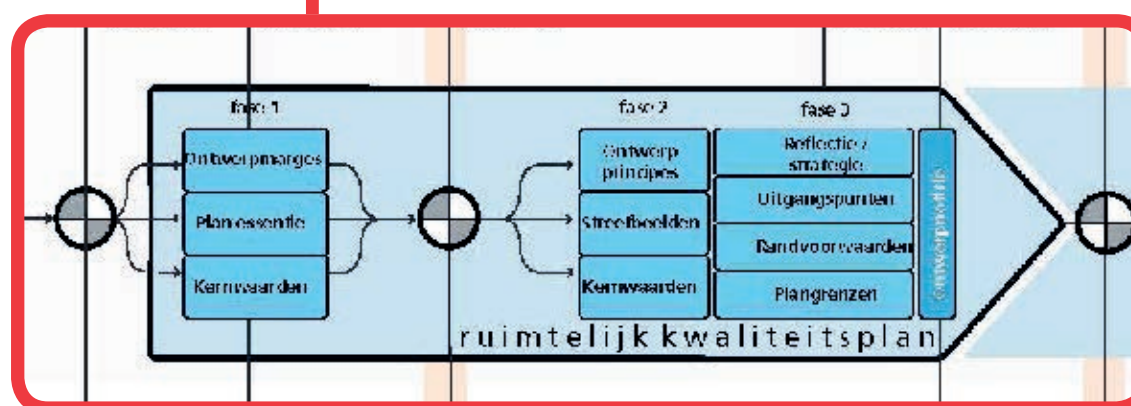
De veiligheid op de A59 wordt vergroot doordat 4 van de 9 gevaarlijke op- en afritten verdwijnen. Door de aanleg van (parallel-) wegen verbetert de doorstroming van het verkeer van en naar de A59. De bereikbaarheid van (bestaande en nieuwe) woonwijken en bedrijventerreinen wordt verbeterd. Daarnaast verhoogt het programma GOL ook de ecologische en recreatieve kwaliteit van het gebied en draagt bij aan meer bescherming voor het milieu en is het sluitstuk in de realisatie van het project Hoogwateraanpak 's-Hertogenbosch (HoWaBo).

Er worden twee ecopassages gemaakt onder de A59 door waardoor de waardevolle groene gebieden ten noorden en ten zuiden van de A59 met elkaar verbonden worden. Tenslotte wordt het woonwerkverkeer gestimuleerd door het realiseren van een snelfietsroute tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch met een noordelijke verbinding van Nieuwkuijk naar Haarsteeg.



Meest gebruikte afkortingen:

- BO = Baardwijkse Overlaat
- BOK = Bestuursovereenkomst, 26-09-2013
- DO = Definitief Ontwerp
- EVZ = Ecologische VerbindingsZone
- GOL = Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat
- IP = Inrichtingsplan
- PIP = Provinciaal Inpassingsplan
- RO = Ruimtelijk Ontwerp
- RKP = Ruimtelijk Kwaliteitsplan
- SO = Schetsontwerp
- SOK = Samenwerkingsovereenkomst, 12-12-2012
- VO = Voorlopig Ontwerp



Processchema opdracht



1.1.3. Doel van het RKP en de status

“Verhogen van ruimtelijke kwaliteit door samenhang en kwaliteiten van het gebied beter in beeld te brengen. Hiermee zorgen voor beleefbare kwaliteiten. De huidige beeldkwaliteit op en rond de A59 is zeer wisselend en van onvoldoende niveau. Bij de voorgestelde aanpassingen wordt vastgehouden aan een goede beeldkwaliteit, zowel voor de gebruiker van de snelweg als voor de gebruikers van het gebied er omheen”, aldus de formulering in de samenwerkingsovereenkomst waar speciale aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit in de GOL project wordt gevraagd.

De vijf betrokken overheden en de 20 belangenorganisaties benoemen plannen voor verdere ontwikkelingen van bedrijventerreinen en woonwijken binnen het gebied van de GOL. Met het afsluiten van op- en afritten van de rijksweg A59 is een helder onderliggend wegennetwerk (parallelstructuur) die de gemeenten Waalwijk en Heusden verbindt, noodzakelijk. Deze nadrukkelijke oost-west georiënteerde verkeersstructuur vormt de nieuwe ruggengraat van het stedelijk weefsel. Ook de realisatie van twee landschap-ecologische verbindingen in de noordzuidrichting kunnen bijdragen bij aan het gebruik en de beleving van het gebied Oostelijke Langstraat.

Er is voor deze opgave een proces geformuleerd (zie processchema pagina 5) waarbij het plan voor ruimtelijke kwaliteit centraal staat. Enerzijds voedt en ondersteunt het ruimtelijk kwaliteitsplan de vorming van de planologisch-juridische borging tot het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) en anderzijds de ontwikkeling van de ruimtelijke ontwerpen (RO's) en de voorontwerpen (VO's).

Voor deze opdracht zijn in de Bestuursovereenkomst deelprojecten (projectfiches) aangewezen en verkeerskundig op schetsontwerp (SO) niveau uitgewerkt. Deze projectfiches zijn met de SO's het startpunt geweest voor deze opdracht, en hebben na intensieve studie geleid tot de NRD-fiches die het uitgangspunt vormen voor de uitwerking van het RKP, RO en VO.

Dit document beschrijft de ruimtelijke kwaliteiten in en rondom het gebied, creëert de samenhang tussen de projectfiches en streeft naar positieve variatie van het landschap en de versterking van gebiedseigen kenmerken. Anders gezegd, het formuleren van een heldere gebiedsstructuur waarbij 'versnippering' en 'verrommeling' van ruimte duurzaam wordt vermeden. De nieuwe verkeersstructuur biedt nu de mogelijkheid om direct voor het gebied eenduidigheid te realiseren en voor toekomstige ontwikkeling leidend te zijn. Er is dan ook veel aangelegen om deze kans te benutten.

1.1.4. Context

De A59, ook wel Maasroute genoemd, vormt de ruggengraat van het project GOL. Deze weg is ontstaan uit de vroegere regionale wegen van de Langstraat. Samen met de directe omgeving vormt deze het plangebied van het RKP.

De A59 heeft een belangrijke functie als doorgaande route van oost naar west en vice versa. Het tracé behorende bij de GOL is één van de onderdelen van het snelwegennetwerk tussen 's-Hertogenbosch, Breda, Rotterdam, Utrecht, Arnhem, Eindhoven, Tilburg en verder.

De A59 vormt een belangrijke ader ter ontsluiting van de omliggende bedrijventerreinen en woongebieden.

De Oostelijke Langstraat maakt tevens deel uit van de BTW-driehoek: de A59 tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk, de N65 tussen 's-Hertogenbosch en Tilburg en de N261 tussen Tilburg en Waalwijk. Deze driehoek vormt een essentiële schakel in de oost-westverbinding tussen Brainport Eindhoven en de zuidvleugel van de Randstad. Dit zijn respectievelijk de tweede en de derde economische motor van Nederland. In ecologische zin vormt het gebied een schakel tussen het rivierengebied van de Maas en het Nationaal Park De Loonse en Drunense Duinen.

1.1.5. Leeswijzer

Deze rapportage is als volgt opgebouwd:

Deel 1 beschrijft het startpunt voor het RKP, de doelstellingen en de daarbij behorende projectfiches van de GOL.

Deel 2 bestaat uit de inventarisatie van de ruimtelijke aspecten van het gebied waarbij ook de geschiedenis en toekomstige ontwikkelingen zijn meegenomen en verbeeld.

Deel 3 bestaat uit de analyse van de plek, vastgelegd in verschillende kaarten. De huidige en toekomstige kwaliteiten voor de plek zijn in dit deel vastgelegd en vormen samen de projectessentie voor de deelprojecten van de GOL. Deze projectessentie vormt de start voor het ontwerp van de RO's. Deel 4 vormen de randvoorwaarden en uitgangspunten voor de Ruimtelijke Ontwerpen. Ieder deelproject wordt aan de hand van een luchtfoto, de oorspronkelijke BOK-fishes uit de uitvraag, de BOK-fishes van de NRD-variant en de kernkwaliteitenkaart geïntroduceerd.

Door middel van streefbeelden en ontwerpprincipes worden de ruimtelijke kwaliteiten van de deelprojecten gevisualiseerd. In dit deel worden ook de ontwerpprincipes voor de kunstwerken in het project uitgelegd en gevisualiseerd.

1.2. Uitgangspunten van de GOL

In deze paragraaf zijn de uitgangspunten van de GOL beschreven. De doelstellingen die met het project worden beoogd. Deze vormen de basis van het project en geven richting aan keuzes die in het RKP zijn gemaakt.

1.2.1. Doelstelling GOL

Kwaliteit van de leefomgeving

De hoge verkeersintensiteit in de kernen van Waalwijk, Nieuwkuijk, Vlijmen en Drunen leidt tot een hoge geluidsbelasting en een negatieve invloed op de luchtkwaliteit. GOL heeft als doel om het verkeer in de kernen te verminderen. Om te kunnen bepalen of dit doel wordt behaald zijn er in het MER 16 straten aangewezen die representatief zijn gesteld voor de hoeveelheid verkeer in de kernen.

GOL heeft als doel om de geluidsbelasting te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren in de kernen in de Oostelijke Langstraat.

Bereikbaarheid

GOL heeft als doel om de bereikbaarheid van bestaande en nog te realiseren woon-, werk- en recreatiegebieden te verbeteren. Met name in de spits zijn deze gebieden vaak slecht bereikbaar. Het gaat bij dit doel ook om het realiseren van een goede bereikbaarheid voor nog te realiseren ontwikkelingen zoals de woonkern De Grassen en de nieuwe bedrijventerreinen Haven Acht en de oostelijke insteekhaven.

Doorstroming A59

Voor doorstroming van de A59 geldt als doelstelling dat deze niet mag verslechteren en bij voorkeur verbeterd.

Verkeerveiligheid

De huidige situatie op de A59 met veel (onvolledige) aansluitingen dicht op elkaar zorgt voor een 'rommelige' verkeersafwikkeling op de A59 en daarmee tot verkeersonveiligheid. Een voorbeeld hiervan is de afrit 43 Nieuwkuijk aan de noordzijde. Door drukte op de Wolput krijgt verkeer op de afrit van de A59 onvoldoende ruimte, waardoor stilstaand verkeer ontstaat op de A59 (terugslag). Dit kan resulteren in files op de A59 en een vergrote kans op ongevallen. Een ander voorbeeld van een verkeersonveilige situatie bij de A59 is de afrit 39 (Waalwijk) waarbij het verkeer na de afrit direct een woonstraat in rijdt. Tot slot geldt dat de doorstroming op de A59 matig is in de spits. GOL heeft als doel om de verkeersveiligheid op en nabij de A59 en op het onderliggende wegennet te verbeteren.

Fietsverkeer

De huidige fietspaden in de Oostelijke Langstraat zijn onvoldoende fietsvriendelijk omdat ze niet aaneengesloten zijn waardoor fietsers gebruik moeten maken van wegen die daar minder geschikt voor zijn. Bovendien zijn de huidige fietspaden deels niet herkenbaar en op sommige delen te druk.

GOL heeft als doel om een volledige fietsverbinding te realiseren voor het woon-werkverkeer tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch (west-oost) en tussen Haarsteeg en Nieuwkuijk (noord-zuid).

Barrierewerkig A59 opheffen voor natuur, water en landbouw

Het gebied rond de A59 vormt voor de natuur een belangrijke schakel in de verbinding tussen het rivierengebied van de Maas aan de noordzijde en het Nationaal Park de Loonse en Drunense Duinen en Vlijmens Ven/Moerputten aan de zuidzijde. De A59 vormt daarbij op dit moment echter een barrière.

GOL heeft als doel om de barrièrewerking van de A59 op te heffen door een ecotunnel te realiseren nabij de Moerputten (Vlijmen) en in de Baardwijkse Overlaat. Tevens worden er delen van de Ecologische Verbindingszone (EVZ) gerealiseerd zoals langs het Drongelens kanaal.

Om een overstroming van 's-Hertogenbosch te voorkomen wordt het project Hoogwateraanpak 's-Hertogenbosch uitgevoerd (HoWaBo). De A59 vormt ten oosten van Vlijmen een barrière voor de realisatie van HoWaBo. De gebieden voor waterberging ten noorden en zuiden van de A59 zijn echter nog niet met elkaar verbonden, waardoor de compartimentering van het waterbergingsgebied nu onvolledig is. GOL heeft als doel om HoWaBo mogelijk te maken door het opheffen van de barrièrewerking van de A59 ten oosten van Vlijmen.

Voor landbouwverkeer in noord-zuid richting vormt de A59 een fysieke barrière. De huidige tunnels onder de A59 in de Baardwijkse Overlaat zijn te laag om grote landbouwvoertuigen door te kunnen laten. GOL heeft daarom ook als doel om deze barrière voor al het landbouwverkeer op te heffen.

Ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit heeft in GOL als doel om van het gebied een verantwoorde en kwalitatief hoogwaardige omgeving te maken. Het gaat erom om de gebruikswaarde van een gebied te vermeerderen, de belevingswaarde te verhogen en de toekomstwaarde te vergroten.

Recreatie

Behouden en realiseren van passagemogelijkheden voor recreatief verkeer ter plaatse van de A59 in noord-zuid richting en vice versa en een betere (onderlinge) bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen.

1.2.2. De projecten

De hoofdpoging van GOL is het vinden van een duurzame oplossing voor de bereikbaarheid, leefbaarheid, vestigingsklimaat en arbeidsmarkt van de regio in samenhang met de benodigde versterking van groene en blauwe corridors.

Het gaat over de uitvoering van diverse projecten op en rondom de A59 op het gebied van infrastructuur & bereikbaarheid, verkeer & vervoer, waterveiligheid, landbouw, landschap & ecologie en toerisme & recreatie.

Deze doelstellingen zijn in het BOK uitgewerkt in NRD-fiches.

Tezamen zijn zij in vijf hoofdprojecten te groeperen (zie ook kaart op blz. 14-15).

Omgeving A59 en de parallelstructuur

Het versterken van de doorstroming op de hoofdontsluitingsstructuur (A59) door middel van het afsluiten van enkele afritten, het complementeren van de parallelstructuur en de realisatie van een snelfietsroute Waalwijk - Den Bosch hierlangs.

Project De Baardwijkse Overlaat, Waalwijk en Drunen-west

In en rond de Baardwijkse Overlaat komen verschillende projecten samen: het reconstrueren van knoop 40, deze verbinden met de parallelweg noord en randweg Drunen West, van de parallelstructuur en het creëren van een noord-zuid en oost-west lopende EVZ.

Project Drunen-Oost

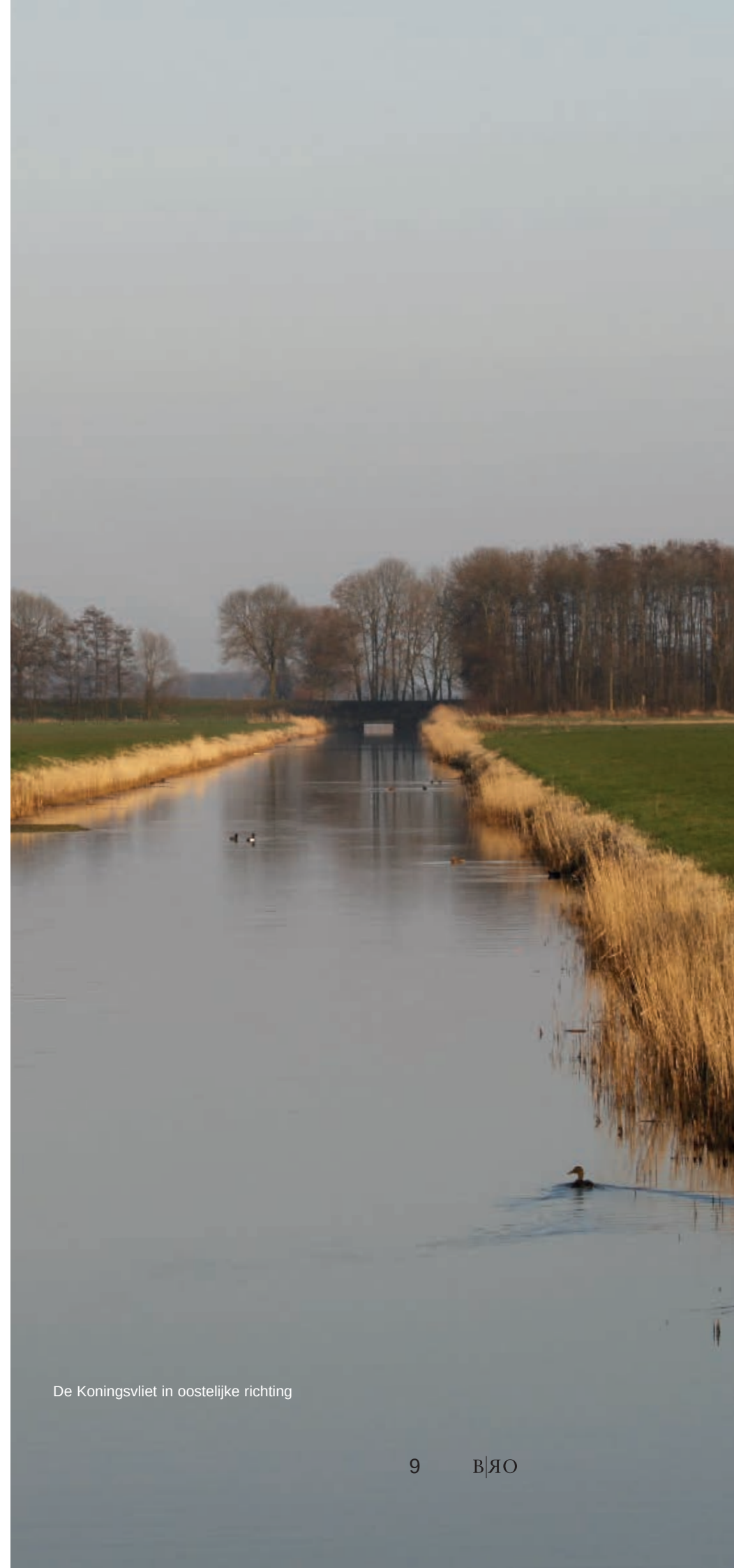
Het afsluiten van knoop 41 en het aansluiten van de A59 op de parallelstructuur via het 'Ei van Drunen'.

Project Nieuwkuijk

Het aansluiten van de A59 op de zuidelijke parallelstructuur, het doortrekken van de spoorlaan en het oplossen van de verkeersproblematiek rondom de kruising van het historische bebouwingslint en de A59, zowel ten noorden als ten zuiden van de A59. Tevens wordt de noord-zuid verbinding voor fietsers versterkt.

Project Vlijmen

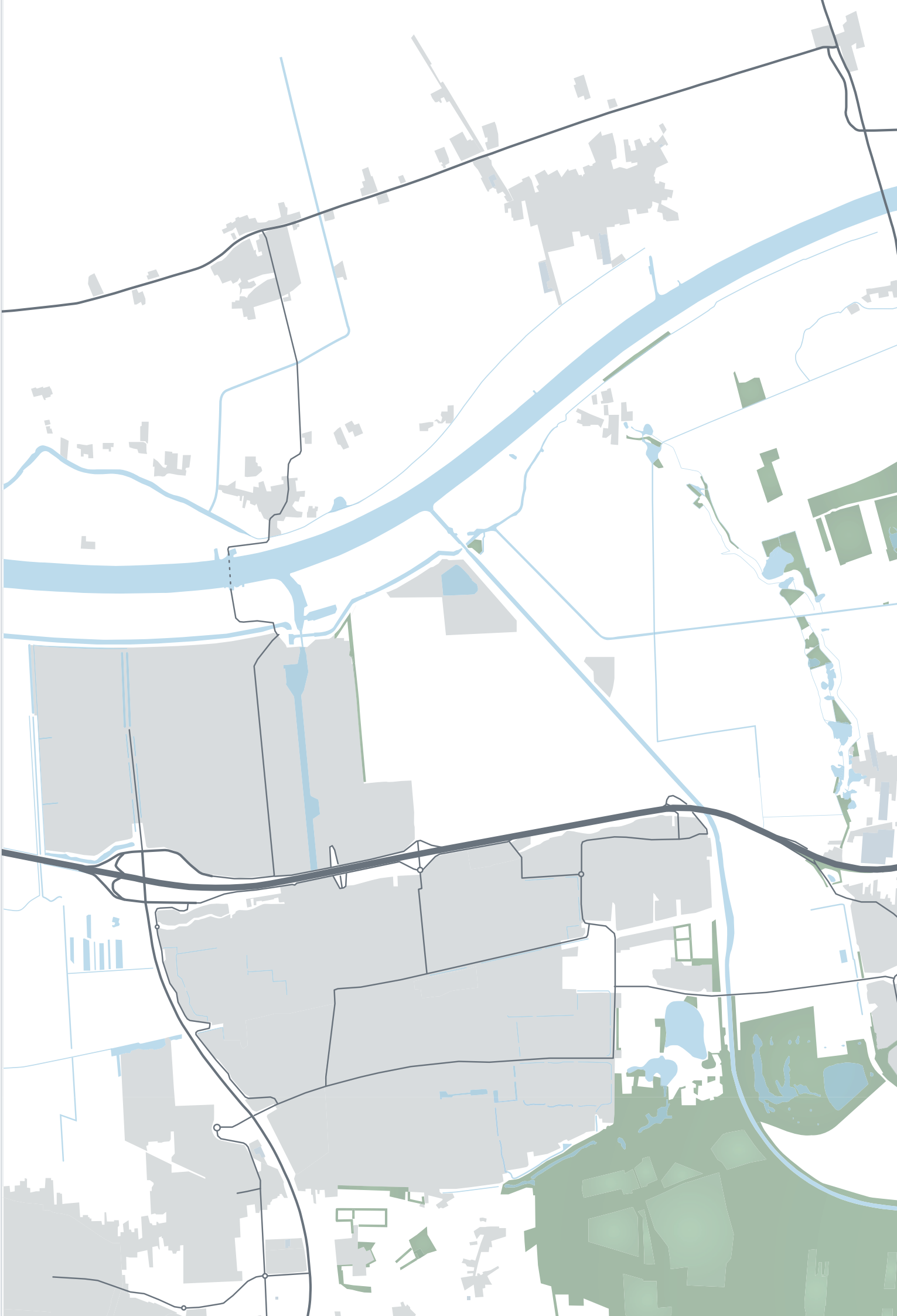
Het afsluiten van afrit 44 in combinatie met het realiseren van een nieuwe knoop 45 met een randweg om Vlijmen heen, het inpassen van de Klimaatbuffer, de EVZ aan de Voordijk, de HOWABO en ecotunnel.

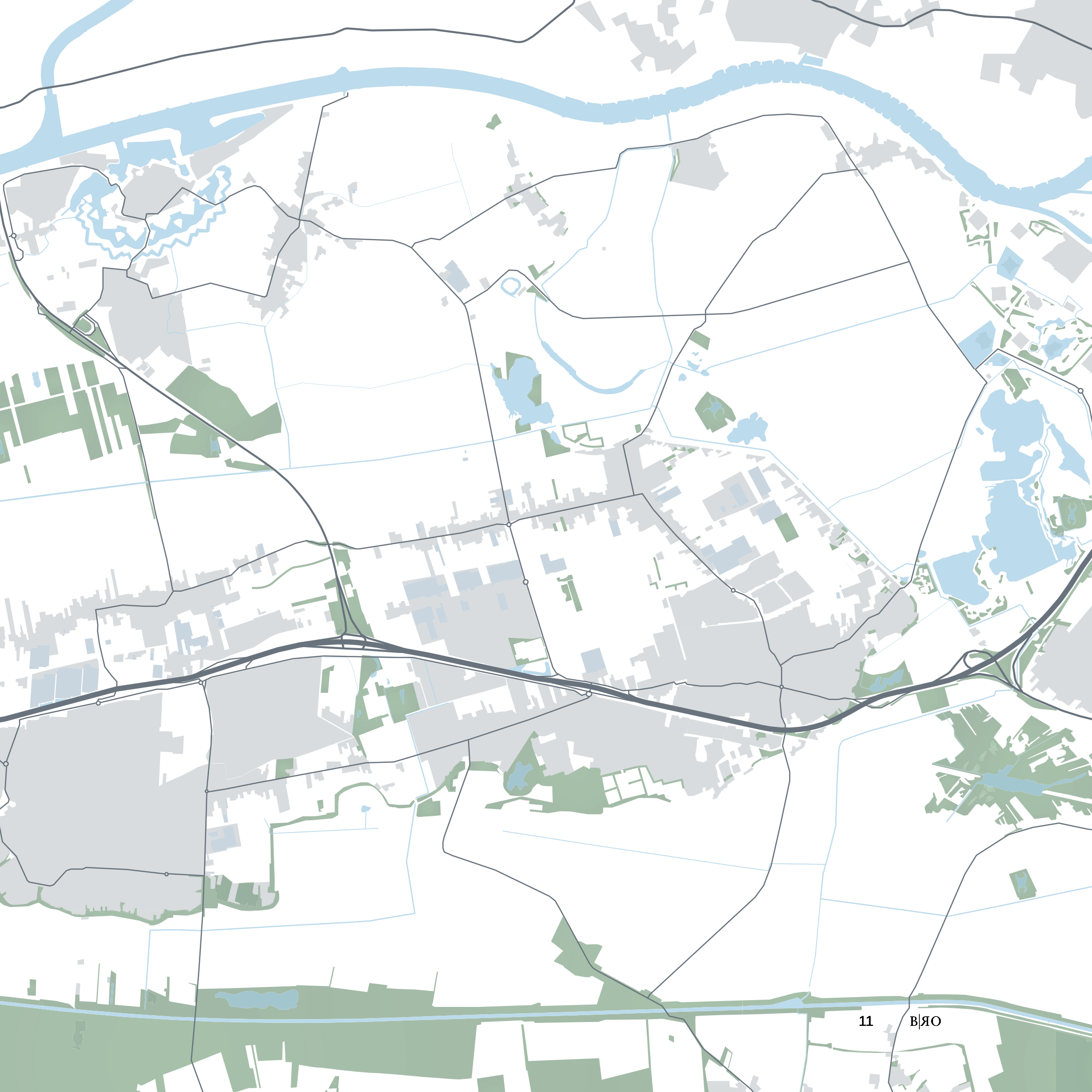


De Koningsvliet in oostelijke richting

Bestaande
hoofdinfrastructuur

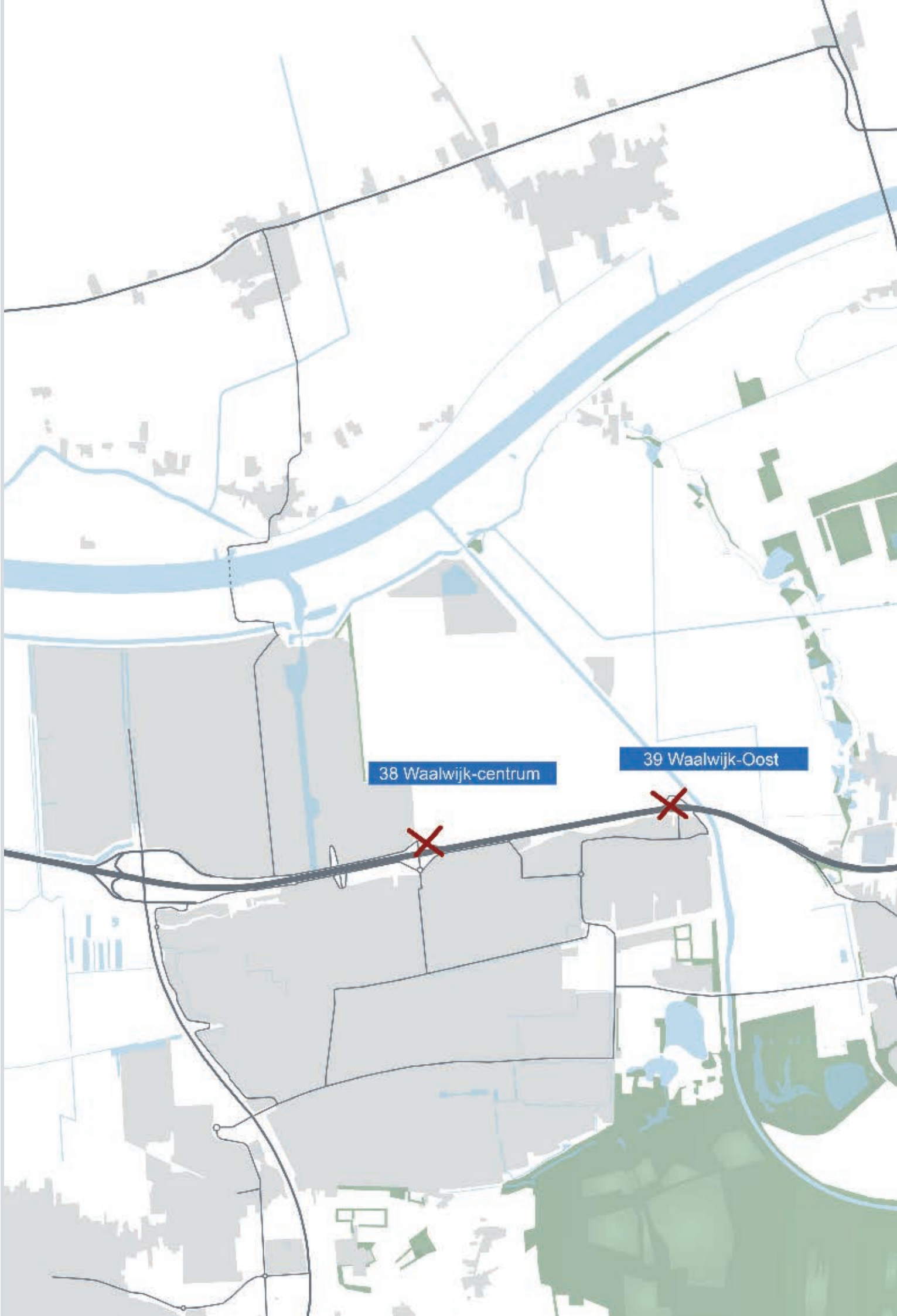
- Bebouwd gebied
- Opgaand groen
- Water
- A59
- Hoofdinfrastructuur





Af te sluiten knopen

- Bebouwd gebied
- Opgaand groen
- Water
- A59
- Hoofdinfrastructuur



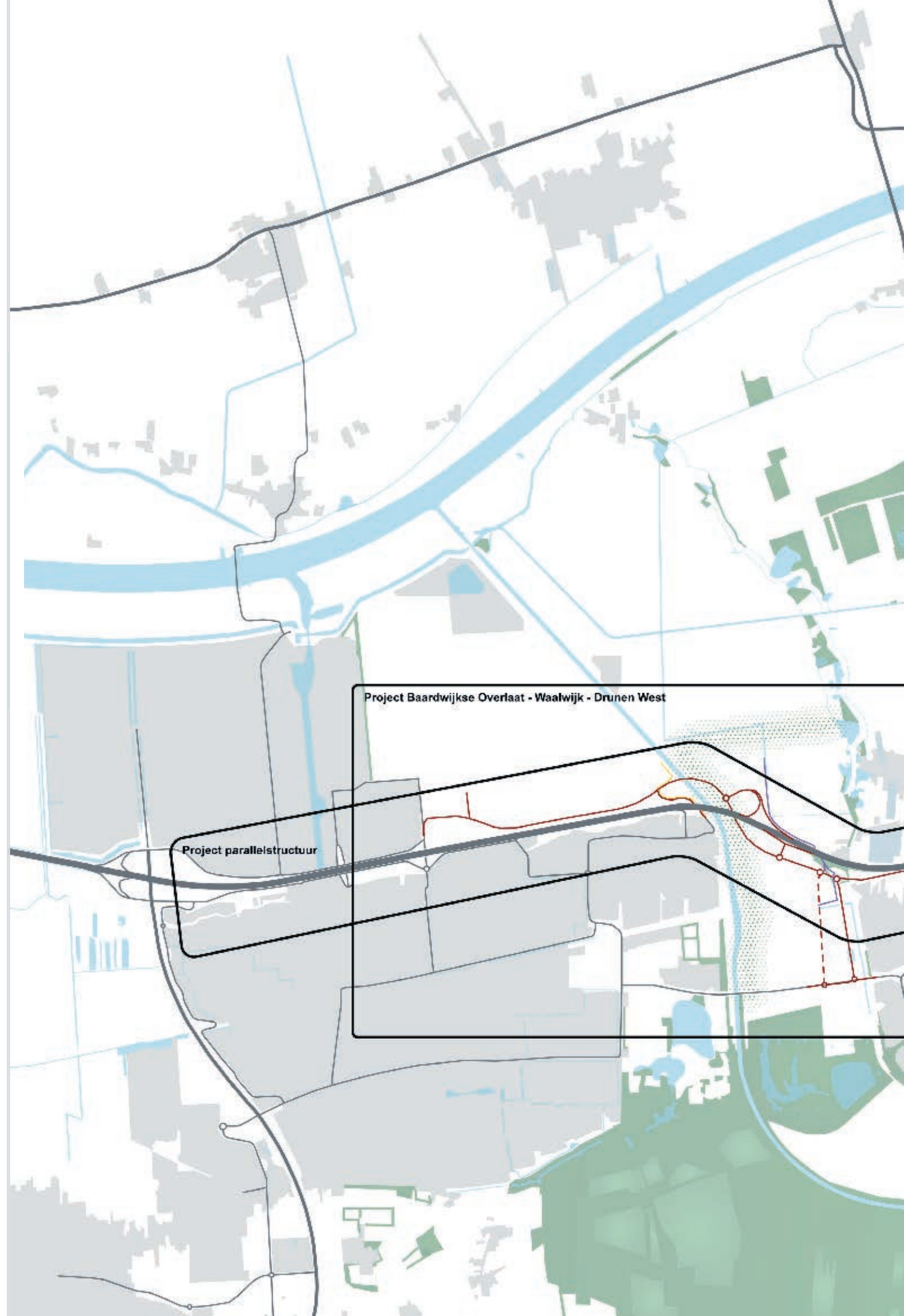
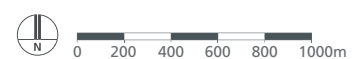


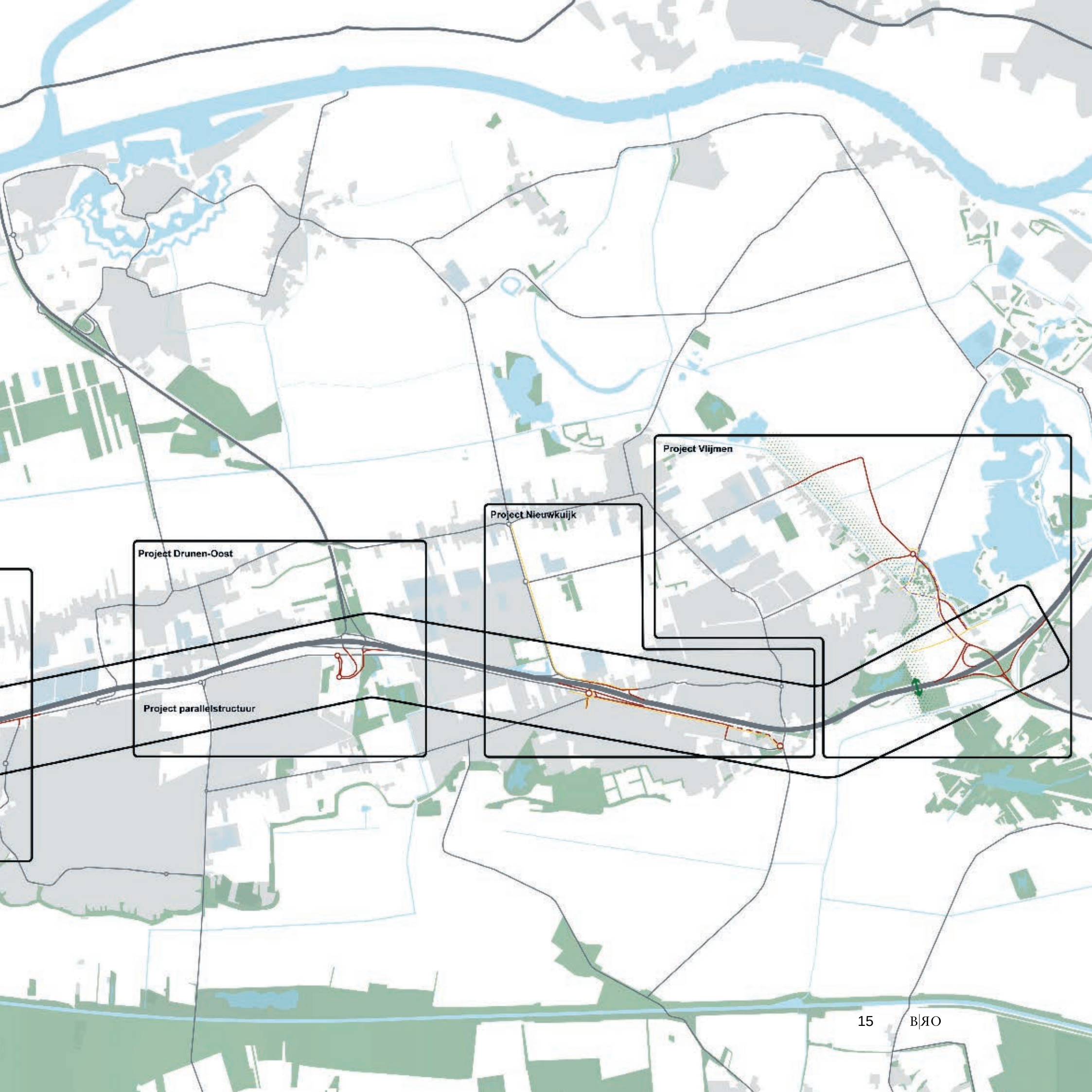
41 Drunen - Elshout

44 Vlijmen

Toekomstige infrastructuur (BOK)

-  Bebouwd gebied
-  Opgaand groen
-  Water
-  A59
-  Hoofdinfrastructuur
-  BOK - nieuwe infrastructuur
-  BOK - fietspad
-  BOK - landbouwverkeer
-  BOK - landbouwverkeer en fietspad
-  BOK ontwikkeling EVZ
-  Ecopassage





Project Drunen-Oost

Project parallelstructuur

Project Nieuwkuijk

Project Vlijmen

1.3 Een plan voor Ruimtelijke Kwaliteit

1.3.1 Ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit is het doel om van een gebied een verantwoorde en kwalitatief hoogwaardige omgeving te maken. Het is echter ook een middel om kansen te verkennen, partijen te inspireren en cross-overs tussen sectoren te stimuleren.

Het begrip Ruimtelijke Kwaliteit is eigenlijk allesomvattend en daarvoor tegelijk ook voor meerdere uitleg vatbaar. Het is niet in absolute of kwantitatieve criteria te vangen. Het is wel belangrijk om het begrip hanteerbaar te maken. Ruimtelijke kwaliteit kan grijpbaar en bespreekbaar worden gemaakt door een onderscheid te maken tussen belevingswaarde, toekomstwaarde en gebruikswaarde.

In de GOL is er voor gekozen om een werkbare indeling te hanteren om de aspecten van Ruimtelijke Kwaliteit te kunnen beoordelen. Er wordt onderscheid gemaakt in 5 basisprincipes voor ruimtelijke kwaliteit: Mensen willen kunnen verblijven, voortbewegen, zich oriënteren en zich identificeren. Daarnaast is de mens toekomstgericht en maakt hij gebruik van zijn omgeving in de vorm van grondstoffen, het klimaat en ecologische diensten. Daarmee is bestendigheid het vijfde principe.

In de GOL is ruimtelijke kwaliteit daarnaast ook gebruikt als middel in het proces om met alle partijen gezamenlijk kansen te verkennen en ruimtelijke mogelijkheden te verbinden. Het inzetten op ruimtelijke kwaliteit activeert en biedt aan ondernemers, burgers, maatschappelijke organisaties en initiatiefnemers een handelingsperspectief.

1.3.2 Aspecten van Ruimtelijke Kwaliteit

In ruimtelijke kwaliteit staan niet systemen of structuren, maar de mensen – en daarmee het gebruik van de ruimte door de mens - centraal. Ruimtelijke systemen en structuren zijn afgeleiden. Vanwege de complexiteit van onze samenleving wordt dat vaak vergeten. In dienst van het leven is het belangrijk te begrijpen hoe de dingen van het leven werken en niet hoe ze zouden moeten werken.

Vanuit vijf basisprincipes kwalificeren we, onderzoeken we, hoe de leefomgeving zich ontwikkelt en hoe wijzigingen in de leefruimte daar impact op hebben. Mensen willen kunnen verblijven, voortbewegen, zich oriënteren en zich identificeren. Tussen deze principes zit veel dynamiek. Daarnaast is hij voor zichzelf en zijn nazaten toekomstgericht en maakt hij gebruik van zijn omgeving in de vorm van grondstoffen, het klimaat en ecologische diensten. Daarmee is bestendigheid het vijfde principe. In de interactie van de mens met zijn omgeving kunnen patronen – lees ook: ruimtelijke structuren – worden onderscheiden.

Tussen mensen en tussen mensen en ruimte is interactie. Daarbij onderscheiden we verschillende rollen zoals de school met leraren en leerlingen bijvoorbeeld. Mensen kunnen verschillende rollen vervullen. Overigens geldt dat ook voor ruimten en we spreken dan eerder over nut in plaats van een rol. Om de ruimtelijke kwaliteit te kunnen onderzoeken, bekijken we hoe de rollen en de nuttigheden (kunnen) functioneren in relatie tot de vijf basisprincipes. Onderstaand figuur geeft benadering van ruimtelijke kwaliteit weer.

		ruimte en ruimtelijke structuren				
		verblijven	voortbewegen	oriënteren	identificatie	bestendigheid
soorten en soortgroepen	rol & belang - 1					
	rol & belang - 2					
	rol & belang - 3					
	rol & belang - 4					
	et cetera					
gemeenschappelijk belang						

Aspect 1: Verblijven

Het aspect verblijven duidt de plek als eenheid. Wat is het karakter en de sfeer? En hoe en waarmee wordt deze gemarkeerd of begrensd? Niet alleen spelen geborgenheid en het herbergen van activiteiten een rol, maar ook de ruimte als een geheel. Kan de ruimte als een geheel, als een herkenbaar element, worden ervaren? Welke elementen versterken of verzwakken de plek? Met het aspect verblijven, kijken we naar de eenduidigheid van de plek als een ruimte.

Aspect 2: Voortbewegen

Het aspect voortbewegen, duidt de onderlinge verwantschap tussen de elementen, zodanig dat gesproken kan worden over een ruimtelijke structuur. Voortzetting en verbondenheid spelen dan ook een voorname rol. Mens en dier voeden zich door te zoeken en te vinden; zij verplaatsen zich. Maar ook water en energie stromen. Ook zijn patronen in vegetaties herkenbaar; ook zij zijn ruimtelijk verbonden. Welke structuren zijn herkenbaar en welke kunnen worden onderscheiden? Welk nut dient de hoofdstructuur en wat is de onderliggende structuur? Uit welke elementen bestaat zij? Hoe is zij herkenbaar? Welke structuren versterken en welke interfereren elkaar?

Aspect 3: Oriënteren

Ruimte begeleidt ook stromen. Het aspect oriënteren, duidt dan ook op vanzelfsprekendheid in bewegingen door ruimten. Men kan doelmatig van A naar B bewegen maar soms juist door ruimtes willen dwalen of recreëren. Hoe en waar naar toe wordt dan bewogen? Zijn de stromen vloeiend en als zodanig herkenbaar? Is er zicht op bestemming? Zijn keuzes (van bijvoorbeeld knoop- en kruispunten) duidelijk gemarkeerd en kan men op een natuurlijke wijze van richting veranderen? Kan men de route herkennen aan de hand van plaatsgebonden markeringen of is eenduidige signalering nodig? Welke elementen begeleiden of verleiden mensen en dieren in hun route?

Aspect 4: Identificatie

Het aspect identificatie beschrijft de bijzondere ruimtelijke en functionele elementen waarmee een gemeenschap zich mee vereenzelvigt. Sociale, historische en culturele aspecten maken hier onderdeel vanuit. Veelal zijn dit door de tijd gerijpte, aan generaties 'doorgegeven' elementen. Toch is identificatie ook meer dan dat. Omdat men zich steeds vaker met universele elementen, via digitale media identificeert, krijgen ruimten een veel neutralere - utilitaire - betekenis. Elementen behorend bij deze ruimten zijn meer tijdelijk en kenmerkend voor de identificatie.

Aspect 5: Bestendigheid

De leefruimte is op zichzelf al een levend organisme. Niet voor niets wordt gesproken over weefsels. In ruimtes wordt verbleven en door ruimtes wordt bewogen. Ruimtelijke ontwikkelingen horen daar van nature ook toe. Dat betekent versterking of verstoring van het weefsel. Ruimtelijke inpassingen zijn dan ook integrale opgaven. Wordt gebruik gemaakt van bestaande structuren? Worden naastgelegen en of overlappende structuren aangetast? Worden de bestaande vlakken, lijnen en punten op een dusdanige wijze (her-)gebruikt dat deze ook in de toekomst functie en betekenis hebben of krijgen?

1.3.3 Uitgangspunt Ruimtelijk Kwaliteit

De uitgangspunten van het Ruimtelijk Kwaliteit Plan (RKP) bestaan uit het verwoorden en verbeelden van dat ontwerp waarbij samenhang en een positieve variatie van het landschap wordt nagestreefd. Niet passende variatie en storende elementen moeten zoveel als mogelijk worden voorkomen. Dus iets dat kan worden ervaren als een bedoelde resultante van een vooropgezet plan waarbij het de steun verdient van diverse belangen. Onverschilligheid ten opzichte van ruimtelijke kwaliteiten moet worden voorkomen, zodat huidige en toekomstige generaties variatie in de beleving positief waarderen.

02

—

Inventarisatie

2.1 Inleiding

Deel 2 van dit Ruimtelijke Kwaliteitsplan bestaat uit de inventarisatie van de ruimtelijke aspecten die in het gebied spelen. Daarvoor is in dit hoofdstuk gekeken naar de historie, het hedendaagse landschap en de toekomstige ontwikkelingen. Hiermee wordt inzicht gekregen in de werking, ontwikkeling en dynamiek van het projectgebied (van de GOL) in zijn omgeving.

In dit hoofdstuk wordt naar een breder gebied gekeken dan het projectgebied van de GOL. Het studiegebied dat in dit hoofdstuk wordt geïnventariseerd wordt aan de oostzijde begrensd door 's-Hertogenbosch, aan de zuidzijde door de Loonse en Drunense Duinen, aan de oostzijde door het westen van Waalwijk en aan de noordzijde door de Maas (zie afbeelding blz 14-15).



2.2 Historische ontwikkeling

2.2.1. 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 zandophoping, 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 energievoorziening van 's-Hertogenbosch. Gevolg was dat hierdoor het maaiveld daalde en men genoodzaakt was zich op de meer zuidelijk gelegen hogere gronden te vestigen.

Door verschillende overstromingen verplaatsten 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 was 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 Langstraat¹.

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 die uiteindelijk uitmondden 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 als het Maaspeil zakte, kon het water dat op het land stond ook weer terug naar de Maas stromen.²

In 1766 werd de Baardwijkse Overlaat aangelegd als overstromingsvlakte voor het Oude Maasje. Na de aanleg van de Bergsche Maas (1877-1904) en het Drongelens Kanaal (1905) is de oorspronkelijke functie van de Baardwijkse Overlaat komen te vervallen³.

2.2.2. 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.⁴

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.⁵

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 de zeventiger/tachtiger jaren heeft het Rijk de weg overgenomen van de provincie Noord-Brabant. De weg werd verder doorontwikkeld naar vier rijstroken⁶, wat de huidige situatie is.

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

2 Plangebied inundatiegebied HOWABO, Bureauonderzoek en Inventariserend veldonderzoek, BAAC, januari 2010

3 Structuurvisie ontwerp Waalwijk 2025, 2014

4. http://goedespoorwaspik.nl/Waspikreisinreisdoordetijd/Etappe_13.htm

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

6. http://goedespoorwaspik.nl/Waspikreisinreisdoordetijd/Etappe_13.htm

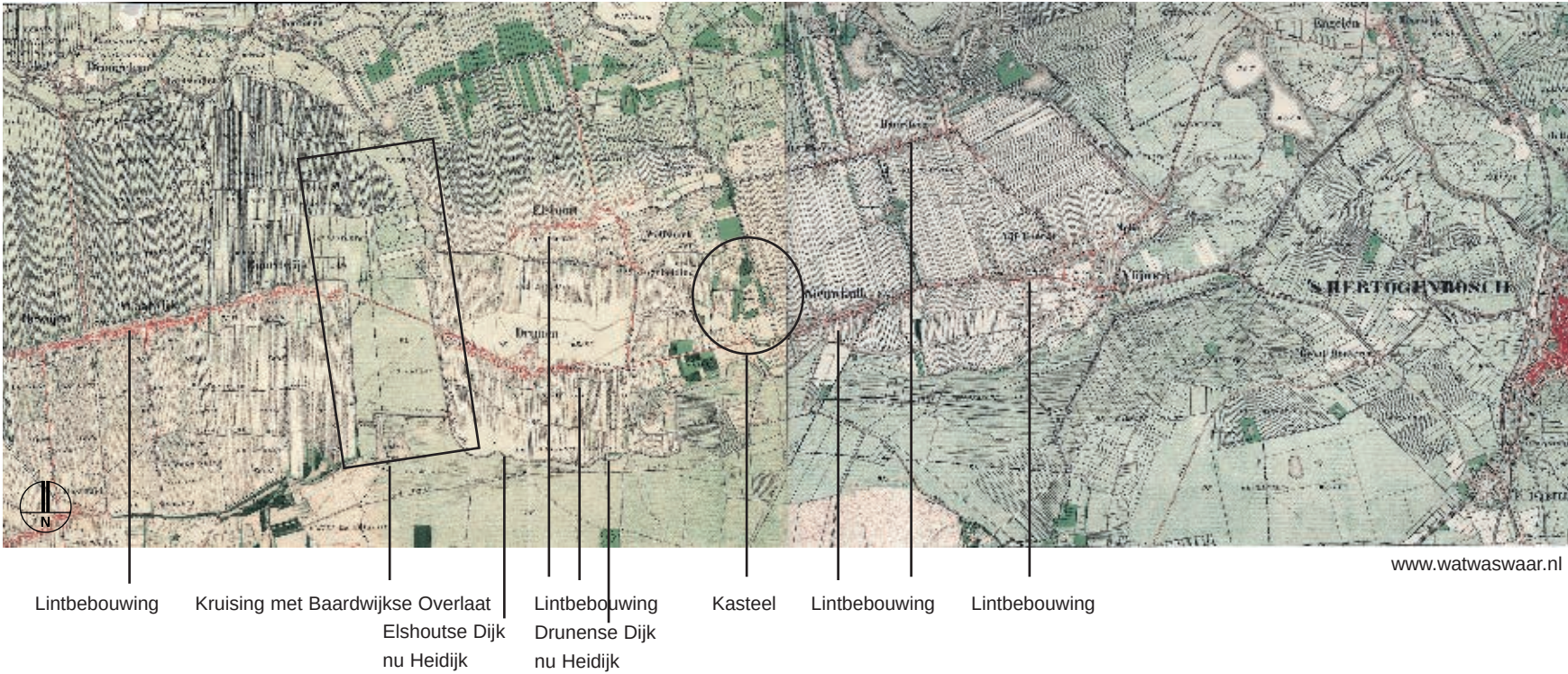


Historische kaart 1908 inclusief bestaande en geplande infrastructuur

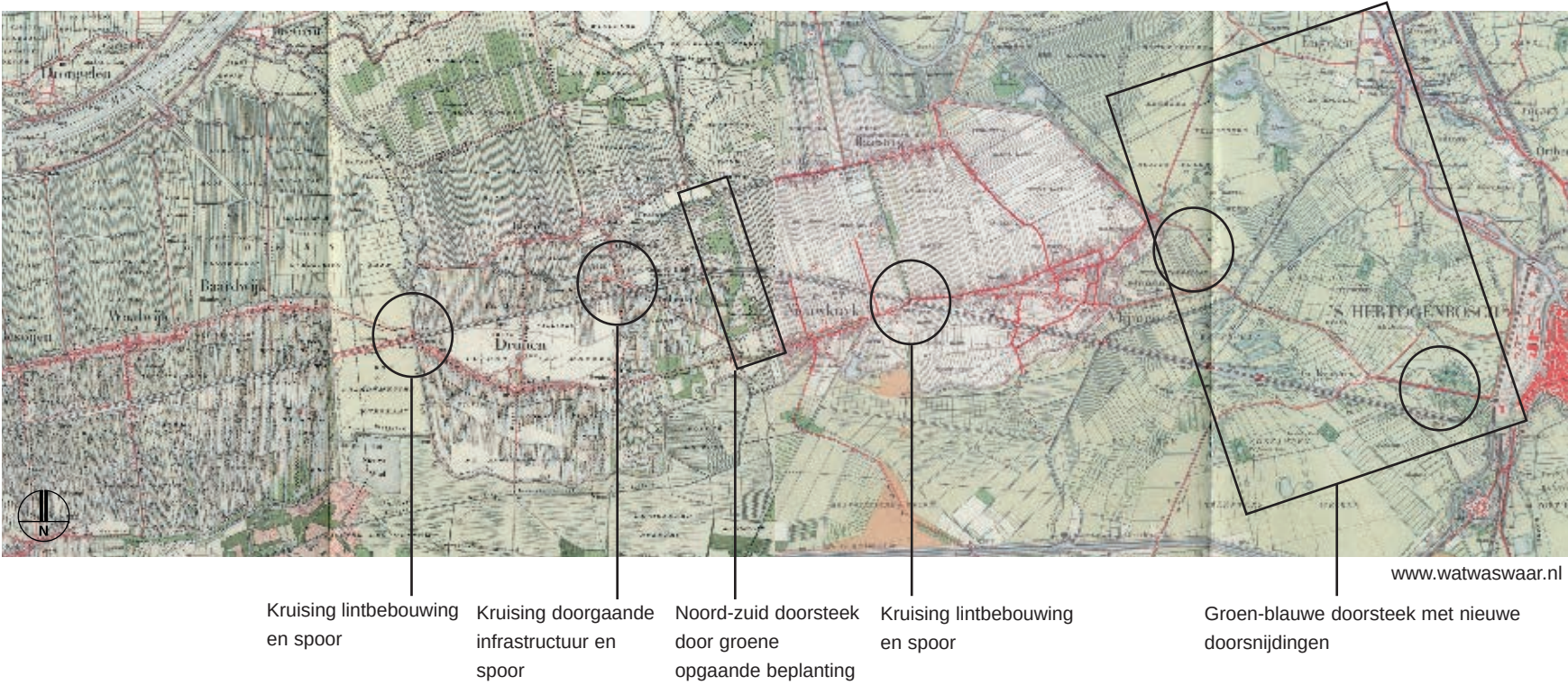


Historische kaart 1766 - Baardwijkse Overlaat

1868

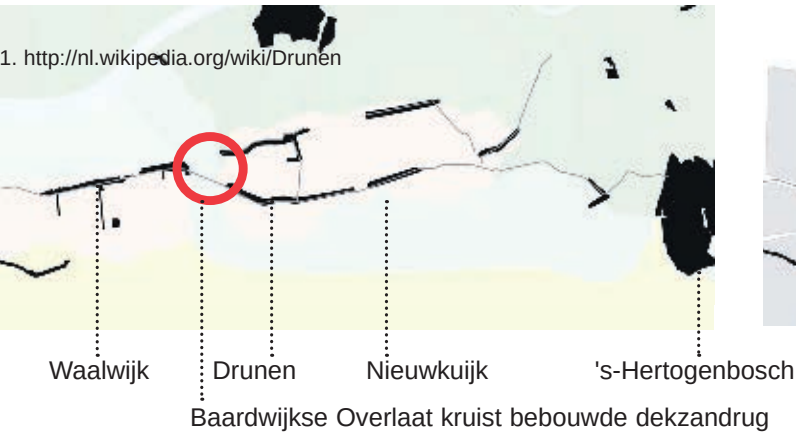


1908



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.¹ De Baardwijkse Overlaat is in 1868 reeds aangelegd waarbij een deel van de Dekzandrug is afgegraven. De Baardwijkse Overlaat is de eerste noord-zuid gerichte structuur die de kenmerkende oost- westrichting van de Langstraat opknipt. De bestaande lintbebouwing heeft hiervoor moeten wijken.

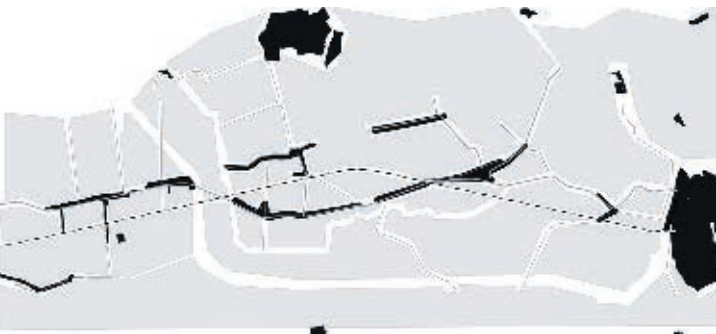
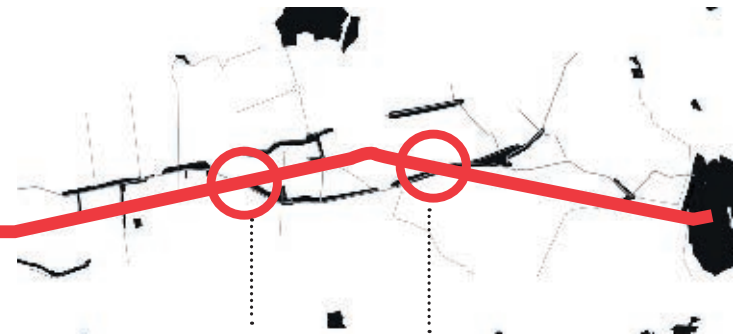


Ruimtelijk schema 1868
Duidelijke
oost-weststructuur
Weinig tot geen
versnippering

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 september 1944 was de brug een onderdeel van de veel langere brug over de Baardwijkse Overlaat. De oorspronkelijke 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. In het begin van 1992 werden de bruggen opgenomen in de fietsroute ². Het ontworpen afwateringskanaal is al aangegeven op de kaart, maar nog niet aangelegd.

2. <http://monumentenregister.cultureelerfgoed.nl/>



Ruimtelijk schema 1908
Oost-weststructuur
'verwatert'.
Versnippering
(fragmentatie) door
Staatsspoor en diverse
infrastructuurlijnen.

1928



www.watwaswaar.nl

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

1956



www.watwaswaar.nl

Enorme groei Waalwijk Verdere verkaveling Baardwijkse Overlaat

1928

Het oost-west georiënteerd afwateringskanaal is een nieuwe toegevoegde lijn door het gebied en versterkt de opknipping 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 vestigingsstad 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 Bergse 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.



Afwateringskanaal kruist Langstraat



Ruimtelijk schema 1928
Oost-weststructuur wordt uitgebreid met een noord-zuid(sub)structuur.
Verdere versnippering door het afwateringskanaal en diverse infrastructuurlijnen.

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 ¹. De Baardwijkse Overlaat is verkaveld en Waalwijk is fors gegroeid ten opzichte van 1928. De Langstraat is hierbij de noordelijke grens. Aan de zuidwest zijde is de Spoorlijn de grens, aan de zuidoost zijde is Waalwijk reeds over de Spoorlijn gegroeid.



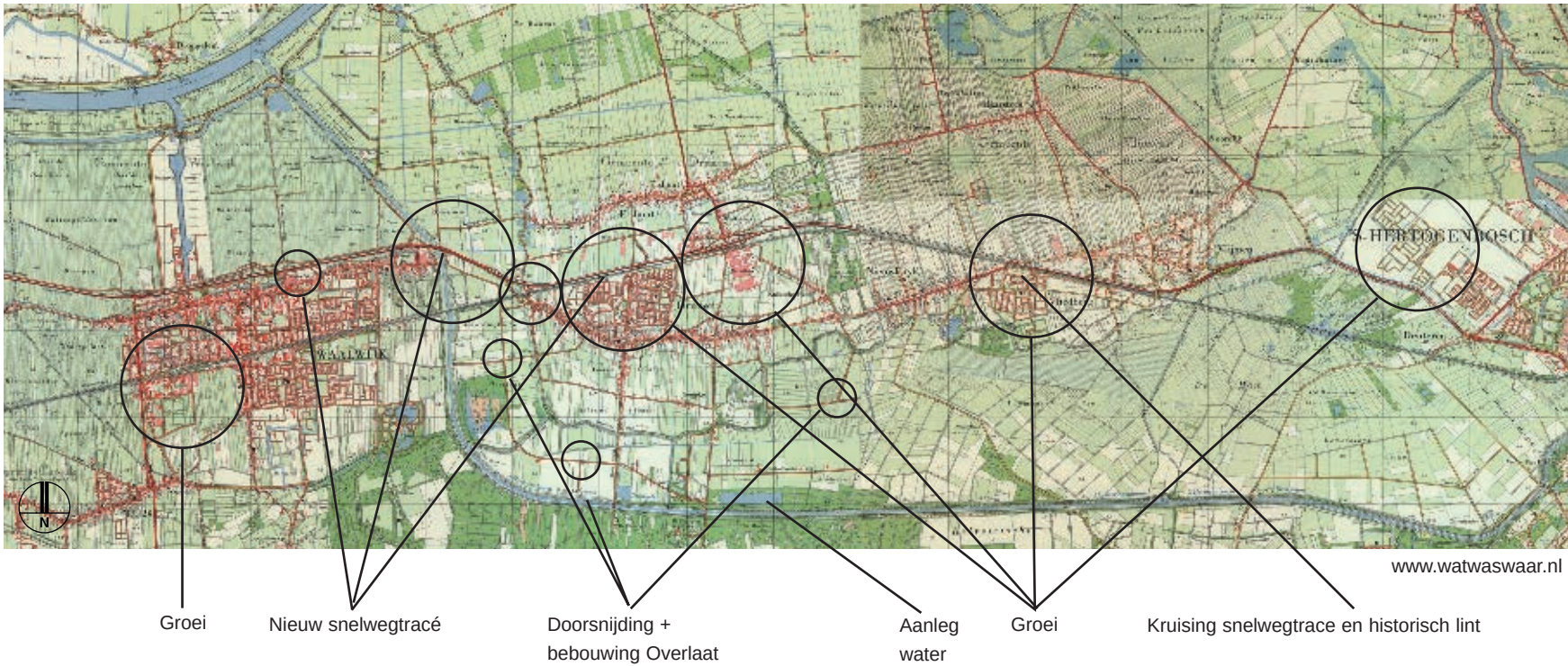
Verkaveling Baardwijkse Overlaat
Groei bebouwing



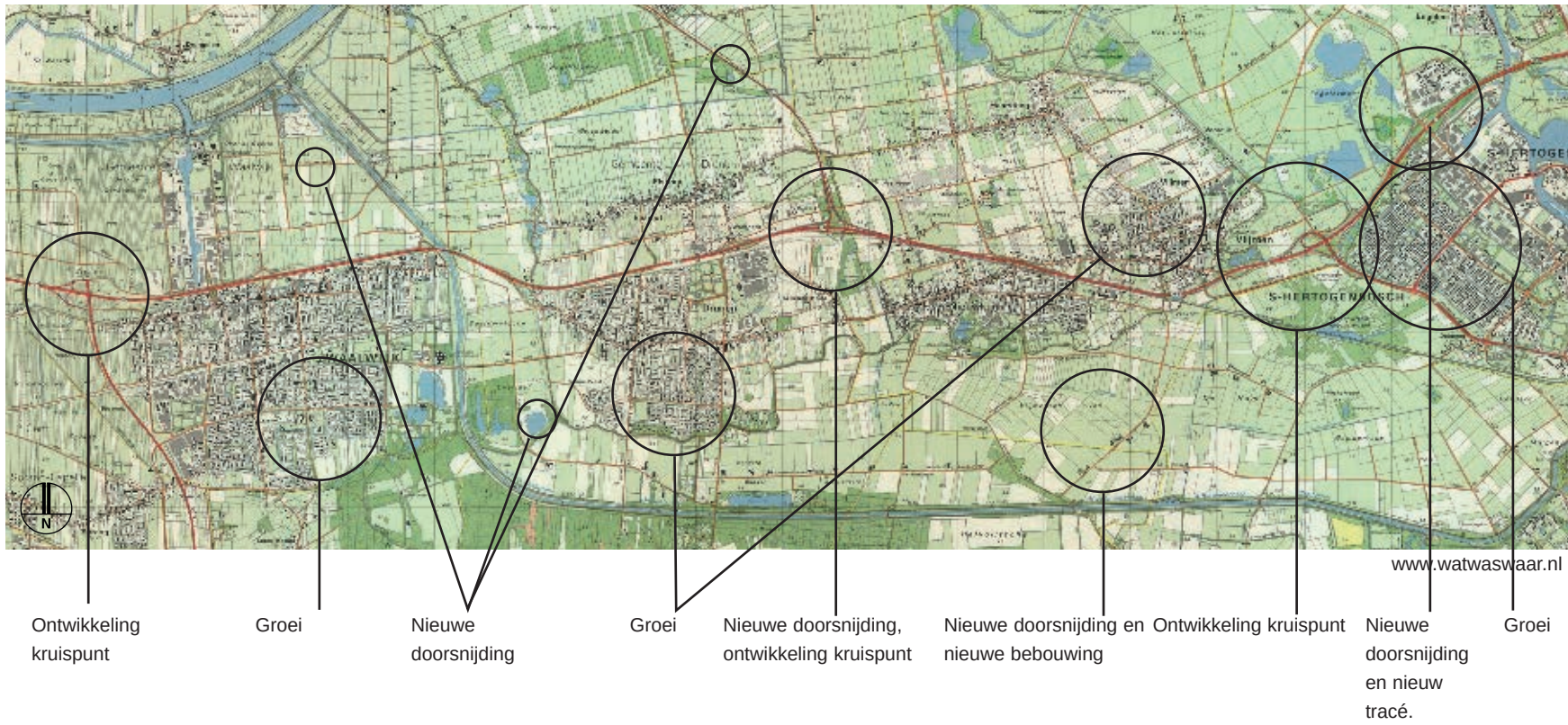
Ruimtelijk schema 1956
De versnippering zet door.
De diverse bebouwingsgebieden breiden zich uit.

¹Cultuurhistorisch vlak: Provinciaal cultuurhistorisch belang, Provincie Noord-Brabant

1969



1988



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 de weg 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 Waaldijk, 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 zestig en zeventig 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.



Verlegging tracé, kruising Langstraat



Ruimtelijk schema 1969
Het tracé van de doorgaande weg wordt verlegd. De versnippering zet door. De diverse bebouwingsgebieden breiden uit.

1988

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.



..... Nieuwe en opwaardering kruispunten



Ruimtelijk schema 1988
Door nieuwe afslagen en opgewaardeerde knooppunten wordt de versnippering doorgezet en is de oorspronkelijke oost-west hoofdstructuur bijna geheel onleesbaar.



2.2.3. Samengevat

De doorgaande lijnen en grote (landschappelijke) eenheden zijn verknipt geraakt door diverse ontwikkelingen en het aanleggen van verschillende netwerkverbindingen. De barrièrewerking van deze netwerkverbindingen is door de jaren heen versterkt doordat ze verder zijn uitgegroeid en opgewaardeerd. Daarnaast zijn er nieuwe lijnen toegevoegd haaks of dwars op de oorspronkelijke structuur. De oorspronkelijke oostwestrichting in tracés en de bebouwingsvlakken is hierdoor weinig tot niet meer leesbaar of herkenbaar. Ook de ontginningsrichting van de verkaveling is door ontwikkelingen en herverkaveling grotendeels verloren gegaan. Het gebied is versnipperd en verrommeld geraakt. De samenhang is moeilijk leesbaar omdat het gebied niet meer als een eenheid wordt beleefd en ervaren.



2.3. Het landschap

2.3.1. A-biotisch en biotisch

De naam ‘Langstraat’ komt van de voormalige Langstraatschedijk. Deze wordt tegenwoordig de Winterdijk genoemd. De A59 ligt op de landschappelijke overgang van zand naar kleigebied. Het veenweidegebied werd door zee inbraken met klei overspoeld. Na de st. Elizabethvloed werd de winterdijk aangelegd (1421). Boeren ontgonnen het gebied vanaf deze dijk. De Middeleeuwse opstreckende verkaveling werd aangehouden. Turfvaarten werden gegraven om de turf en het water af te voeren. Het gebied werd gebruikt als hooiland. Er werden dijken, vaarten en sloten aangelegd om het land droog te houden. Langs de dijk ontstonden de nederzettingen: Waspik, Capelle, Besoijen, Waalwijk en Baardwijk. Het gebied werd ontgonnen met een slagenverkaveling. Gedurende de tijd klonk het veen in en was men genoodzaakt naar het zuiden te trekken¹.

Vanuit de geomorfologische kaart en bodemkaart zijn de verschillende landschappelijke eenheden af te leiden waaruit het plangebied is opgebouwd:

1. De Baardwijkse Overlaat

Voornamelijk bestaande uit overspoelde dekzanden (2M14) en afgravingen (2M48) met beekeerdgronden (kpZg21).

2. Het Rivierenlandschap

Voornamelijk bestaande uit rivierkommen (1M23) en oeverwallen (3K25) met kalklozepoldervaaggronden (Rn47C en Rn95C).

3. De Verstedelijkte dekzandruggen

Voornamelijk bestaande uit dekzandruggen (3K14 en 3L5), dekzandvlaktes (2M13) met hoge enkeerdgronden (zEZ21) en vlakvaaggronden (Zn21).

4. Hoge zandgronden

Voornamelijk bestaande uit dekzandruggen (3L5) met hoge enkeerdgronden (zEZ21) en veldpodzolgronden (Hn21).

5. Maritieme zeekleipolders

Voornamelijk bestaande uit vlaktes van getijdeafzettingen met veenresten (2M35) met kalkrijke poldervaaggronden van zware (Mn25A) en lichte klei (Mn35A).

¹ Actualisering erfgoedkaart gemeente Waalwijk, okt. 2010.



Dijk rond Afwateringskanaal Den Bosch- Drongelen



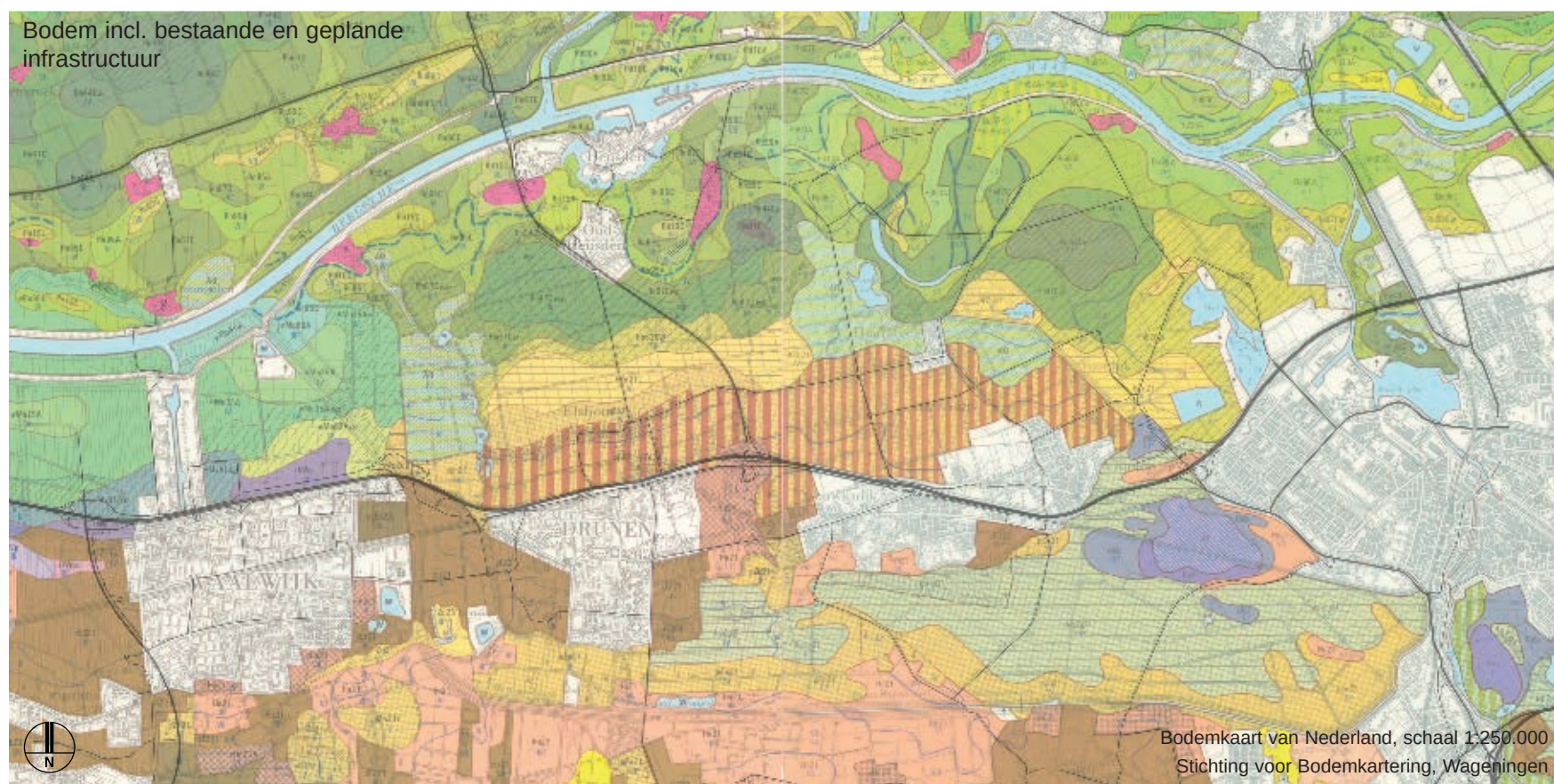
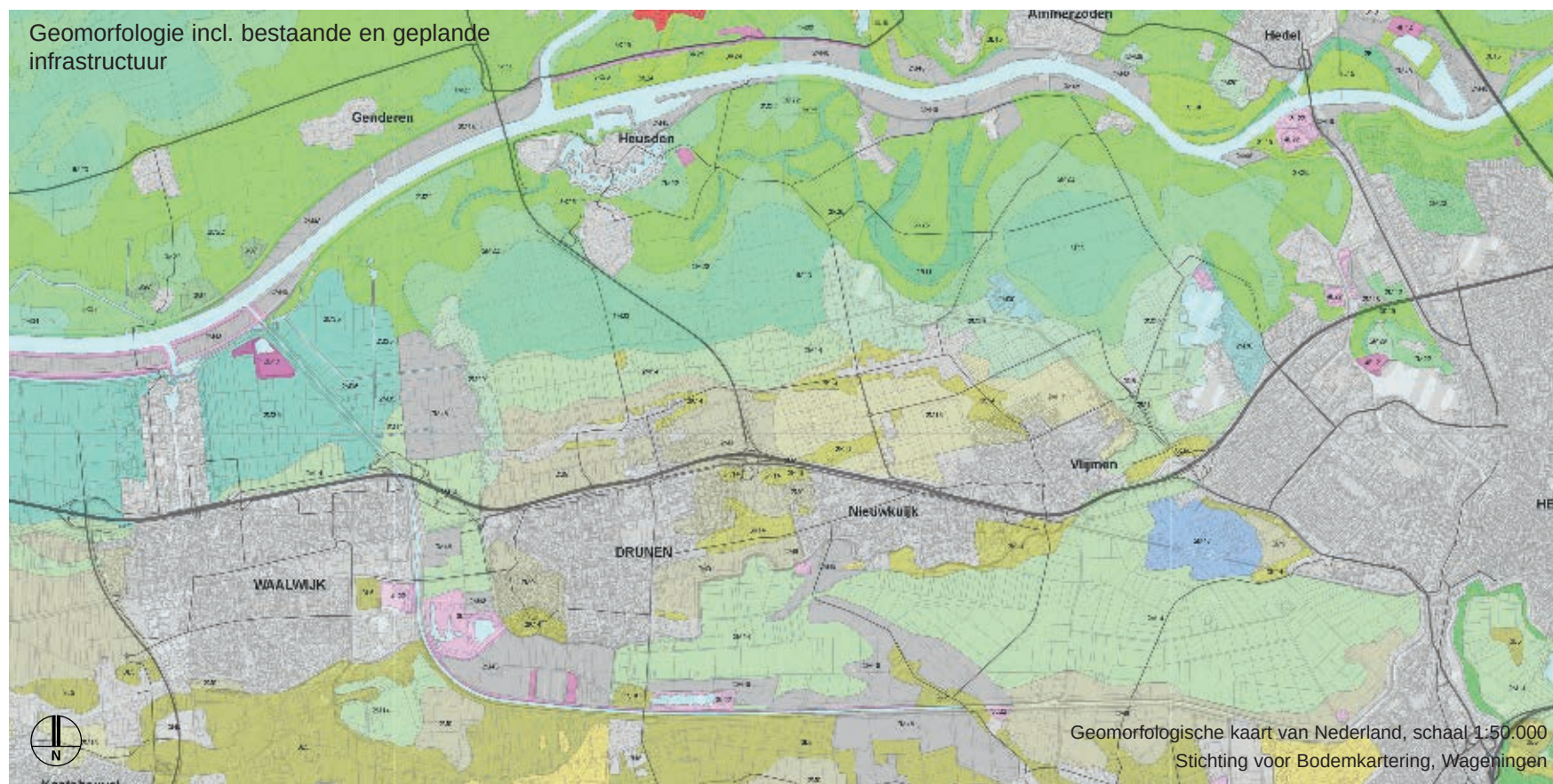
Heidijk Drunen- West

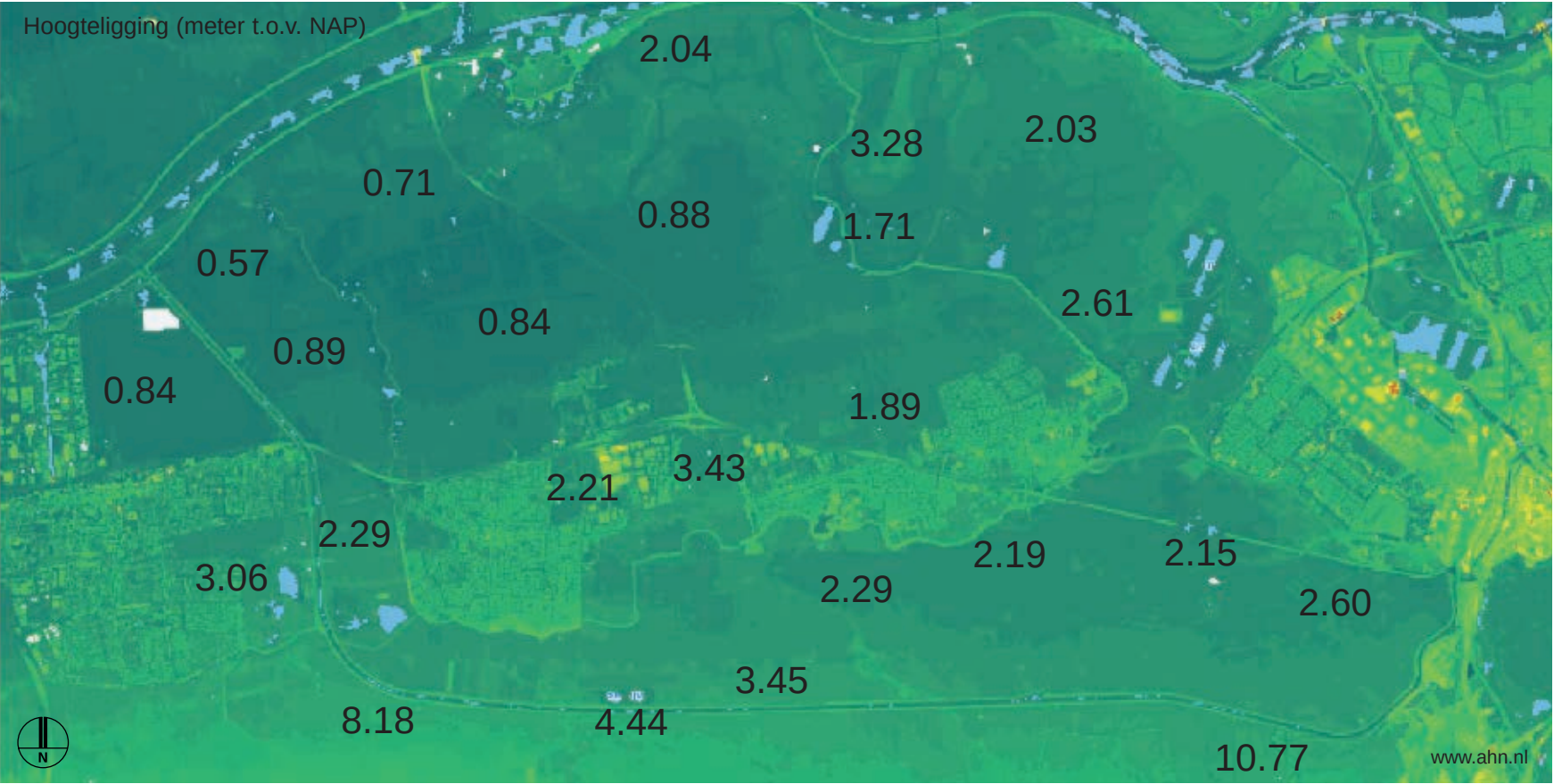


Bokhovense Polder met links de Voordijk

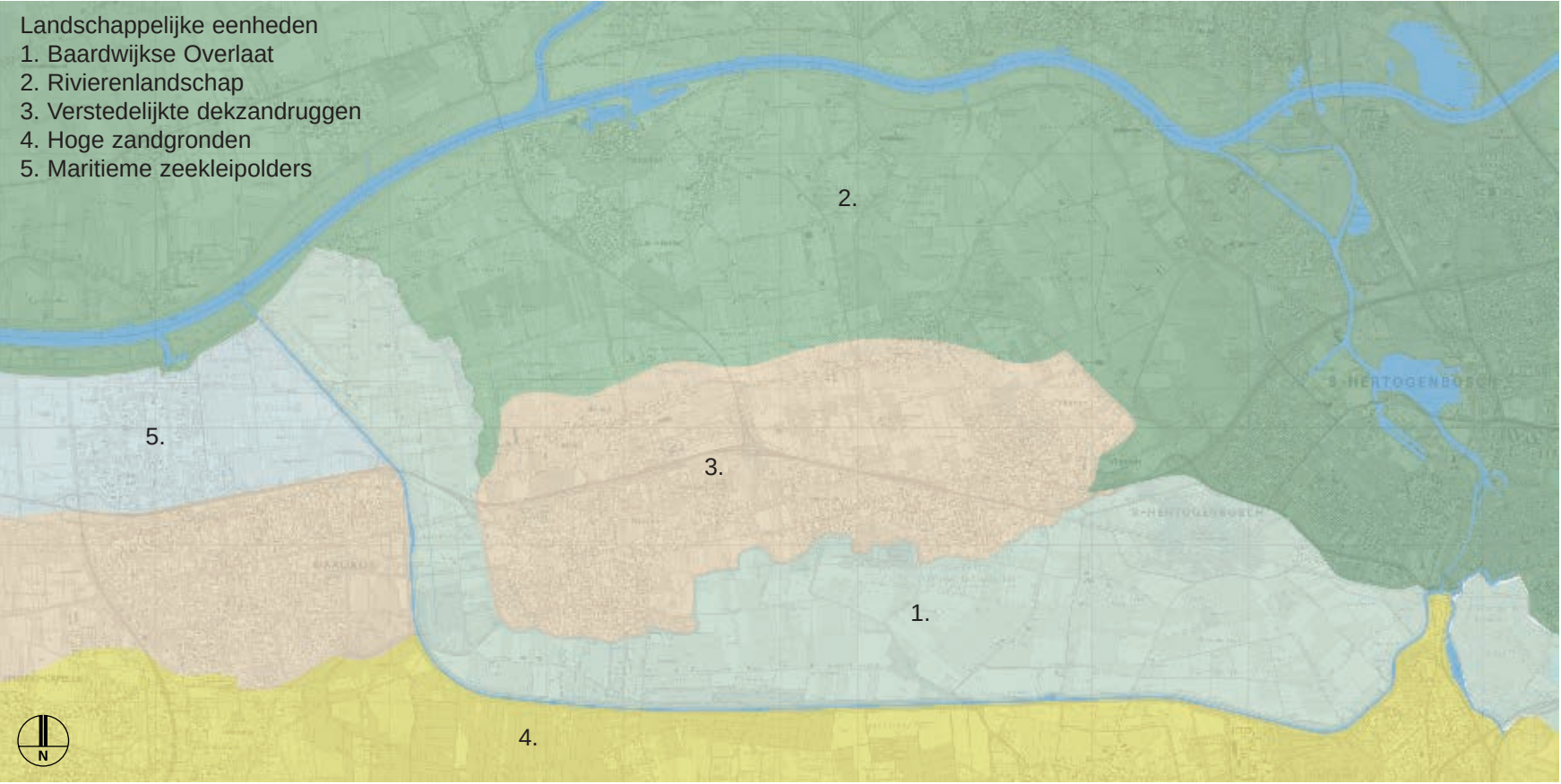


Open Biesertpolder met zicht op Vlijmen





- Landschappelijke eenheden
1. Baardwijkse Overlaat
 2. Rivierenlandschap
 3. Verstedelijkte dekzandruggen
 4. Hoge zandgronden
 5. Maritieme zeekleipolders





Baardwijkse Overlaat ten zuiden van de spoordijk



Nieuwkuijk gelegen op een dekzandrug



Zeedijk



Open Maritieme zeekleipolders, Waalwijk- Noord



Dijk Waalwijk ten zuiden van Overlaatweg



Bomen houden het dekzand vast bij de Loonse en Drunense Duinen

1. Baardwijkse Overlaat

De Overlaat is een relatief laaggelegen aaneengesloten gebied dat aangelegd is tussen 1766-1795 zodat voorkomen kon worden dat 's-Hertogenbosch overstroomde bij overstromingen van de Maas. Het overtollige water werd via de zuidzijde van Nieuwkuijk en Drunen richting de Maas geleid. De Baardwijkse Overlaat ligt in een gebied wat ontstaan is bij de 'ontmoeting' tussen relatief hoge zandgronden (Loonse en Drunense Duinen), grootschalige zeekleipolders (polders ten noorden van Waalwijk) en het rivierenkleilandschap. Het gebied werd ook ingezet voor militaire inundaties. De lager gelegen polders maakten deel uit van de Zuiderwaterlinie oftewel Zuiderfrontier. Dit is een Nederlandse militaire verdedigingslinie van de 16e en 17e eeuw. Deze functie is verloren gegaan bij de aanleg van het Afwateringskanaal (tussen 1907-1911). Aan beide zijden waren onverharde leidijken aangelegd. De Westelijke Leidijk bestaat nog, de Oostenlijke Leidijk is bij de verbreding van de overlaat in de 19de eeuw verdwenen². Er is sprake van een onderscheid tussen de oostelijke Zeedijk of Drunense- of Heidijk (beplante dijk) en de westelijke Liniedijk (onbeplante dijk); In het gebied liggen verschillende wielen. Wielen ontstaan door doorbraken van de dijken. Achter de dijk ontstaat een kolkende beweging, waardoor een 'rond' water ontstaat.

2. Rivierkleilandschap

Bij hoge waterstanden traden de rivieren buiten hun oevers waarbij klei en zand werden afgezet. Het zand werd in de directe omgeving van de rivier afgezet, het klei werd verderop afgezet. Omdat het klei gaat inklinken doordat het water uit de zware klei verdwijnt zijn deze zogenaamde komgronden lager komen te liggen. De komgronden zijn over het algemeen natter en nu als gras- en hooiland in gebruik.

Het gebied bestaat uit een strokenverkaveling met elzensingels haaks op de ontginningsbasis. Deze verkaveling is ontstaan omdat de zware klei moeilijk te bewerken was. Aan het einde van de vele slootjes werd een parallelsloot gegraven die breder was.

Door het uitgeven van rechten om het gebied te ontginnen ontstonden 800m opstreckende percelen. Deze stonden recht op de ontginningsas en zijn kenmerkend voor dit landschapstype.

De meer zandige oeverwallen worden veelal gebruikt voor akkerbouw en fruitteelt en worden gekenmerkt door kronkelige wegen.

Ten westen van Engelen, onder meer in het Engelse veld, 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 die uiteindelijk uitmondden in de

Hedikhuizensche Maas. Deze voormalige Maasarm fungeerde als boezem welke voorzien was van een sluis. Als het waterpeil op de Maas laag genoeg stond, kon het water uit de Hedikhuizensche Maas op de Maas geloosd worden.

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. Deze overlaat heeft tot in de jaren 60 dienst gedaan.³

3. Dekzandruggen

Tijdens het Weichselien was het Nederlandse landschap weinig begroeid. De wind had vat op het zand van de stuwwallen en uit rivierbeddingen. De dekzandruggen werden gevormd. Door de ligging van de dekzandruggen kon het water niet gemakkelijk worden afgevoerd. Er ontstonden moerassen en er vormde zich veen. De bebouwing bevindt zich op dan ook op de hoger liggende dekzanden en dekzandruggen. Het huidige Waalwijk is ontstaan op de oeverwal van het Oude Maasje door samengroeien van de kernen Baardwijk, Waalwijk en Besoijen, geconcentreerd aan de Grotestraat. De noordgrens van het lint van Waalwijk wordt bepaald door de Winterdijk. De bebouwing van Drunen wordt 'opgesloten' door de Heidijk. Waalwijk en Drunen (bestaan uit dekzanden- en ruggen) zijn geomorfologisch gezien van elkaar gescheiden door een te definiëren landschappelijke eenheid: de Baardwijkse Overlaat, inclusief de voormalige moerasachtige gebieden ten zuiden en westen ervan en de polders ('overstorte landen') ten noorden ervan.

4. De hoge zandgronden

In het gebied van de Loonse en Drunense Duinen zijn nog dekzanddekens en dekzandruggen te vinden. Door het kappen van de bossen door de bewoners tijdens de middeleeuwen kwamen de dekzandlagen vrij te liggen en ontstond er een stuifzandcomplex. De Loonse- en Drunense Duinen zijn het grootste stuifzandcomplex van Europa. Er is een hoog liggend landschap ontstaan met veel reliëf. Het stuifzand werd vastgelegd door de aanleg van naaldbossen.

5. Maritieme zeekleipolders

Tussen de Waalwijkse Haven, A59 en het Afwateringskanaal is het gebied opener en grootschaliger. De maritieme zeekleipolder zijn vlak, open cultuurlandschap met grotere blokvorige en rechthoekige percelen. Ze worden gekarakteriseerd door openheid en robuustheid.

2 Actualisering erfgoedkaart gemeente Waalwijk, okt. 2010

3 Plangebied inundatiegebied HOWABO, Natuurparel Moerputten-Vlijmens ven Bureauonderzoek en Inventariserend veldonderzoek januari 2010

Massa-Ruimte



Groen-blaauwe netwerken



2.3.2. Antropogeen

De landschapseenheden zijn gedurende de tijd aangepast door verschillende ontwikkelingen. Naast de oorspronkelijke oost-west bebouwingsstructuur is ook een noord-zuid georiënteerde structuur ontstaan.

Zowel de groen-blaue als de infrastructurele en de bebouwingsnetwerken beïnvloeden elkaar op verschillende schaalniveaus. Uiteengerafeld geven ze een goed beeld van de hoofd- en nevenstructuren. Gezamenlijk vormen ze een spinnenweb aan richtingen.

Ontginningsnetwerk (zie kaarten historische ontwikkeling);

- Baardwijkse Overlaat met de Heidijk en het afwateringskanaal: voornamelijk Oost-West.
- De relatie Bokhovense polder - Moerputten
- De dijkstructuur volgt voornamelijk de landschappelijke eenheden: Oost-West.
- Blauwe structuur (met turfvaarten): Noord-zuid.

Groen-blauw netwerk:

De hoofdstructuur van de ecologische groen-blaue netwerken is voornamelijk Noord-Zuid georiënteerd, rondom de 'eilanden' van bebouwing. De Baardewijkse Overlaat, de doorsteek bij het Ei van Drunen en het groen-blaue verbinding bij Vlijmen-Oost zijn de drie hoofdstructuren van noord naar zuid. De turfvaarten en hoofdwaterwegen zijn Oost-West georiënteerd.

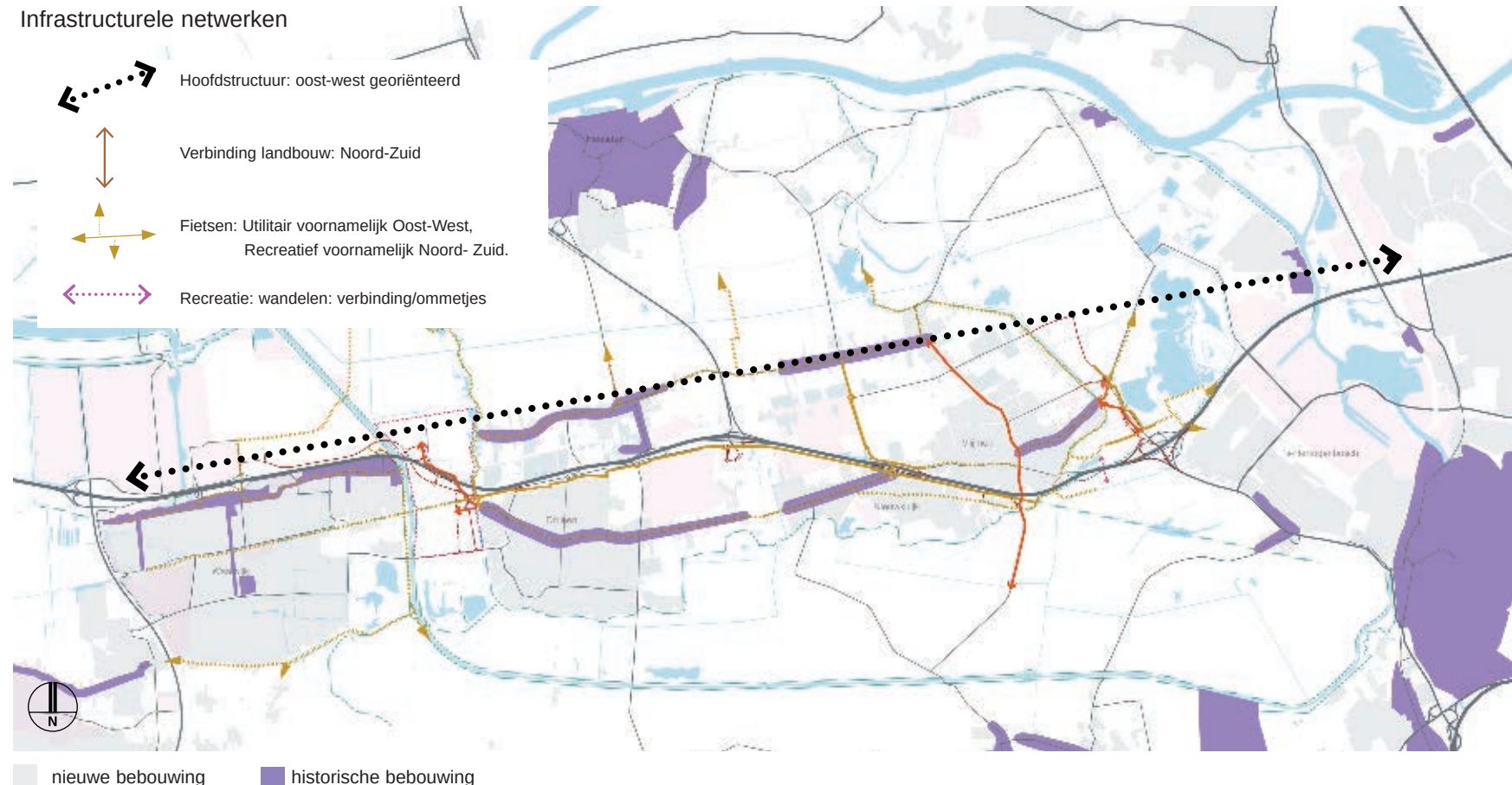
Infrastructureel netwerk;

Het infrastructurele netwerk van de wegen in hoogste hiërarchie zijn vooral oost-west georiënteerd. De infrastructuur volgt de hoger liggende dekzanden waaraan de bebouwing is gekoppeld. De A59 en de spoorlaan zijn daar goede voorbeelden van. Verder:

- De hoofdstructuur, de A59: Oost-West en vice versa.
- De parallelstructuur: Noord-Oost en vice versa.
- De voormalige spoorlijn: Oost-West.
- Verbinding landbouw: Noord- Zuid.
- Het recreatieve netwerk fietsen: noornamelijk Oost-West. Wandelen: verbinding/ommetjes.

Hiermee samen hangt de:

- Historische bebouwing: Oost-West.
- Nieuwe bebouwing: naast Oost-West ook Noord-Zuid.



2.4. Ruimtelijke ontwikkelingen en gebruik

2.4.1. Bedrijvigheid

Landbouw was in eerste instantie het hoofdinkomen van de bewoners van de Langstraat. Daarbij kan gedacht worden aan aardappelen, rogge en melkveehouderijen. In het noordelijke deel van het plangebied kwam ook fruitteelt voor.

Het leerlooien en de schoenmakerij was een nevenbedrijf van de landbouwers, evenals de mandenvlechterij. Het gebied leefde in het verleden voornamelijk van de productie van turf, hooi en griend. De scheepvaart heeft zich hierdoor enorm ontwikkeld om deze producten af te voeren. Het leerlooien ontwikkelde zich door de ideale ligging van Langstraat tussen het hoger liggende deel waar genoeg eikenschors aanwezig was en het lagere deel waar schoon water was en runderen gehouden konden worden voor de huiden. De schoennijverheid ontwikkelde zich vanaf het einde van de 18de eeuw. De schoenfabricage werd belangrijker dan het leerlooien. Verwante producten zoals lijm werd en ook in de directe omgeving van de Langstraat ontwikkeld. Halverwege de 20ste eeuw werd de productie verplaatst naar lage-lonenlanden waardoor de schoenenproductie sterk verminderde in Langstraat. Door infrastructurele ontwikkelingen werd het gebied goed toegankelijk en konden producten efficiënt worden aan- en afgevoerd. Het vestigingsklimaat voor andere bedrijven verbeterde en het gebied ontwikkelde zich verder. De glastuinbouw nam toe. Zo ook de metaalindustrie. Deze begon met de vestiging van

scheepsschroevenfabriek Lips in 1939. Ook het haventerrein met diverse jachtwerven ontwikkelde zich verder.

Tegenwoordig wordt het gebied nog steeds gekarakteriseerd door een grote bedrijvigheid. In de diverse structuurvisies worden ook meerdere ontwikkellocaties voor bedrijven aangewezen. Belangrijk hierin te noemen zijn de ontwikkeling 't Hoog in Vlijmen en de watergebonden bedrijvigheid in Waalwijk, die met de uitbreiding van Haven 8 een flinke impuls krijgt. De landbouw bestaat in het noordelijke kleige gedeelte uit rundveehouderijen en akkerbouw. In het gebied rond de Tuinbouwweg is er vooral vollegrond- en glastuinbouw te vinden. Het zuidelijke gedeelte van het plangebied bestaat uit rundveehouderijen. De Overlaat wordt gekarakteriseerd door grootschalige, grondgebonden landbouwbedrijven. Ook andere bedrijvigheid heeft zich gedurende de tijd gevestigd in het gebied. De gemeenten Heusden en Waalwijk hebben in het kader van GOL de glastuinbouw van Van Hulten gesaneerd. Dit draagt bij aan de kernwaarde van de baardwijkse overlaat, namelijk openheid.

Daarnaast is het gebied interessant voor de recreatie. In het verleden waren Autotron en het Land van Ooit grote attracties. Nu zijn het vooral de Loonse- en Drunense Duinen en de vesting Heusden de grootste trekkers.



Toeristische informatievoorziening



Diverse recreatieroutes in het gebied



Akkerbouw nabij Elshout

2.4.2. Ontwikkellocaties uit structuurvisie

Herstructureren / versterken centrumgebied

Het centrum van Waalwijk wordt versterkt. Het centrumgebied van Vlijmen zal worden geherstructureerd. Beide centra zijn belangrijke voorzieningencusters in de regionale structuur van de Oostelijke Langstraat.

Bovenregionale voorziening

Op het landgoed d'Oultremont (het voormalige Land van Ooit) mag een regionale voorziening worden ontwikkeld. Dit biedt kansen voor het vormgeven van deze plek.

Leisure en zorg

Aan de westzijde van Waalwijk ligt Zanddonk en is door zijn clustering van Leisure en zorgfuncties een belangrijk attractiepunt in de regionale structuur van de Oostelijke Langstraat.

Clustering sport- en onderwijsfuncties

Op twee plekken in Waalwijk worden sport- en onderwijsfuncties geclusterd. Deze voorzieningen vormen belangrijke ontwikkellocaties in de regionale structuur van de Oostelijke Langstraat.

Uitbreidingslocaties wonen en bedrijven / industrie

In de structuurvisies van Heusden en Waalwijk worden verschillende gebieden aangeduid als uitbreidingsmogelijkheid voor bedrijven en voor wonen. Deze ontwikkeling versterkt het verstedelijkte beeld van de dekzandruggen, zoals bijvoorbeeld ontwikkelkansen rondom de nieuw geplande insteekhaven in Waalwijk en de uitbreiding van bestaande industrieterreinen.



Nieuw bedrijventerrein langs Abt van Engelenlaan.

2.4.3. HoWaBo

Ten zuid-westen van 's-Hertogenbosch aan de rand van Vlijmen wordt een groot gebied ingericht als waterbergingsgebied. Dit zogenaamde Hoog Wateraanpak 's-Hertogenbosch (HoWaBo) moet wateroverlast in 's-Hertogenbosch in de toekomst voorkomen. Het HoWaBo vormt samen met de klimaatbuffer de groen-blauwe versterking van het project Vlijmen.

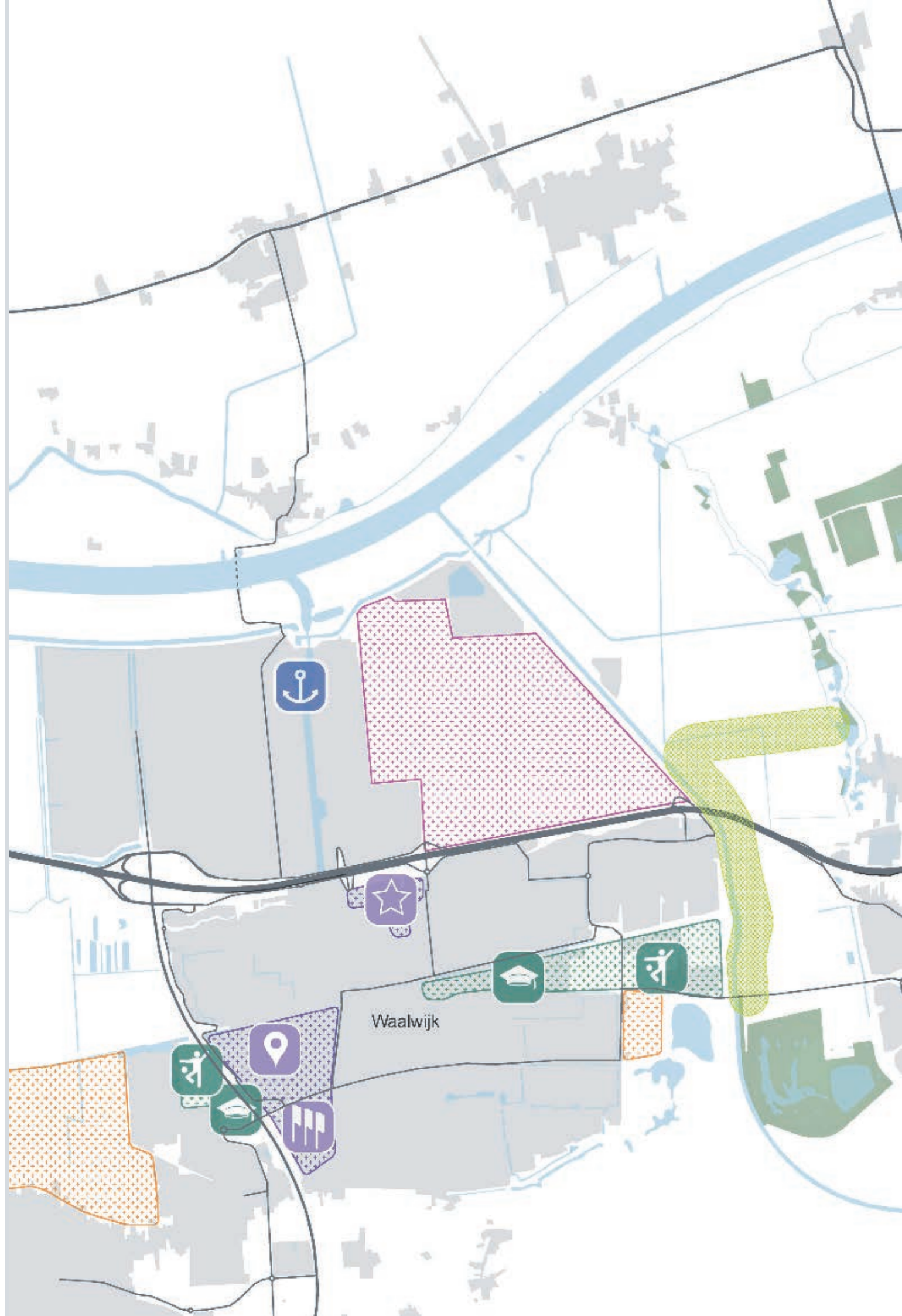


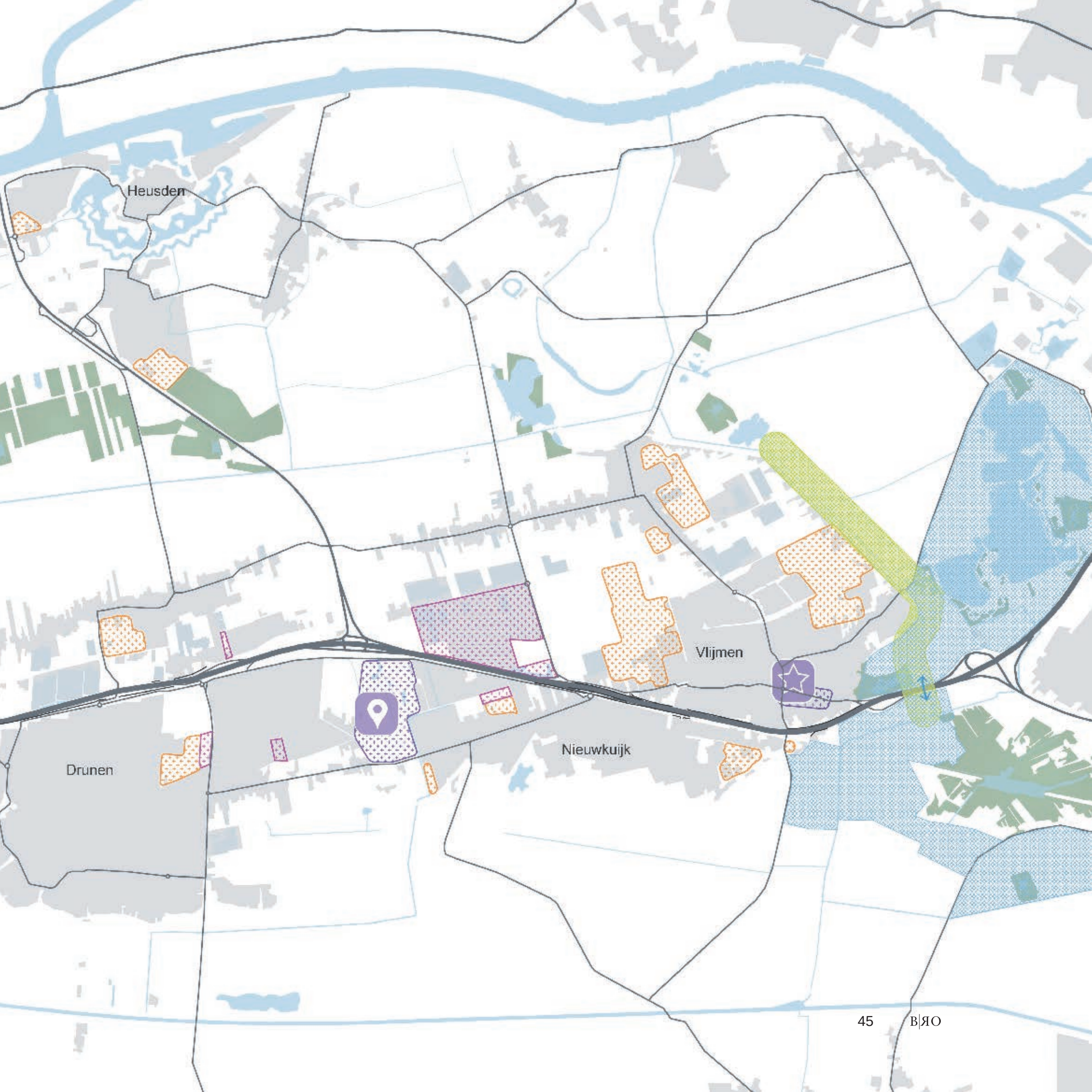
Meer ruimte voor waterberging in de toekomst.



Dijkstructuur langs Drongelens kanaal

	Bebouwd gebied
	Oogstbaar groen
	Water
	A59
	Hoofdirisicofunctie
	Havensamenwerking
	Herstructurering / versterken centrum
	Bovenregionale voorziening
	Loisuro en zorg
	Clustering sportfuncties
	Clustering onderwijsfuncties
	Uitbreiding bedrijven / industrie
	Uitbreiding woningbouw
	HOWABO
	EVZ





Heusden

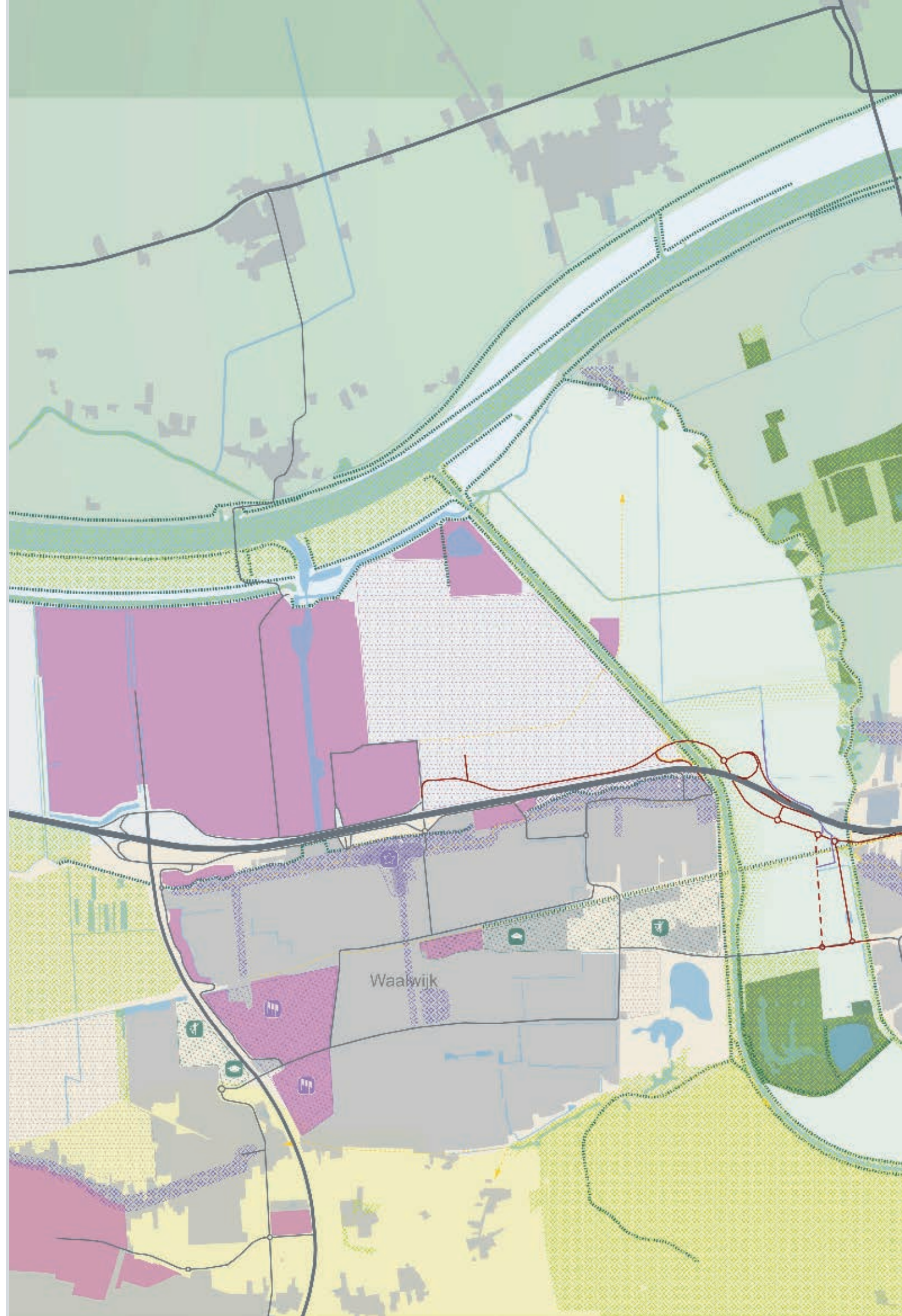
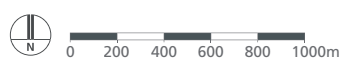
Vlijmen

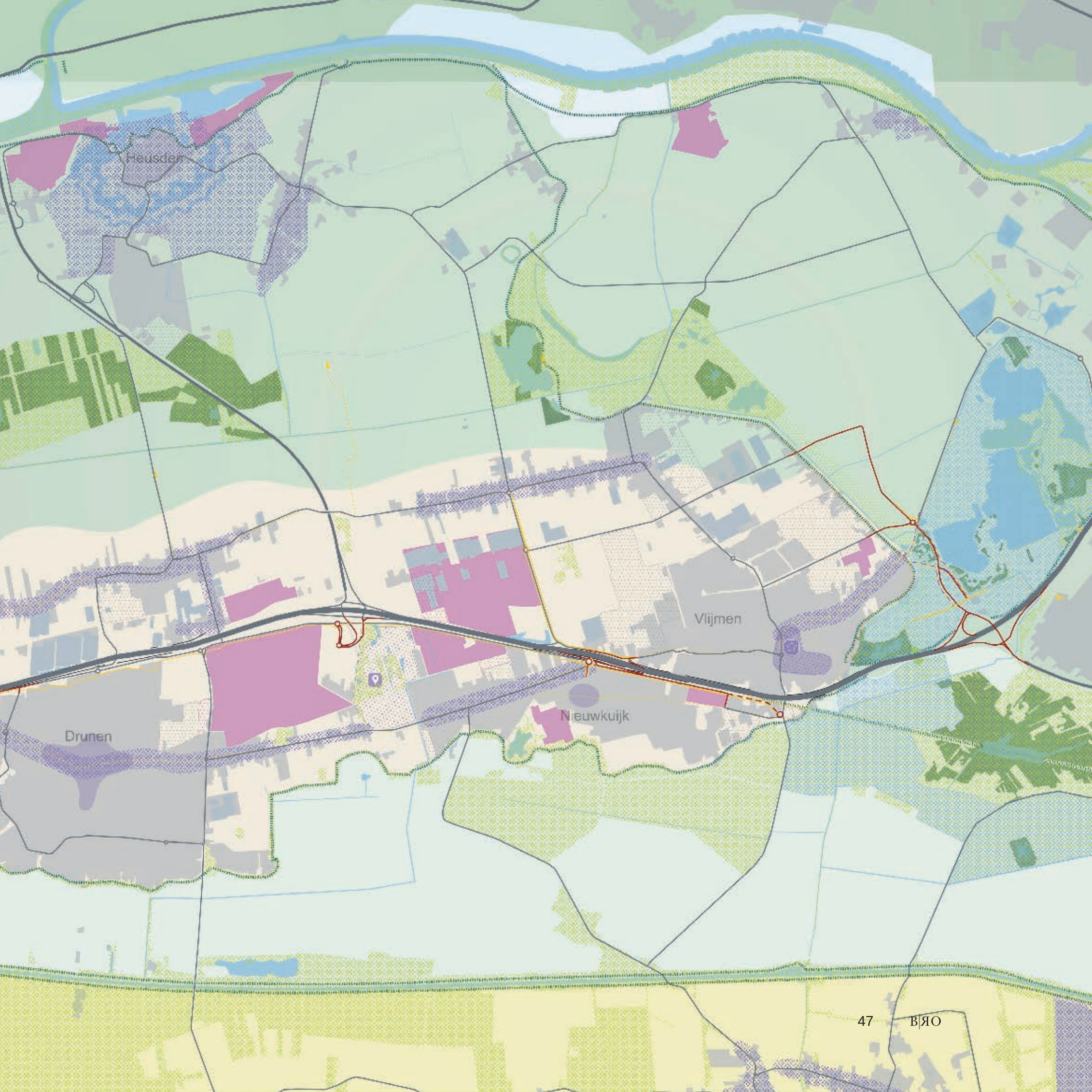
Nieuwkuijk

Drunen

Inventarisatiekaart

- Bebouwd gebied
- Opgeand groen
- Water
- Bedrijven- Industrieleinen
- Centrumgebied
- Opletuubouw
- A59
- Hoofdinfrastructuur
- Ecologische Hoofdstructuur
- Historische lintbebouwing
- Landschapseenheden met eigen karakter**
- Hoge, besloten zandgronden, Loonse e
- Lage, open Bwaardijkse Overlaat
- Verstedelijkte dekzandrug
- Rivierenlandschap met slagenverkevel
- Maritieme polders met slagenverkevel
- BOK**
- BOK - nieuwe infrastructuur
- BOK - fietspad
- BOK - landbouwverkeer
- Te ontwikkelen Ecologische Verbindingszone
- Ecopassage
- Herstructurering / versterken centrum
- Bovenregionale voorziening
- Leisure en zorg
- Clustering sportfuncties
- Clustering onderwijsfuncties
- Uitbreiding bedrijven / industrie
- Uitbreiding woningbouw
- HOWABO





03



Analyse

3.1 Inleiding

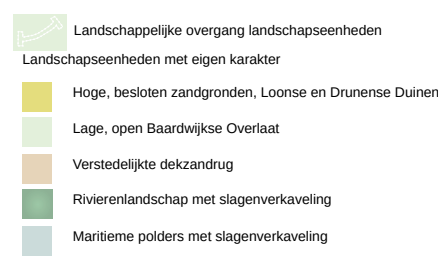
Vanuit de brede inventarisatie worden in dit hoofdstuk de belangrijkste kernkwaliteiten voor het studiegebied vastgelegd. De kernkwaliteiten zijn de bestaande elementen in het studiegebied die waardevol zijn voor landschap, ecologie, (cultuur-)historie en recreatie. Het zijn de ruimtelijke kwaliteiten die het gebied waarde geven en bij ontwikkelingen dienen te worden gerespecteerd, behouden of versterkt zodat de waarde behouden blijft (zichtbaar) voor de toekomst.

Met de doelen vanuit het BOK wordt aan de hand van de kernkwaliteiten beknopt de planessentie voor de vijf hoofdprojecten omschreven. De kernkwaliteiten vormen samen met de planessentie de basis waarop de ontwerpprincipes uit hoofdstuk 4 worden gebaseerd.



3.2 . Kernkwaliteiten

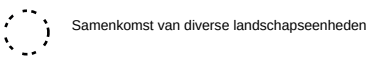
De kernkwaliteiten zijn de bestaande elementen in het studiegebied die waardevol zijn voor landschap, ecologie, (cultuur-)historie en recreatie. Het zijn de ruimtelijke kwaliteiten die het gebied waarde geven en bij ontwikkelingen dienen te worden gerespecteerd, behouden of versterkt zodat de waarde behouden blijft (zichtbaar) voor de toekomst. Op de volgende pagina staan de kernwaarden weergegeven in een kaartbeeld. De pagina daarna laat de kernwaarden 'gelabeld' zien.



Landschap

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 poldergebied 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.

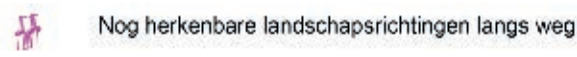
De Baardwijkse Overlaat is binnen deze landschapseenheden een bijzonder element met een rijk cultuurhistorische verleden. De Overlaat is daarom geduid als cultuurhistorisch vlak van provinciaal belang. De Baardwijkse Overlaat vertelt de geschiedenis van het gebied en geeft het gebied identiteit. De bestaande 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.



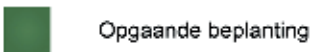
De A59 wordt op drie plaatsen Noord-Zuid gekruist door groen-blauwe structuren: in de Baardwijkse Overlaat, nabij het Ei van Drunen en bij Vlijmen Oost. De drie aanwezige groen-blauwe verbindingen die over de A59 in noord-zuidrichting lopen, zijn van waarde omdat hier de landschappelijke omgeving van 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 dijenstructuur met o.a. de Zeedijk, de Heidijk, de Winterdijk en Voordijk vertellen over de historie van het gebied. De Zeedijk met zijn groen-blauwe 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 is deze structuur verdwenen door diverse (bebouwde) ontwikkelingen. Daar waar ze nog herkenbaar is, vormt ze een kwaliteit en van waarde om herkenbaar te houden voor de toekomst.



In het gebied is de beplantingsstructuur, passende bij de landschapseenheid, gedeeltelijk nog aanwezig. Deze beplanting versterkt de herkenbaarheid van de gebiedskenmerken. Het vergroot het contrast tussen open en gesloten landschap en hebben ook ecologische kwaliteiten.

Ecologie

-  Bestaande EHS: Ecologische HoofdStructuur
-  Geplande EVZ: Ecologische VerbindingsZone

De bestaande EHS (Ecologische Hoofdstructuur) vormt een belangrijke bestaande waarde voor de Flora en Fauna in het gebied. De geplande Ecologische Verbindingszones (EVZ's) voegen hieraan nieuwe ecologische en recreatieve waardes toe.

 HOWABO

De HoWaBo (Hoogwateraanpak 's-Hertogenbosch) is waardevol omdat deze met de ontwikkeling van natte natuur de waterveiligheid van 's-Hertogenbosch en omgeving waarborgt.

 Naam Natuurgebied

In het studiegebied liggen diverse natuurgebieden die de parels van de natuur vormen. Deze zijn op de kaart benoemd.

Cultuurhistorie

 Eendenkooi

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

 Historische lintbebouwing

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 Langsstraat is de geschiedenis van het gebied herkenbaar.

 Bijzonder punt - kerk

 Bijzonder punt - molen

 Bijzonder punt - abdij

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.

 Voormalige spoorlijn

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 Waalijk, 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 spoorlijn is als onderdeel van de parallelstructuur minder zichtbaar maar krijgt opnieuw waarde in zijn gebruik als directe snelfietsroute tussen Waalwijk en Den Bosch.

Recreatie

 Beleving door recreatieroute

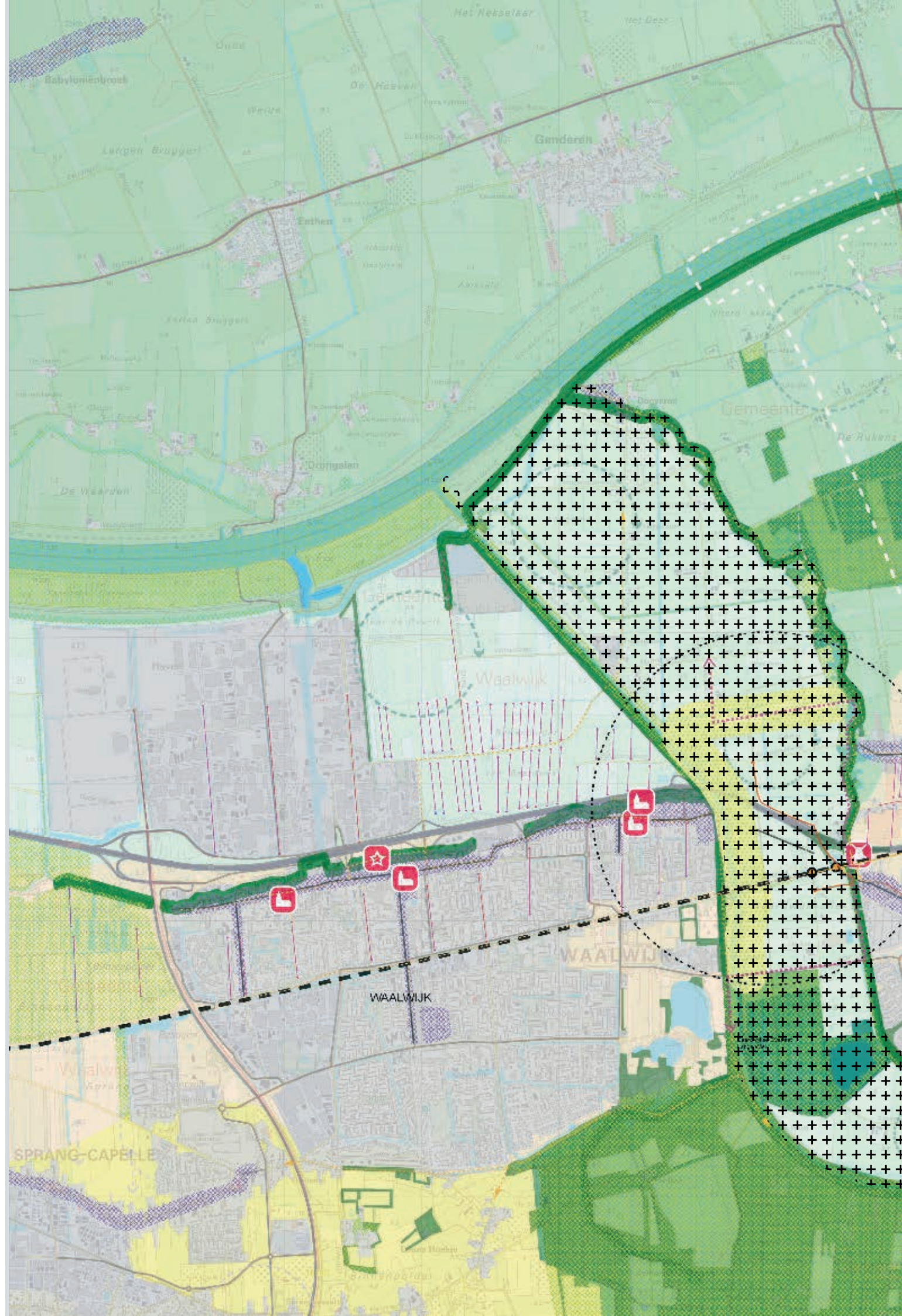
Diverse recreatieve fietsverbindingen lopen door het gebied en over de verschillende waardevolle structuren. Deze routes maken het projectgebied in al zijn facetten beleefbaar.

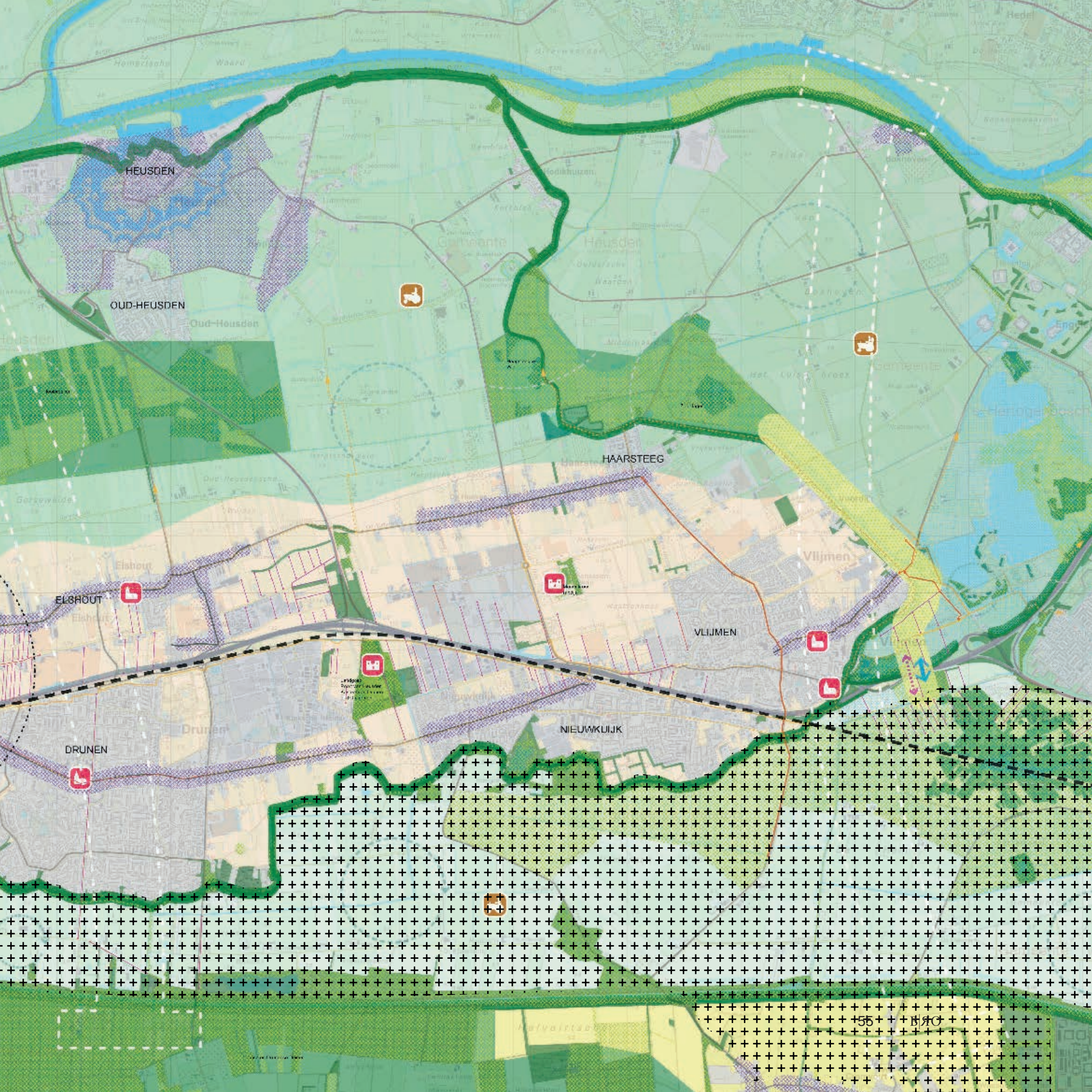
Economisch, maatschappelijke dynamiek

 Agrarisch gebied

Het gebied bestaat uit een combinatie van groen en rust met een werkklimaat. Diverse bedrijven hebben zich in het gebied gevestigd.

Kernqualiteiten





HEUSDEN

OUD-HEUSDEN

Oud-Heusden

HAARSTEEG

Vlijmen

VLIJMEN

NIEUWKUIJK

Drunen

DRUNEN

ELSHOUT

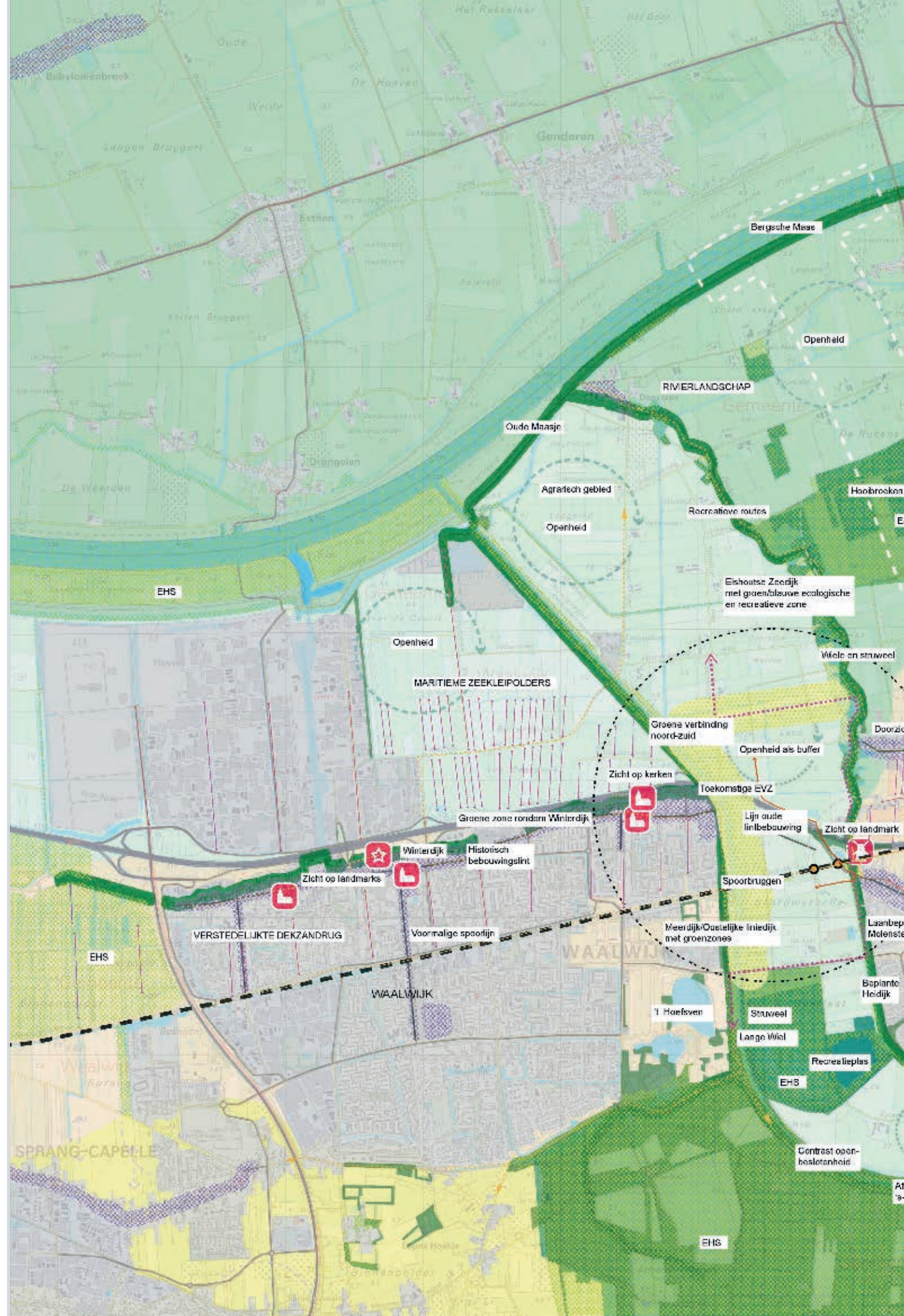


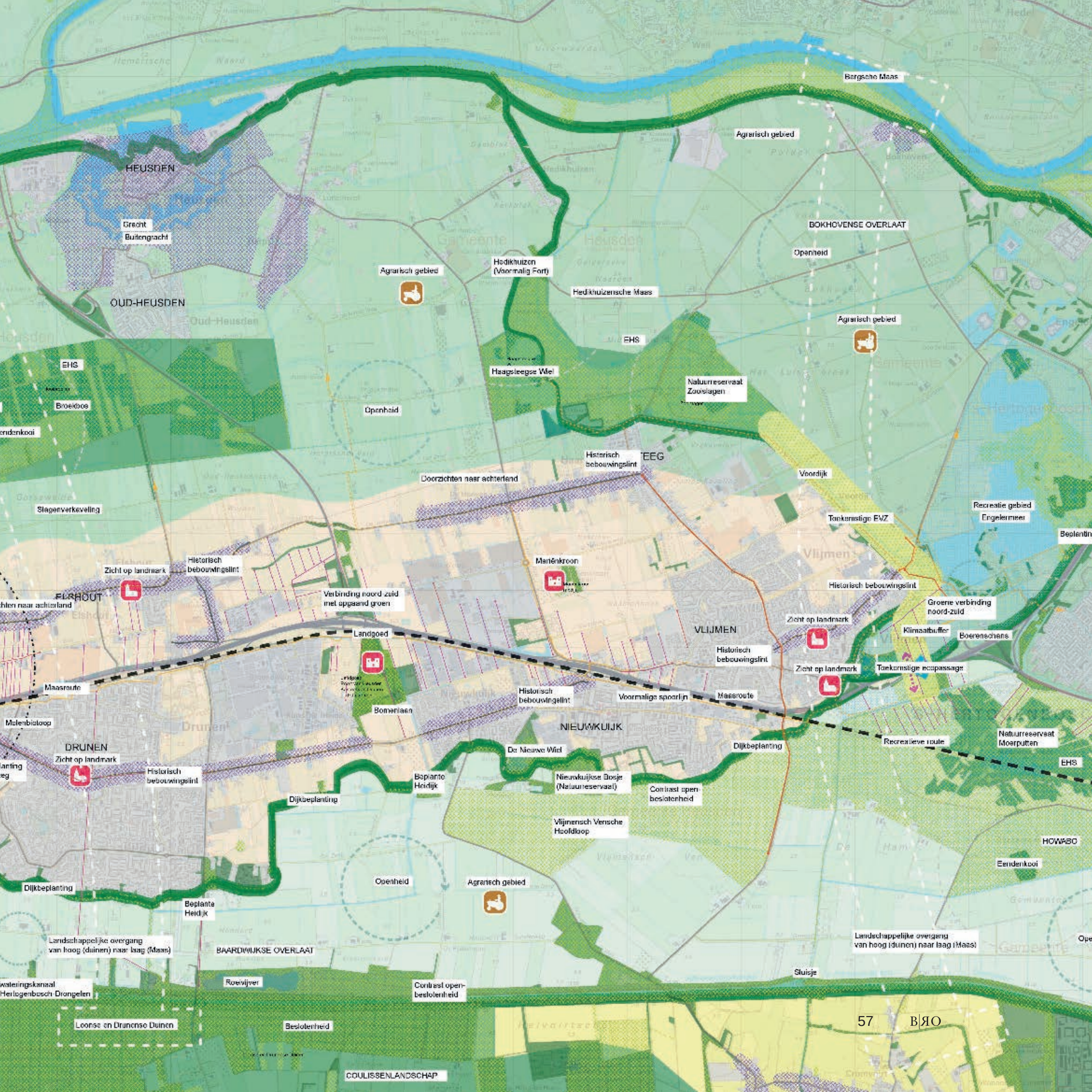
55

BR

Kernkwaliteiten (gelabeld)

- Oude gebied
- Infrastructuur
- Verticale groene oeversteek
- Oppervlaktebeplanting
- Waterwegen
- Landschapsovergang landschapseenheden
- Landschapseenheden met eigen karakter
- Hoge, beschutte zandgronden, Loonse en Drunense Duinen
- Lage, open laagdriftige Overlaat
- Versnietdijkdekking
- Rivierlandschap met slagenverkeveling
- Met kleine polders met zagenverkeveling
- Samenkomst van diverse landschapseenheden
- Openheid
- Nog te ontwikkelen landschapseenheden langs weg
- Dijken
- Bontland
- Oppervlaktebeplanting
- Bontland
- Bos
- Landgoed 'Punt van Huisdijk'
- Bestaande EHS: Ecologische Hoofdstructuur
- Geplande EVZ: Ecologische Verbindingszone
- HOUTWEG
- Natuurgebied
- Historische zichtlijnen
- Beleving door recreatieve routes
- Voormalige spoorlijn
- Monumentale brug
- Historische lintbebouwing
- Agrarisch gebied en verbindingen
- Opzender punt - kerk
- Rijzonder punt - molen
- Rijzonder punt - stad
- Verbindingen nieuwe wandelpaden





HEUSDEN

OUDE-HEUSDEN

Hedikhuizen
(Voormalig Fort)

BOKHOVENSE OVERLAAT

TOEKOMSTIGE EVZ

Historisch bebouwingslint

TOEKOMSTIGE EVZ

Recreatie gebied
Engelenmeer

Zicht op landmark

Historisch bebouwingslint

Verbinding noord-zuid
met opgaand groen

Landgoed

Marténkroon

VLIJMEN

Zicht op landmark

Groene verbinding
noord-zuid

Klimaatbuffer

Boerenschans

Toekomstige ecopassage

Recreatieve route

Natuurreservaat
Moerputten

DRUNEN

Historisch bebouwingslint

Dijkbeplanting

Beplante
heidijk

NIEUWKUIJK

De Nieuwe Wiel

Nieuwkuijke Bosje
(Natuurreservaat)

Contrast open-
beslotenheid

Vlijmensche
Hoofdloop

Agrarisch gebied

Openheid

Beplante
heidijk

BAARDWIJKSE OVERLAAT

Roefvijver

Contrast open-
beslotenheid

Beslotenheid

Loonse en Drunense Duinen

COULISSENLANDSCHAP

57

100



Openheid als buffer in de Baardwijkse Overlaat ten zuiden van de Spoordijk



Dijken als omkadering polders



Zeer oude bomen langs de Zeedijk



Sloten en verkaveling versterken het open karakter



Spoordijk als rechte lijn in het landschap



Monumentale Spoorbrug

Conclusie kernkwaliteiten

De kernkwaliteiten zijn de bestaande elementen in het studiegebied die waardevol zijn. Het zijn de ruimtelijke kwaliteiten die het gebied waarde geven en bij ontwikkelingen dienen te worden gerespecteerd, behouden of versterkt, zodat de waarde blijft behouden (en zichtbaar blijft) voor de toekomst.

Hoe dit kan worden bereikt, is opgenomen in onderstaande tabel.

Wat dient bevordert te worden	Op welke manier	Wat dient voorkomen te worden
In het gebied komen diverse landschappelijke eenheden samen. Door de nog bestaande landschappelijke kenmerken te versterken wordt het gebied leesbaarder.	Het contrast tussen de hoge zandgronden en de Maas met tussenliggende landschappelijke eenheden dient behouden te blijven. Dit komt tot uiting door de contrasten te versterken. De Hoge Zandgronden dienen besloten te blijven: zo weinig mogelijk groen kappen. De Baardwijkse Overlaat dient meer open gemaakt te moeten worden in noord-zuid richting door zo weinig mogelijk objecten toe te voegen. De dekzandgronden bestaan uit bebouwing en de rivierkleigronden uit weidegronden.	Dat het contrast tussen open en besloten verdwijnt, want daarmee wordt de overgang van de landschappelijke eenheden onherkenbaar en het landschap onleesbaar.
Het gebied als een eenheid.	Zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande structuren en zo min mogelijk nieuwe lijnen en/of vlakken toevoegen aan het landschap.	Er dient voorkomen te worden dat het gebied verder versnipperd raakt.
De nog bestaande landschappelijke karakteristieken van de Baardwijkse Overlaat versterken. De eenheid van de Overlaat is in het verleden verloren gegaan door de aanleg van de Spoordijk, de A59 en de bosvorming rond het nieuwe Wiel. Toch is het gebied ten zuiden van de Spoordijk nog steeds relatief open ten opzichte van de verstedelijkte eilanden van Drunen en Waalwijk en vormt het een buffer tussen beide gebieden. Het is zaak om de openheid zoveel mogelijk te behouden en verdergaande versnippering tegen te gaan.	Behandel de Overlaat als ruimtelijke eenheid. De wegen dienen in de uitwerking te allen tijde ondergeschikt te zijn aan die openheid en zo min mogelijk massa toe te voegen in de vorm van beplanting, verlichting, verkeersborden, geluidsschermen, verhoogde ligging etc. De openheid wordt door de bestaande deels beplante dijken omsloten. Deze dienen als eenheid behouden te blijven.	De Baardwijkse Overlaat dient herkenbaar te blijven zodat de historische achtergrond van het gebied niet verloren gaat. Een gevolg van het verdwijnen van deze barrière kan zijn dat Waalwijk en Drunen aan elkaar groeien. Dit dient voorkomen te worden.
De nog bestaande landschappelijke karakteristieken versterken/zichtbaar maken. Door ontwikkelingen in verschillende richtingen is de geometrische structuur van het landschap aan het verdwijnen.	De verkaveling versterken door de sloten inclusief de openheid zoveel mogelijk te behouden.	Extra richtingen in het landschap toevoegen waardoor het gebied 'onleesbaar' wordt.
De nog bestaande landschappelijke karakteristieken van de dekzandruggen versterken / zichtbaar maken.	Vanouds ligt de bebouwing op de dekzandruggen. Om de landschappelijke structuur zoveel mogelijk intact te houden, dienen nieuwe uitbreidingen zoveel mogelijk binnen de dekzandrug plaats te vinden.	Verloren gaan van de karakteristieken van het landschap en het verder dichtgroeien van het gebied.



Elshoutse wielen als ecologische elementen



Lintbebouwing Waalwijk op dekzandrug



Benadrukken noord-zuid doorsnijding van het landschap



Molen als cultuurhistorisch element



Agrarisch gebied



Abdij Mariënkroon

Wat dient bevordert te worden	Op welke manier	Wat dient voorkomen te worden
De nog bestaande noord-zuid georiënteerde groen/blauwe zones (doorsnijdingen) behouden/versterken.	Ontwikkelingen zoveel mogelijk beperken en buiten deze groen/blauwe zones houden.	Aan elkaar slibben van ontwikkelingen en het verdwijnen van de groen/blauwe verbindingen inclusief EVZ en EHS.
Zoveel mogelijk zicht naar het omliggende landschap ter bevordering van de oriëntatie/herkenning.	Barrières opheffen zodat zicht vanaf diverse routes naar de omgeving mogelijk is.	Verloren gaan van het zicht en de daarbij behorende oriëntatie van de bezoeker met het omliggende landschap.
HOWABO is belangrijk voor de toekomstwaarde van het gebied. Deze dient gerealiseerd te kunnen worden.	Geeft het gebied toekomstwaarde. Wellicht kan deze beleefbaar voor de bezoekers worden gemaakt.	Een niet toekomstgerichte ontwikkeling waar geen ruimte meer is voor ontwikkeling.
De cultuurhistorische geschiedenis van het gebied zichtbaar houden als karakteristiek en de identiteitsdrager van de plek.	Cultuurhistorische elementen herkenbaar en zichtbaar houden en waar mogelijk versterken.	Dat de koppeling met het verleden verdwijnt en hiermee de identiteit en karakter van het gebied.
Bruikbaarheid en leesbaarheid van het wegnnet versterken.	Eén duidelijke complete structuur maken, met een duidelijke richting, duidelijke markeringen en met een begin- en eindpunt.	Onvindbare weg, qua oriëntatie zich niet rechtstreeks gericht op het doel.
Versterking herkenning (en hiermee het imago) van de omliggende steden/kernen.	Zicht op herkenbare elementen verbeteren.	Onherkenbare omgeving waarin verschillende kernen zijn die opgaan in het geheel en niet als zelfstandig herkenbaar zijn.
Nieuwe infrastructuur draagt bij aan sociale veiligheid.	Er is zicht op de weg en de snelfietsroute, en door het het toepassen van verlichting op plekken waar dit nodig is.	Nieuwe infrastructuur draagt bij aan onveilige situatie.
De nieuwe infrastructuur is toekomstgericht.	Nieuwe infrastructuur houdt rekening met toekomstige ontwikkelingen zodat deze snel en eenvoudig ontsloten kunnen worden.	Nieuwe infrastructuur belemmert de ruimte voor verdere ontwikkeling.

3.3. Potentie

Behalve de kernkwaliteiten van de plek heeft het gebied en het project de potentie om nieuwe (niet direct op de kaart zichtbaar) kwaliteiten toe te voegen of een nieuwe belevingslaag toe te voegen.

Herkenning en identificering van de kernen

De kernen langs de A59 zouden zich meer kunnen identificeren en zichtbaar maken voor de voorbijganger. De bekendheid kan hierdoor verbeteren. Het toepassen van een icoon of bepaalde inrichting van de weg kan hieraan bijdragen. Dit kan leiden tot een imagoversterking.

Versterken ecologische kwaliteiten

De ecologische meerwaarde kan bereikt worden door het snelweggroen aan te sluiten op bestaande, waardevolle ecosystemen rondom de dijken en bermen in het gebied. De bermen, overhoeken, tussenruimten en klaverbladen van de weg kunnen ingezet worden ter versterking van de ecologische kwaliteit ter plaatse en als verbinding tussen de natuurkernen en linten.

Relicten

In het gebied liggen diverse relictten uit het verleden. De één meer zichtbaar dan de ander. Het zichtbaar maken of markeren in het veld van deze relictten is een potentie om de identiteit van het gebied te versterken. Te denken valt onder andere aan de Zuiderwaterlinie, de Boerenschans (gelegen in de Biesertpolder bij Vlijmen en onderdeel van het beleg van 's-Hertogenbosch uit 1629) en de overlaatfunctie van de Baardwijk en Bokhovensepolder.

Opwekken duurzame energie

Door de inpassing van bijvoorbeeld zonnepanelen kan elektrische energie opgewekt worden. Deze kan gekoppeld worden aan oplaadpalen voor elektrische auto's en overig straatmeubilair.

Samenhang cultuurhistorische elementen

In het gebied zijn diverse cultuurhistorische elementen te vinden. De samenhang tussen deze elementen kan versterkt worden. Zichtbaarheid en herkenbaarheid zijn belangrijke aspecten om de cultuurhistorie voor het grotere publiek toegankelijk te maken. Dit kan gerealiseerd worden door het toevoegen van educatieve, informatieve borden, maar ook door het toevoegen van bijvoorbeeld specifieke (langzaamverkeers)routes. Bij de inrichting van de weg dienen bestaande zichtlijnen op deze relictten en cultuurlandschappen zo veel mogelijk behouden te blijven en kunnen nieuwe doorzichten worden toegevoegd. Bij de inrichting van de gebieden rondom deze elementen dient te worden ingespeeld op deze potentie.

Cradle-to-Cradle

Door verschillende kringlopen van energie/materialen binnen het gebied aan elkaar te koppelen kan er een bepaalde efficiëntie en duurzaamheid ontstaan. In het gebied zijn verschillende ontwikkelingen gepland in glastuinbouw, wonen en werken. Door deze functies specifiek te kiezen en aan elkaar te koppelen (bijvoorbeeld energetisch) kan er een meerwaarde worden ontwikkeld.



Brabant

3.4. Planessentie

Voor de hoofdprojecten van de GOL staan in de tabel hiernaast de planessenties. Het zijn de uitgangspunten om de ruimtelijke kwaliteit (vanuit de kernkwaliteit) en de functionele uitgangspunten van het BOK in het ruimtelijke ontwerp te borgen.

Het begrip ruimtelijke kwaliteit is hierbij onderverdeeld in vier aspecten (zoals beschreven in hoofdstuk 1.3):

- verblijven
- voortbewegen (op de parallelstructuur)
- oriëntatie, identificatie
- bestendigheid

Ruimtelijke kwaliteit	Verblijven	Voortbewegen	Oriëntatie en identificatie	Bestendigheid
Hoofdproject				
A59 en de parallelstructuur	- Nieuwe ontwikkelingen inpassen in bestaande richtingen van de verkaveling van het landschap. - Bestaande open ruimtes en zichten behouden zodat het rijden over de weg aangenaam is. - Aan de snelfietsroute liggen op bijzondere landschappelijke of cultuurhistorische waardevolle plekken rustpunten.	- Het tracé van de parallelstructuur wordt gekoppeld aan bestaande en geplande ontwikkelingen zodat de route efficiënt functioneert. - De parallelstructuur brengt het regionale verkeer snel en efficiënt naar de plek van bestemming. - Fietsverkeer wordt via een snelfietsroute naast de parallelweg gefaciliteerd of volgt het tracé van de spoorlijn.	- De parallelstructuur vormt een essentieel onderdeel van de leefbaarheid van de kern Vlijmen, Nieuwkuijk, Drunen en Waalwijk als deze op een herkenbare en logische wijze de voorzieningen clusters en bedrijventerreinen aan elkaar koppelt. - Hoofdrichting van de parallelstructuur is oost-west georiënteerd. - De snelfietsroute is eenduidig gematerialiseerd.	- Nieuwe structuren worden gekoppeld aan bestaande structuren. - Fietsverkeer wordt via een snelfietsroute naast de parallelweg gefaciliteerd of volgt het tracé van de spoorlijn.
Baardwijkse Overlaat - Waalwijk - Drunen-West	- Openheid dient zichtbaar te zijn en te blijven vanaf de diverse routes. - Geen (opgaande) elementen toevoegen. - Opgaande beplanting beperken, waar mogelijk verwijderen. - Niet historische opgaande elementen zo veel mogelijk verwijderen.	- Openheid behouden door koppeling nieuwe aan bestaande structuren. - Verschillende stromen vanaf de A59 koppelen aan de parallelstructuur.	- De Baardwijkse Overlaat als herkenbaar element in het geheel versterken. - Dijkenstructuur als eenheid herstellen en niet onderbreken. - Historische elementen zichtbaar (maken) (lijnvormig en puntvormig). - Toevoegen van water als verwijzing naar de overlaatfunctie.	Ontwikkeling, nieuwe wegen koppelen aan de bestaande structuren.
Drunen- Oost	Het Ei zelf is een verkeerskundige knoop en heeft beperkte verblijfskwaliteit. De groen-blauwe noord-zuid verbinding over het Ei versterken.	Verschillende stromen vanaf de A59 koppelen aan de parallelstructuur.	Herkenbaarheid versterken door het zichtbaar maken van het Ei. Dit betekent het verwijderen van de niet structurerende beplanting. Structurerende beplanting toevoegen.	Nieuwe aansluitingen naar het Ei inpassen zodat versnippering wordt tegengegaan. De bestaande groen-blauwe structuur handhaven en beleving door langzaamverkeersroutes.
Nieuwkuijk	Het is een verkeerskundige knoop. De verblijfskwaliteit kan verbeterd worden door een duidelijke structuur aan te brengen, bijvoorbeeld met beplanting.	- Duidelijke doorgaande route voor de parallelweg creëren. - De verbinding Vlijmen - Nieuwkuijk faciliteren, ook voor het fietsverkeer. - Een overzichtelijk, veilig, kruispunt creëren. - Vrijliggende fietsverbinding tussen Haarsteeg en Nieuwkuijk inpassen.	- Het toevoegen nieuwe elementen die verwijzen naar het historische lint van Nieuwkuijk-Vlijmen. - De spoorlijn als doorgaande lijn zichtbaar maken.	- Oppakken van de historische lintbebouwingstructuur in de inrichting - De spoorlijn is herkenbaar over zijn gehele lengte.
Vlijmen Oost	- Groen-blauwe structuur beleefbaar maken door het zichtbaar te maken. - De polders als open gebieden behouden. - Zo mogelijk het toevoegen van langzaamverkeersroutes.	- Nieuwe randweg realiseren. - Aansluiting op de A59 creëren.	- Zicht op herkenbare landmarks en landschappelijke elementen zoals de Biesertpolder en het aanzicht op Vlijmen behouden/versterken. - De Voordijk gebruiken als oriënterend landschappelijk element. - Herkenbare openheid van de Bokhovense polder behouden.	- Verdere doorsnijding van het landschap voorkomen door bestaande infrastructuur te gebruiken als basis voor de nieuwe ontsluiting. - Verkeersstromen bundelen. - Historische richtingen gebruiken als basis.

Planessentie

- Beleefbaar gebied
- ASA
- Dijk
- oude linten
- EWZ
- Openheid
- Beleefbaar Openheid
- Opgezande beekstroom





Verbijzonderen

Vlijmen
Verkeersafwikkeling
i.c.m. (cultuur-)historie
beleefbaar maken

Doorstroming, oriëntatie en
herkenbaarheid van de plek

Zicht op landschap(-samenhang)
minimale versnippering
behoud groen/blauwe zone

Haarsteeg

Nieuwkuijk

Drunen

04

Randvoorwaarden en uitgangspunten



4.1. Project A59 en de parallelstructuur



Introductie

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de volgende gebieden:

- 4.1.1. Beeld van de A59
- 4.1.2. Ontwerpprincipes rondom A59
- 4.1.3. Snelfietsroute oost-west

In de eerste 2 paragrafen worden de ruimtelijke kwaliteit van en voor de A59 beschreven en verbeeld. Het is een beeld op hoofdlijnen, die in de deelprojecten in de hierop volgende paragrafen verder wordt uitgewerkt.

In 4.1.3. is de algemene ruimtelijke visie voor de gehele van oost naar west lopende snelfietsroute beschreven en verbeeld. Deze snelfietsroute loopt door het gehele gebied en is in de verschillende deelgebieden plaatselijk uitgewerkt.

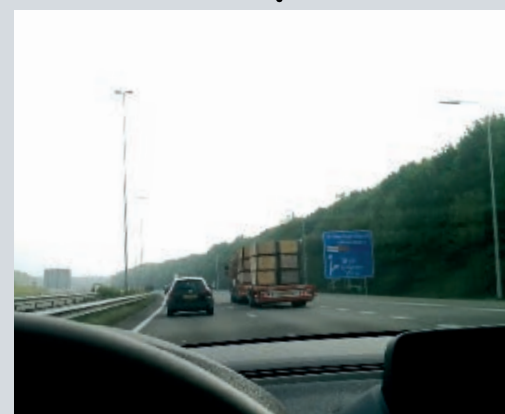
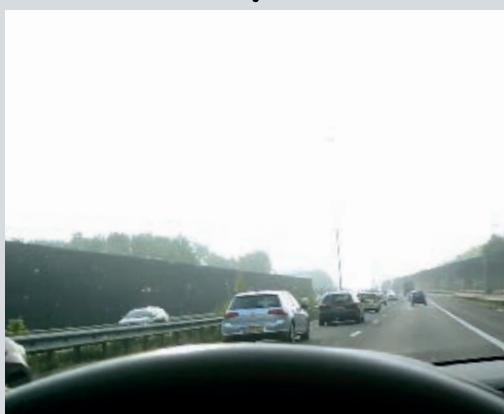
4.1.1 Beeld van de A59



De route langs de A59 laat een gevarieerd beeld zien. Deze variatie wordt gefaciliteerd door de diversiteit in straatmeubilair, uitzicht op de omgeving en snelheden. De A59 is een provinciale weg, maar heeft niet de uitstraling en voldoet ook niet aan de wensen en eisen die bij een dergelijke weg horen.

Het aantal rijbanen van de snelweg is overal gelijk. Op diverse plaatsen liggen er parallelwegen naast de snelweg, waardoor de beleving van het aantal rijbanen hier anders is. De foto's laten een beeld van de snelweg zien, bekeken door de ogen van de automobilist.



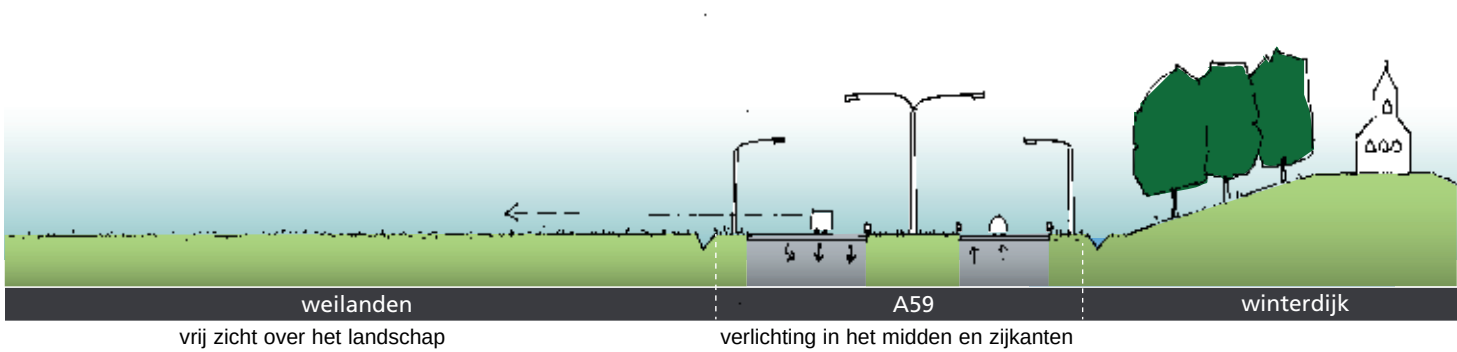


Op de linker pagina wordt de huidige situatie vereenvoudigd weergegeven. Op de rechter pagina staat de gewenste situatie. Deze komt voort uit de vertaling van de kernkwaliteiten.

Ter hoogte van Waalwijk



Huidige situatie



Ter hoogte van de Baardwijkse Overlaat



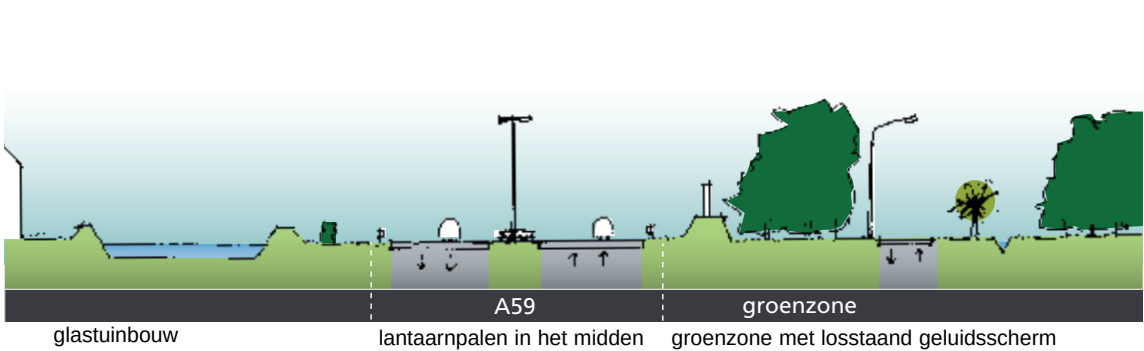
Huidige situatie



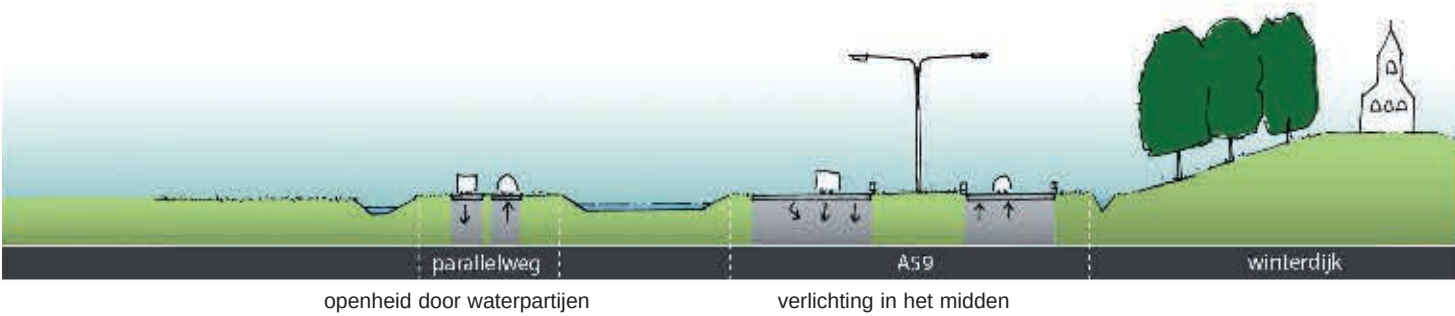
Ter hoogte van Drunen



Huidige situatie



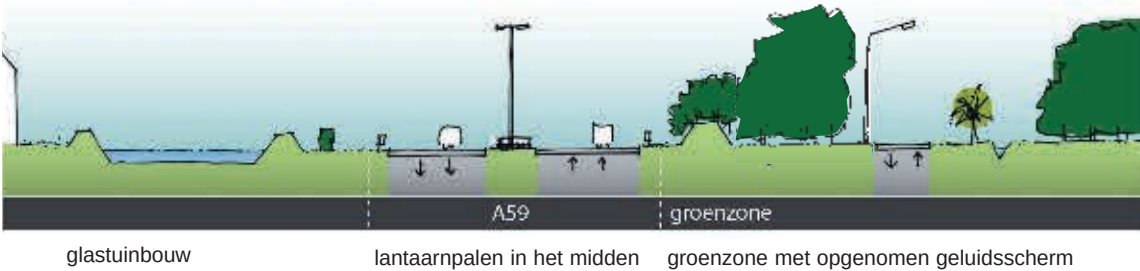
Gewenste situatie



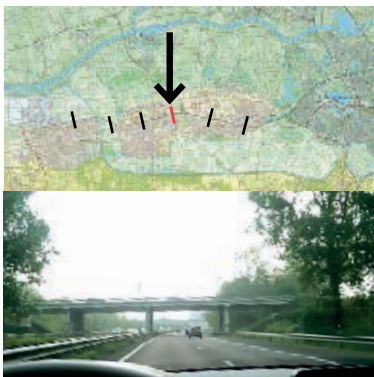
Gewenste situatie



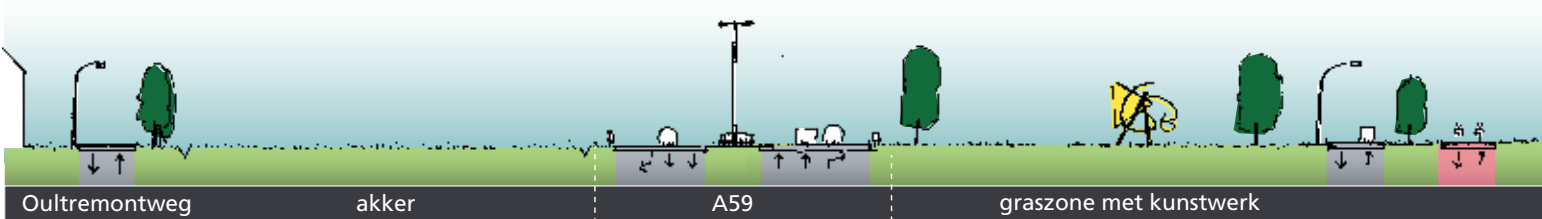
Gewenste situatie



Nabij het Ei van Drunen



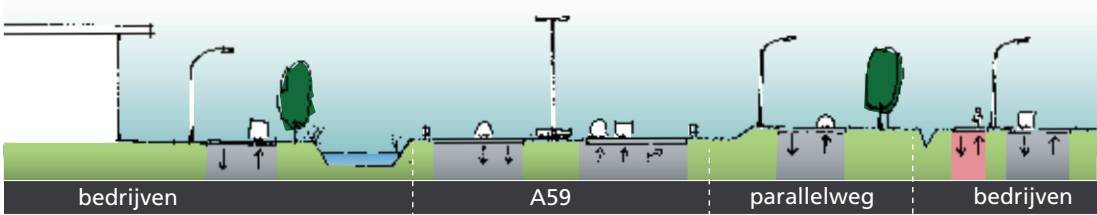
Huidige situatie



Tussen het 'Ei' en Nieuwkuijk



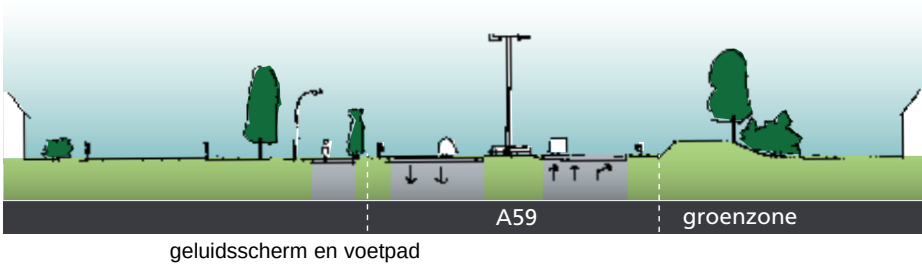
Huidige situatie



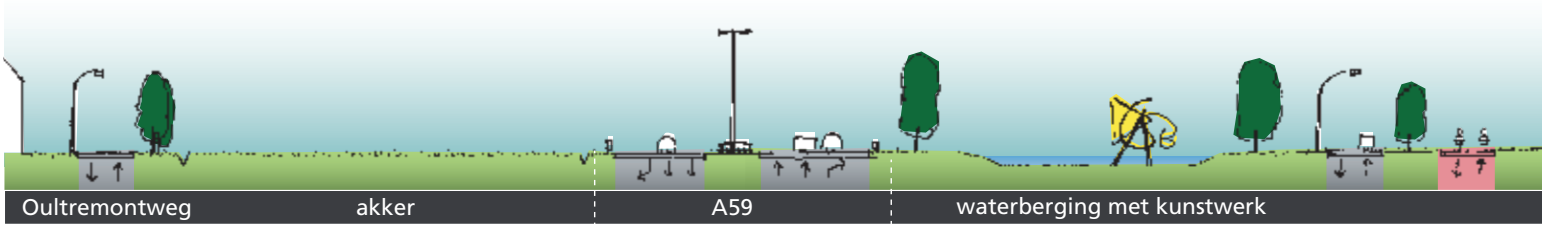
Ter hoogte van Vlijmen



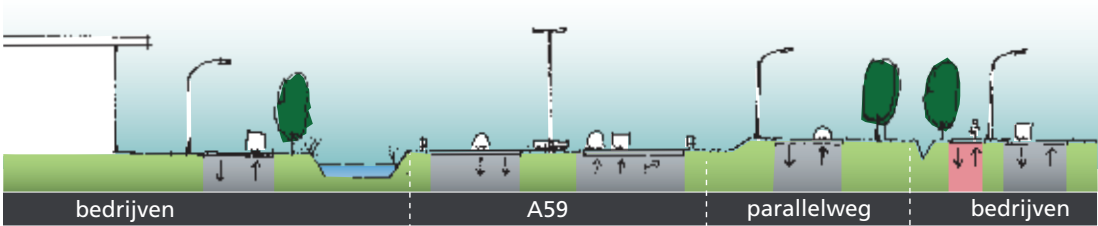
Huidige situatie



Gewenste situatie

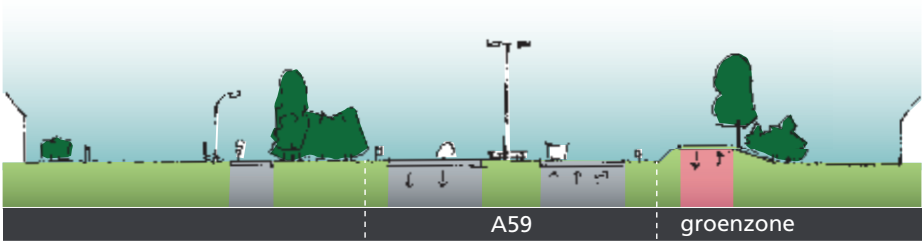


Gewenste situatie



toevoegen groenstructuur
langs snelfietsroute

Gewenste situatie



inpassing snelfietsroute op spoordijk

4.1.2. Ontwerpprincipes rondom A59



Introductie

De A59 heeft verschillende gezichten en doorsnijdt verschillende landschappelijke eenheden. Ieder punt heeft zijn eigen zicht. Langs het tracé ziet men geluidswallen, geluidswanden, glastuinbouw, bedrijven, woningen en groen.

Kernkwaliteiten

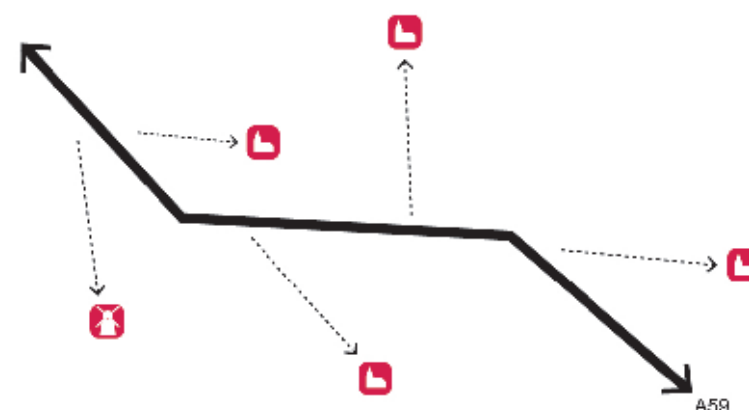
De kernkwaliteiten langs het tracé kunnen als volgt worden opgesomd:

- Diverse landmarks die de oriëntatie bevorderen.
- Enkele doorzichten naar het achterliggende gebied.
- De Baardwijkse Overlaat als relatief open gebied, bijna vrij van bebouwing, continue landschapselement.
- Zicht op vegetatie (bomen en struiken).



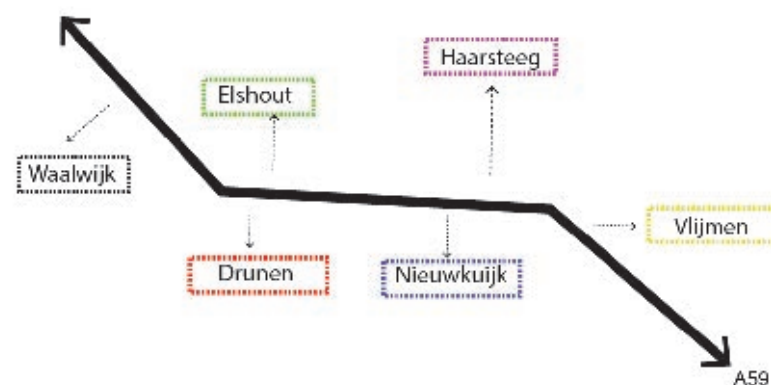
A59 een rechte, hiërarchisch hoge lijn in het landschap

De A59 is een doorgaande lijn die autonoom door het landschap loopt. De noord-zuid georiënteerde wegen zijn in hiërarchie ondergeschikt aan de snelweg.



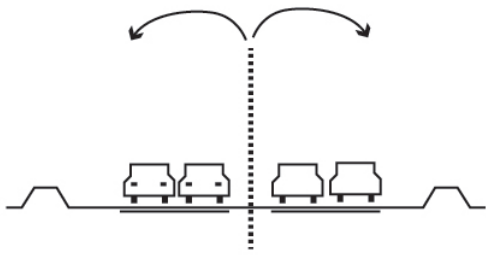
Zicht op landmarks

Vanaf de snelweg dienen zoveel mogelijk landmarks zichtbaar te zijn. Dit bevordert de oriëntatie. Dit betekent geen opgaande elementen plaatsen in de zichtlijn vanaf de snelweg naar belangrijke elementen.



Versterking identiteit omliggende kernen

De verschillende kernen dienen herkenbaar te zijn vanaf de snelweg. Opgaande elementen die herkenbaar zijn voor de weggebruiker kunnen hiermee helpen.



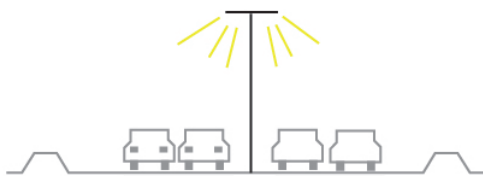
Rustig profiel van de weg

De weg dient zoveel mogelijk symmetrisch opgebouwd te worden om balans, overzicht en rust te creëren.



Gevoel van ruimte tussen geluidsschermen creëren

Door de geluidsschermen schuin aan te brengen, wordt de tussenruimte prettiger ervaren in vergelijking tot recht geplaatste geluidsschermen. Door de schermen schuin te plaatsen, wordt namelijk de ruimte 'boven' de schermen meer betrokken bij de ruimte tussen de schermen. Dit is vooral van belang op plaatsen waar geen vegetatie geplaatst kan worden. Zodra er ruimte is om wel vegetatie toe te passen, gaat de voorkeur uit naar een groene uitstraling.



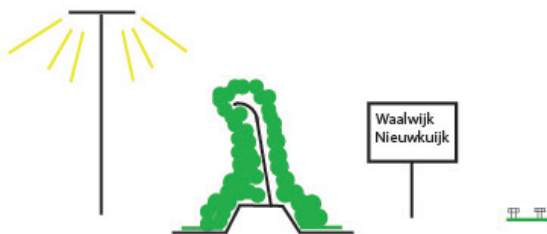
Zo weinig mogelijk en anders ranke elementen

Om verrommeling te voorkomen, is het belangrijk dat er zo weinig mogelijk elementen langs de weg wordt geplaatst. De voorkeur gaat uit naar één lichtmast in het midden van de weg die alle rijbanen verlicht. Reclame aan de lichtmasten bevestigen, is niet toegestaan. Bij voorkeur gaat de keuze uit naar LED verlichting.



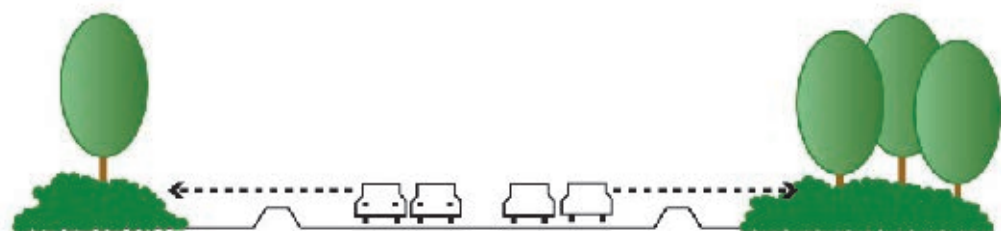
Groene uitstraling door beplanting langs schermen

Als er geluidsbarrières aangelegd moeten worden, dienen deze zoveel mogelijk in groen ingepast te worden. Om het oppervlak van het scherm zo klein mogelijk te laten zijn, dienen de geluidsschermen op verhogingen geplaatst te worden. Deze kunnen worden ingeplant. Van buiten de snelweg wordt de snelweg zo ook als groen ervaren.



Eenduidige uitstraling

Het is belangrijk voor de herkenbaarheid, oriëntatie en geleiding om een eenduidige uitstraling te hebben. Dit betekent dat materiaal, straatmeubilair, kleuren en dus ook de geluidsbarrières zo eenduidig mogelijk vormgegeven dienen te worden.



Zoveel mogelijk zichtlijnen op vegetatie

Waar mogelijk dienen zichtlijnen het landschap in mogelijk gemaakt te worden (geen geluidswerende maatregelen). Dit bevordert de groene uitstraling en geeft de gebruiker rust.

Referentiebeelden duurzaamheid langs de A59

Er is potentie om de geluidsschermen van de A59 van zonnepanelen te voorzien. Rijkswaterstaat is op dit moment bezig met onderzoek naar mogelijkheden en oplossingen om op dusdanige wijze efficiënt energie op te wekken. Gezien de Oost-West oriëntatie van de weg, zou de noordzijde hiervoor geschikt kunnen zijn. Nader onderzoek is hiervoor nodig.

Referentiebeelden diverse 'landmarks' langs de route

De diverse landmarks dienen zo zichtbaar mogelijk te zijn vanaf de weg om de oriëntatie en het imago van de aanliggende kernen te versterken.



Google Earth, Streetview, 2014

Langs de A15 is te zien wat het effect is van schuin geplaatste (geluids)wanden. De 'ruimte boven' de weg wordt ook ervaren waardoor de beslotenheid minder wordt.



groenecourant.nl

Zonnepanelen bovenop de wand



Referentiebeelden beplanting / geluidspanelen

Om een groene uitstraling te krijgen, worden beplante geluidsschermen voorgesteld. Bij voorkeur een combinatie van diverse planten zodat er een afwisselend beeld van verschillende bladen en kleuren ontstaat. Binnen de soorten dienen diverse wintergroene planten gekozen te worden.



Hedera helix (Klimop), wintergroen



Bloemrijke bermen: klaprozen, korenbloem, vogel-wikke en kamille.



Parthenocissus quinquefolia (Wilde wingerd).
Herfstkleur: oranje/vuurrood, gemakkelijke klimmer.



Bloemrijke bermen



Lonicera henryi (Kamperfoeli), wintergroen
bloeit oranje-rood.



4.1.3. Snelfietsroute oost-west



Introductie

In de bestuursovereenkomst is afgesproken dat er een utilitaire snelfietsroute in oost-westrichting wordt mogelijk gemaakt. Het globale tracé is in het BOK opgenomen.

Kernkwaliteiten

De meest belangrijke component is een ononderbroken snelfietsroute met liefst kruisingsvrije punten en anders voorrangskruisingen voor de fietser. Deze verbindingen gaan uit van de CROW ontwerpcriteria.

De snelfietsroute doorloopt verschillende gebieden van oost naar west. De functie van de snelfietsroute is een snelle verbinding. De kernkwaliteiten zitten dan niet in de omgeving, maar in andere aspecten. Deze komen hieronder aan bod bij de ontwerpprincipes.

De volgende uitgangspunten gelden als basis voor de ontwerpprincipes en hebben direct invloed op de ruimtelijke kwaliteit van de snelfietsroute.

- Veiligheid.
- 4m breed snelfietsroute.
- Vrijliggend.
- Herkenbaar, eenduidig in materiaal en meubilair.
- Zoveel mogelijk voorrang.
- Gescheiden rijbanen door middel van middenstreep.



Herkenbaar snelfietsroute door identiteit gebied

De snelfietsroute is een doorgaande lijn die de verschillende gebieden van de GOL met elkaar verbindt. De Langstraat staat bekend om de leerlooierij. De voormalige spoorlijn heeft hier een belangrijke rol in gespeeld. Dit wordt gebruikt als imagoversterking van het gebied. De snelfietsroute dient daarom het oude spoortracé zo veel mogelijk te volgen. Het spoor wordt een symbool dat op diverse punten langs de snelfietsroute terugkomt.

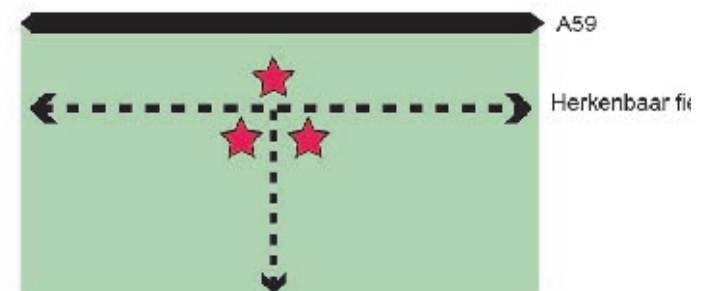
- Herkenbare elementen die verwijzen naar de plek (opstaande rails als bebording).
- Herkenbare kruisingen door herkenbare inrichting.

Ontwerpprincipes



Snelfietsroute is recht en ligt parallel

De snelfietsroute is een zoveel mogelijk rechte lijn, die parallel loopt aan de A59.



Herkenbare snelfietsroute

De snelfietsroute dient herkenbaar te zijn. Vooral op de punten waar men de snelfietsroute toe- en af kan rijden. Er wordt dan ook voorgesteld om bij de kruisingen maatregelen te nemen. Dit betekent:

- Herkenbare elementen nabij ieder kruispunt.
- Zichtbaarheid van het fietspad vanaf grotere afstand.



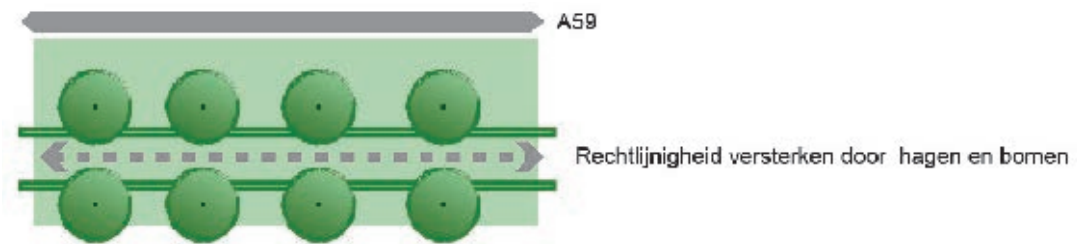
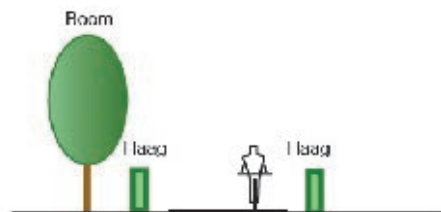
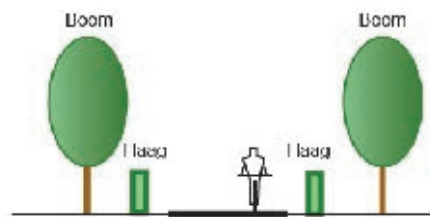
Eenduidig in kleur en materiaal

De kleur en het materiaal zijn eenduidig langs de hele route waardoor de snelfietsroute een herkenbaar element vormt door het gebied.



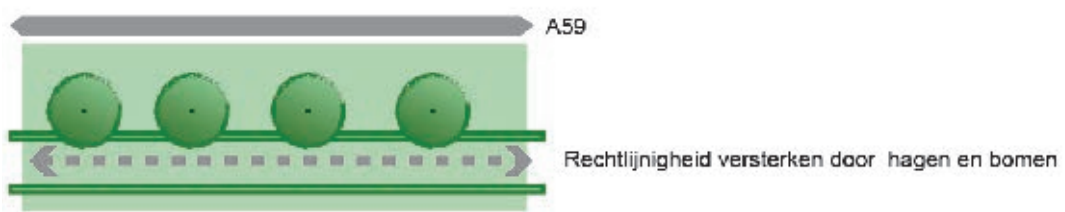
De snelfietsroute fysiek scheiden van de weg door een haag en bomenrij. Huidige situatie Spoorlaan langs de A59.

Principe doorsnede



Zo groen mogelijk ingericht, waarbij richting wordt begeleidt door beplanting
De ruimte tussen de snelfietsroute en de A59 wordt zo groen mogelijk ingericht met begeleidende, structurerende beplanting. Het voorstel is om zoveel mogelijk gebruik te maken van een haag, zo mogelijk aangevuld met bomen. Bij voorkeur tweezijdig.

BIJ MINDER MAAT



Als er minder ruimte beschikbaar is, vervalt de bomenrij aan de zijde van de bebouwing,

BIJ NOG MINDER MAAT

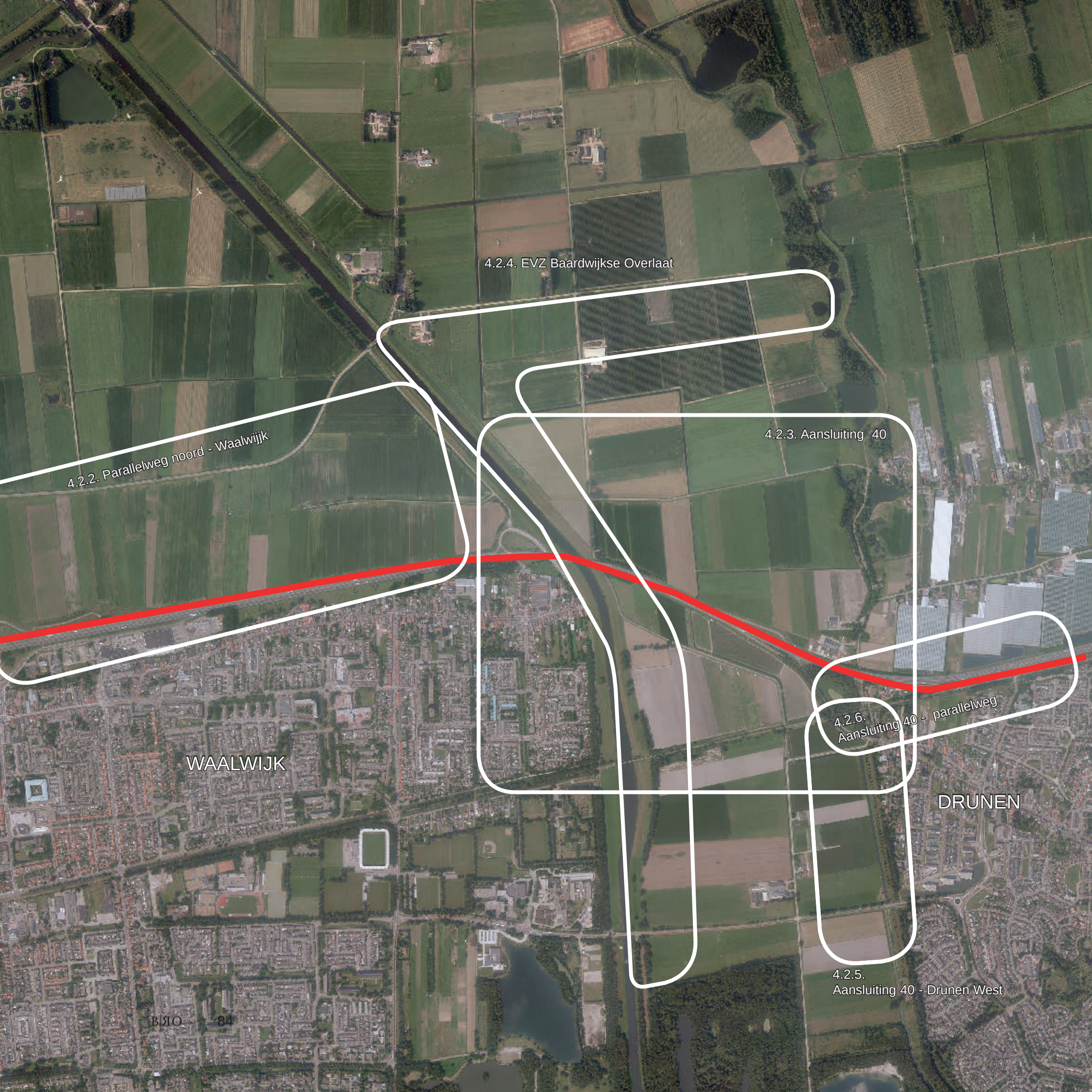


Als er minder ruimte beschikbaar is, vervalt ook de bomenrij aan de zijde van de snelfietsroute.

BIJ EEN MINIMALE MAAT



Als er zeer weinig ruimte beschikbaar is, vervalt ook de haag aan de zijde van de snelfietsroute.



4.2.4. EVZ Baardwijkse Overlaat

4.2.2. Parallelweg noord - Waalwijk

4.2.3. Aansluiting 40

4.2.6. Aansluiting 40 - parallelweg

4.2.5. Aansluiting 40 - Drunen West

WAALWIJK

DRUNEN

BRO

84

4.2. Project Baardwijkse Overlaat - Waalwijk - Drunen-West



Introductie

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de volgende deelprojecten:

- 4.2.1. Streefbeeld Baardwijkse Overlaat
- 4.2.2. Parallelweg Noord Waalwijk
- 4.2.3. Aansluiting 40
- 4.2.4. EVZ Baardwijkse Overlaat
- 4.2.5. Aansluiting 40 - Drunen-West
- 4.2.6. Aansluiting 40 - parallelweg

4.2.1. Streefbeeld Baardwijkse Overlaat

Introductie

De Baardwijkse Overlaat is volgens de Verordening Ruimte (artikel 22) een cultuurhistorisch vlak van provinciaal belang. Ontwikkeling binnen dit vlak moet daarom gericht zijn op behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de cultuurhistorische waarden.

Een verkeersaansluiting op deze plek tast per definitie de cultuurhistorische waarden van de Baardwijkse Overlaat aan. Iedere ontwikkeling in de Baardwijkse Overlaat is daarom sec vanuit Ruimtelijke Kwaliteit onwenselijk. Idealiter zouden de huidige doorsnijdingen van de Baardwijkse Overlaat, de A59 en de Spoorbaan, opgetild en op palen gelegd worden (zoals het bij de Spoorbaan vroeger ook was). Hiermee wordt de noord-zuid georiënteerde ruimte versterkt en worden de ecologische verbindingzones en recreatieve routes barrièrevrij met elkaar verbonden.

Opgave

Binnen de GOL liggen verschillende infrastructurele opgaven in de Baardwijkse Overlaat. Deze paragraaf is toegevoegd om voor dit gevoelige gebied integraal ruimtelijke kwaliteit te borgen waarbij landschap, ecologie, cultuurhistorie en de functionaliteit van de parallelweg met elkaar in verband worden gebracht en zodoende elkaar versterken. Het streefbeeld hiernaast is hiervan de resultante.

Verschillende inrichtingsmaatregelen zijn toegepast om de nieuwe infrastructuur in te passen en daarmee de cultuurhistorische waarde van de Overlaat te versterken. Dit begint al met de ligging van de nieuwe weg. Deze benadrukt namelijk het historische lint, de afgegraven Langstraat. De weg ligt ingesneden in het landschap en versterkt de beleving van de historische lijn. Twee uitzichtpunten markeren aan de grenzen van de Overlaat de voormalige route van de Langstraat richting Drunen. Aan de westzijde een kunstwerk op de dijk, aan de oostzijde een uitkijkpunt voor fietsers. Deze nieuwe landmarks vergroten de oriëntatie en herkenbaarheid. Door het openmaken van de spoordijk tot brug over de Overlaat loopt het landschap door onder deze brug. De noord-zuidrelatie ten zuiden van de A59 wordt hierdoor hersteld. Tevens wordt de oost-west relatie benadrukt en geborgd over de volledige breedte van de Baardwijkse Overlaat op zijn smalste punt, tussen Drunen en Waalwijk. Het is een open groene buffer tussen deze twee plaatsen en daarmee ook een ruimtelijke belangrijk aspect / kwaliteit.

Brede EVZ ter versterking van de natuurwaarden in de Baardwijkse Overlaat, verbindt het Drongelens kanaal en Zeedijk met elkaar.

Bestaande weg en bomenrij blijven behouden.

Rustige en ranke brug in beeld vormt deze één familie met de nieuwe RWS-brug over de A59.

Kunstwerk op het talud markeert het historische lint.

De weg ligt als een rechte lijn in het landschap en versterkt de beleving van de historische lijn, het afgegraven deel van de Langstraat.

Coupure in de Heidijk i.c.m. uitkijkpunt markeert de nieuwe doorsnijding van de Heidijk, vormt de entree van Drunen en markeert het historische lint.

De spoordijk wordt afgegraven en op het ritme van de oorspronkelijke pijlers van de spoorbrug getransformeerd tot fietsbrug. Dit versterkt de oost-west relatie in de Overlaat, benadrukt de waarde van het historische spoorlijntje en heft de barrière die de dijk vormt op.

Heidijk wordt hersteld, waarbij hoogtes, kruin- en teenlijnen aansluiten op de bestaande dijkdelen. Herstel vindt plaats om de rand te versterken en daarmee het contrast met de open Overlaat te vergroten. Tevens wordt deze beplant ter versterking van dit element.

De weg wordt ruimtelijk gebundeld aan de Heidijk door het maken een plasdras zone, waarin de verkaveling van het landschap wordt benadrukt door middel van sloten.

Nieuwe brede EVZ op en over de dijk van het Drongelens kanaal versterkt de natuurwaarden in de Baardwijkse Overlaat.

Veilige fietsoversteek Molensteeg, Overlaatweg.

Ecoduiker onder Drunenseweg verbindt EVZ's met elkaar.



4.2.2. Parallelweg Noord Waalwijk



Introductie

De parallelweg wordt geplaatst aan de noordzijde van de bestaande A59 in de Buitenpolder.

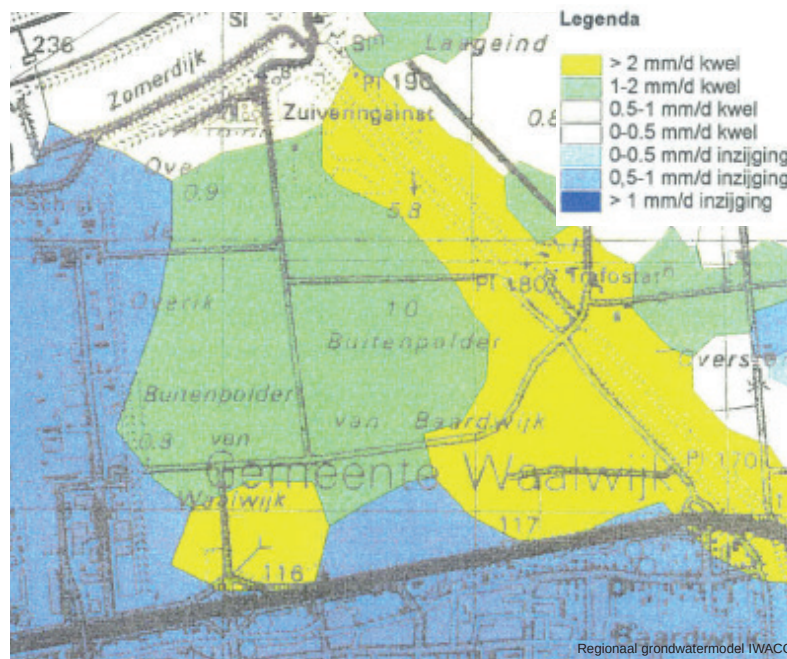
Kernkwaliteiten

Bestaande kwaliteiten:

- Herkenbare landschapsrichtingen vanaf de A59.
- De winterdijk met opgaande beplanting en historische woningen aan de voet van de dijk.
- Markante kerken en gebouwen als oriëntatiepunt.

Toekomstige, geplande kwaliteiten:

- Geplande Ecologische VerbindingsZone aan de oostzijde langs de dijk als belangrijke verbinding.
- Snelfietsroute zodat het gebied beleefd kan worden.



Kwelgebieden Waalwijk- Noord



Buitengebied ten noorden van Waalwijk



Luchtfoto

Ruimtelijke Kwaliteit (RKP)

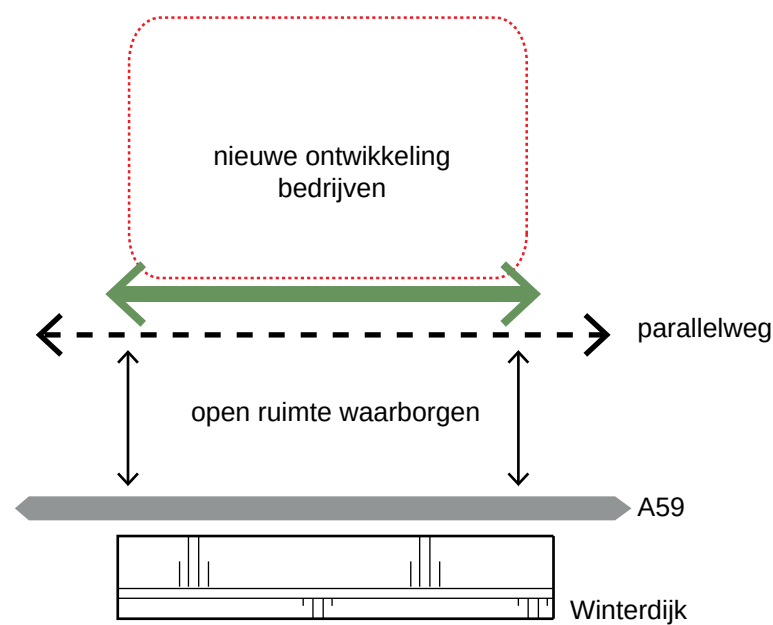


BOK 26-09-2013

NRD-fiche (april 2016)

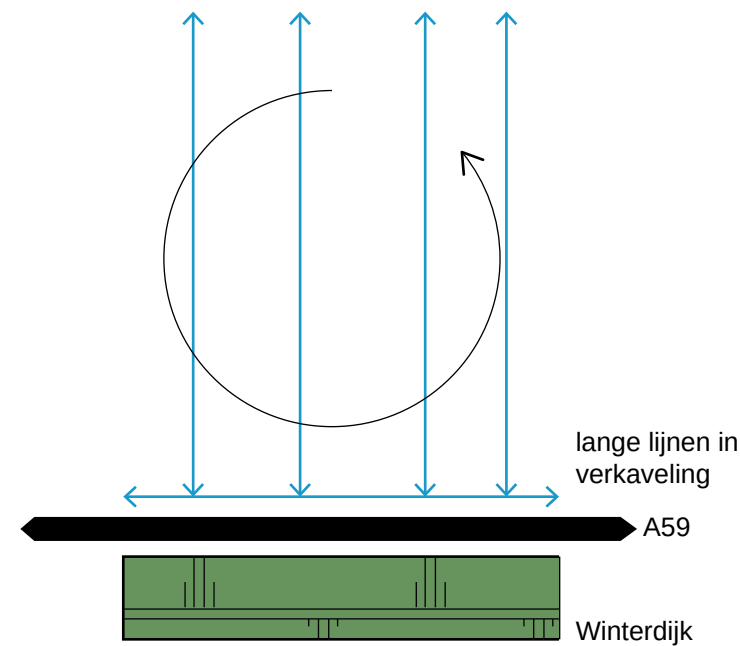


Ontwerpprincipes



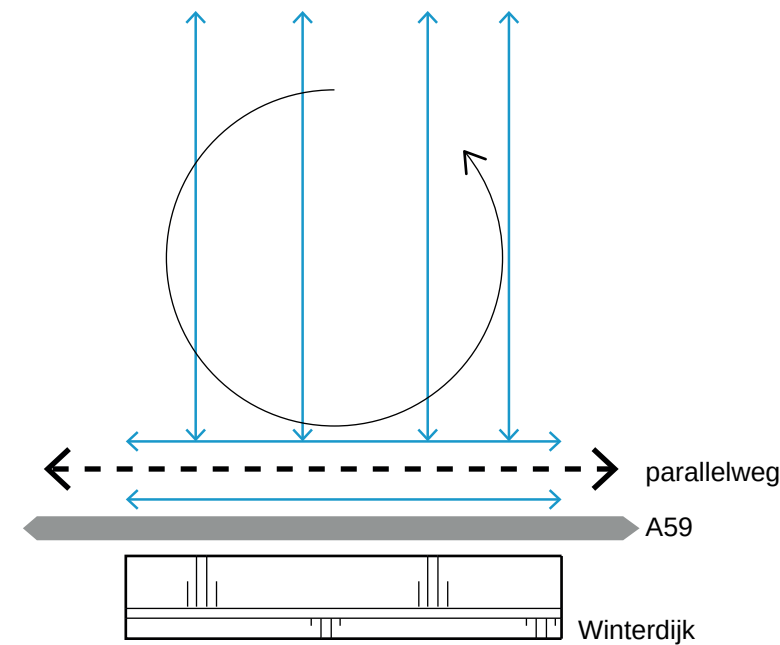
Groen-blaauwe zone tussen parallelweg en A59

- De parallelweg wordt ingezet om een minimale open ruimte te waarborgen. Deze ruimte vormt een groen-blaauwe zone waardoor openheid gewaarborgd blijft. Nieuwe (gebouwde) ontwikkeling ten noorden van de parallelweg wordt voorzien van een groene rand. Situering van nieuwe ontwikkeling ligt bij voorkeur zo noordelijke mogelijk, waardoor er extra open ruimte ten noorden van de parallelweg is.



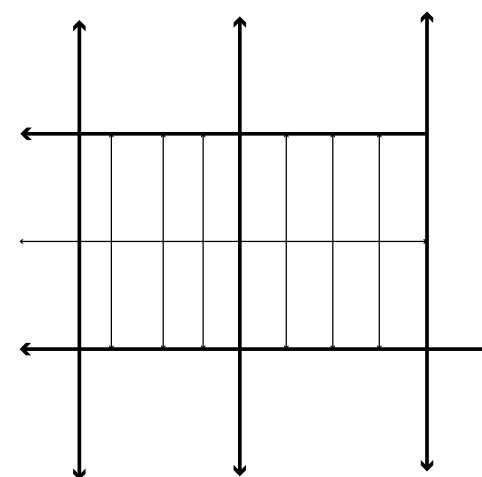
Duidelijke overgangszone tussen landschapstypen

- De A59 markeert de landschappelijke overgang van de Winterdijk naar de open, robuuste zeeleipolders. Beide zijden van de weg hebben een ander beeld en daarmee samenhangend inrichting en afmeting. De Winterdijk bestaat uit opgaand landschap met grote bomen, de noordzijde is vlak, open en wijds.



Openheid door bundeling

- Bundeling van wegen versterkt de landschappelijke overgang. De parallelweg is één rechte lijn die de lijn van de A59 volgt.



Geometrisch patroon slagenlandschap

Nieuwe ontwikkelingen maken gebruik van een orthogonaal bebouwings- en wegenpatroon op basis van het huidige landschapsverkaveling. De lange lijnen in het landschap worden gebruikt als inspiratie en landschappelijk raamwerk bij nieuwe ontwikkelingen.

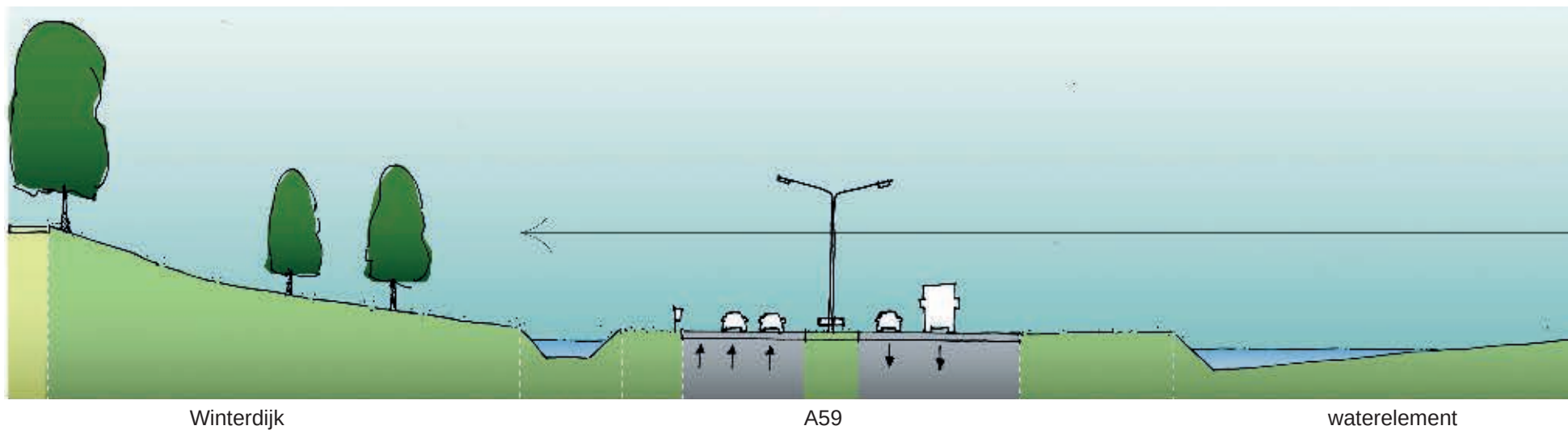
Streefbeeld

Bestaande groen-blauwe
zonering die samen met de
zonering van de Winterdijk
één geheel vormt.
Open landschap waarin
de verkavelingsstructuur
zichtbaar wordt gemaakt
door middel van sloten. Dit
vormt de basis voor verdere
ontwikkeling van dit gebied

Opgaand
gebouwd
element in de
oksel van de
aansluiting,
markeert de
entree van
Waalwijk

Weteringweg

Profiel



Het waterelement zorgt voor openheid tussen de A59 en de parallelweg waardoor de landschappelijke openheid bewaard blijft en de relatie met de Winterdijk versterkt. De parallelweg ligt minimaal 40 meter van de A59 af. De open ruimte voor de Winterdijk benadrukt de (cultuurhistorische-) waarde van dit dikelement. Nieuwe ontwikkelingen ten noorden van de parallelweg worden omzoomt met opgaand groen om het open landschap af te ronden.

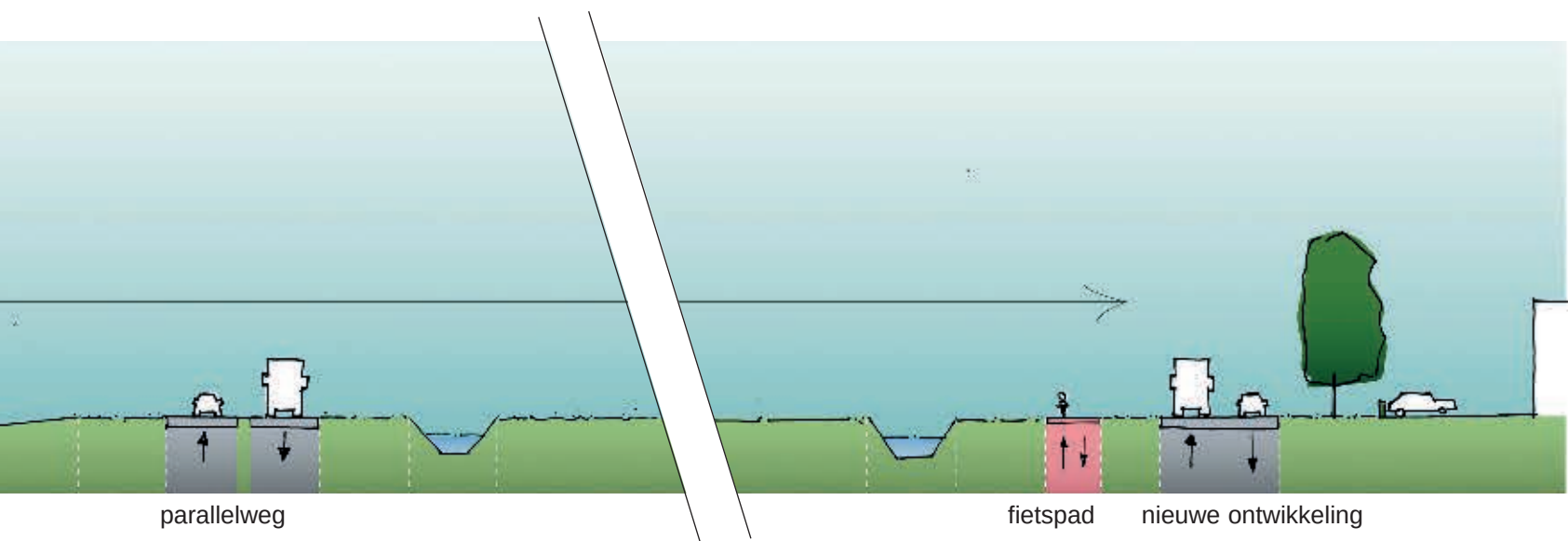
Uitgangspunten kunstwerken

Verlichting:

- Zo min mogelijk verlichting langs de weg.
- Ronde centraal uitlichten vanuit één lichtmast, eventueel aanvullen met ledverlichting in de wegbanden.
- Verlichting langs de weg staat in één lijn.
- Lichtmasten zijn recht, niet gebogen.

Bebording:

- Bij voorkeur alleen centraal aan één mast in de rotondes.
- Bebording combineren met verlichtingsmasten.
- Bebording staat in de berm naast de weg, en is zo laag mogelijk uitgevoerd.
- Geen borden óver de weg i.v.m. de openheid.



Referentiebeelden



plas dras gebieden



aanzetten watergangen met beplanting

4.2.3. Aansluiting 40



Introductie

Om Waalwijk en Drunen te ontsluiten, ligt er een besluit om deze aansluiting in de Baardwijkse Overlaat op te lossen. De aansluiting bevat toe- en afritten van de A59 (twee richtingen), de doorlopende parallelstructuur en de landbouwroute. Onder de aansluiting door loopt de Ecologische VerbindingsZone (EVZ). Deze zal onder de nieuw te ontwikkelen brug doorlopen. De bestaande dijk zal hiervoor 25 meter de Baardwijkse Overlaat in worden gelegd.

Kernkwaliteiten

De kernkwaliteiten op deze locatie zijn als volgt te benoemen:

Bestaande kwaliteiten:

- De Baardwijkse Overlaat als relatief open landschappelijke eenheid. De openheid is een belangrijke landschappelijke waarde.
- De Baardwijkse Overlaat als één noord-zuidgeoriënteerd cultuurhistorisch vlak, één eenheid die in de geschiedenis verschillende functies heeft vervuld.
- Dijken omkaderen en begrenzen de Baardwijkse Overlaat. De dijken vormen markante lijnen in het landschap, door de hoge ligging en beplanting vormen ze een contrast met de openheid van de Overlaat.
- De spoordijk, het voormalig tracé van de "Halven Zolenlijn", met de nog overgebleven bruggen (rijksmonumenten) en snelfietsroute eroverheen.
- Landmarks net buiten de randen van de Baardwijkse Overlaat, die oriëntatiepunten vormen in het gebied: De korenmolen 'De Hertogin van Brabant' en de twee kerken in Waalwijk.
- In de Baardwijkse Overlaat is het voormalige historische lint als relict van de Langstraat interessant. In het verleden was dit lint de doorgaande route van Waalwijk naar Drunen en vice versa. De bebouwing heeft moeten wijken voor de functie van de Overlaat.
- De oude wielen, het Drongelens kanaal en de oevers erlangs zijn van ecologisch waarde als leefgebied voor verschillende plant -en diersoorten.

Toekomstige, geplande kwaliteiten:

- De Ecologische VerbindingsZone die langs het kanaal
- Toevoegen van 'ommetjes' voor over en langs de dijken.
- Bereikbaar houden van de agrarische gronden.

Uitgangspunten cultuurhistorie Baardwijkse Overlaat*

1. Zichtbaar maken van historische kenmerken:

- Defensie / inundatie zuiderwaterlinie
- Historische lint
- Overlaat
- Westelijke keerdijk (Leidijk)
- Spoordijk
- Molen

2. Overlaاتفunctie beleefbaar maken

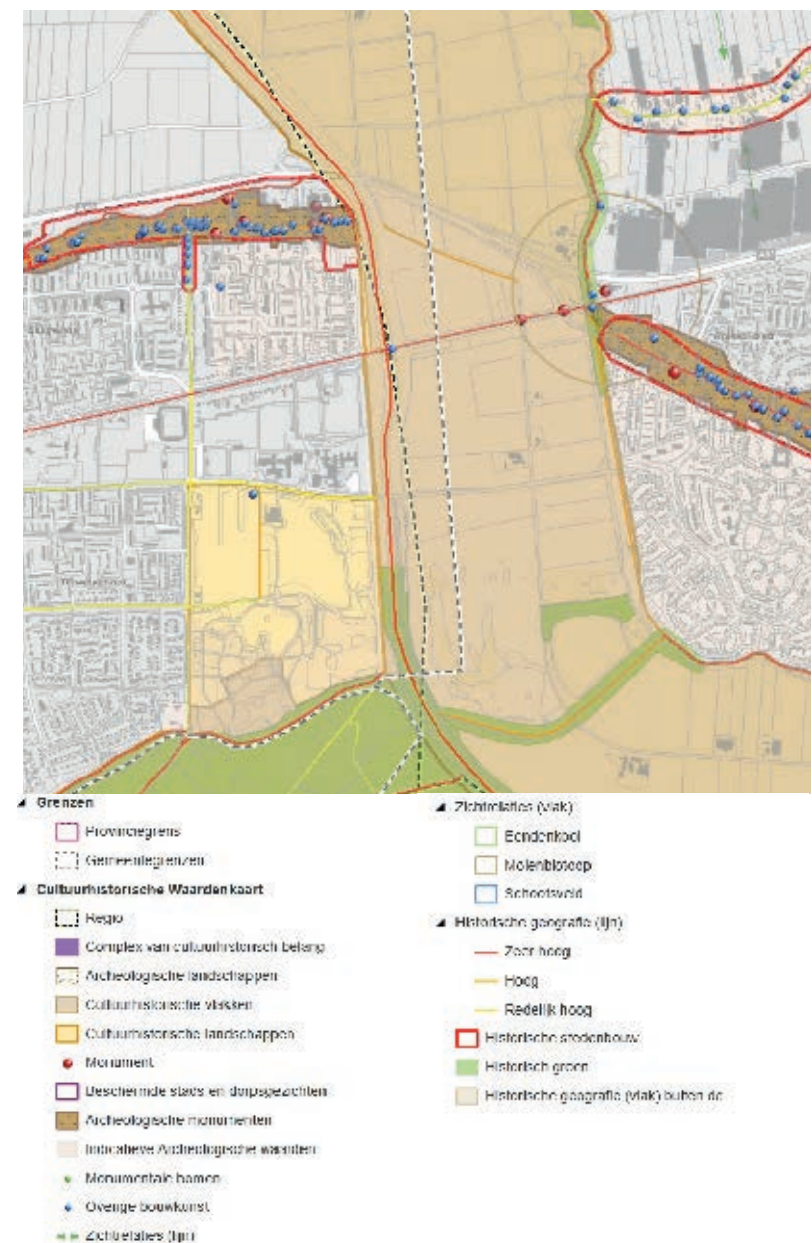
3. Openheid herstellen en beleven: van Waalwijk naar Drunen kunnen kijken (en vice versa) en van noord naar zuid kunnen kijken

4. Noord-zuid structuur versterken

- continuïteit
- barrièrewerking Spoordijk, A59 en ook de toekomstige ecologische verbindingsszone verminderen
- water volgt de historische lijnen

* uitgangspunten opgesteld door de provincie

Cultuurhistorische waardenkaart Provincie Noord-Brabant





Luchtfoto



BOK 26-09-2013

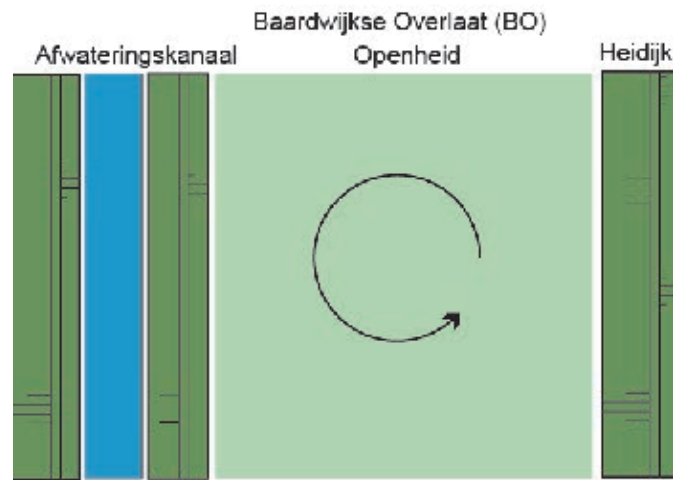
Ruimtelijke Kwaliteit (RKP)



NRD-fiche (april 2016)

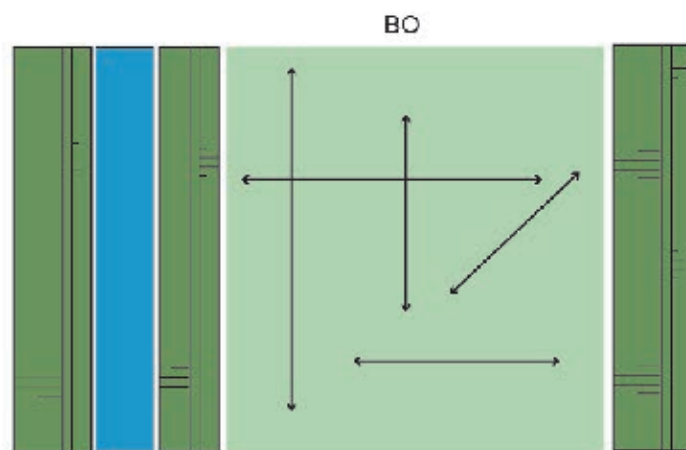


Ontwerpprincipes



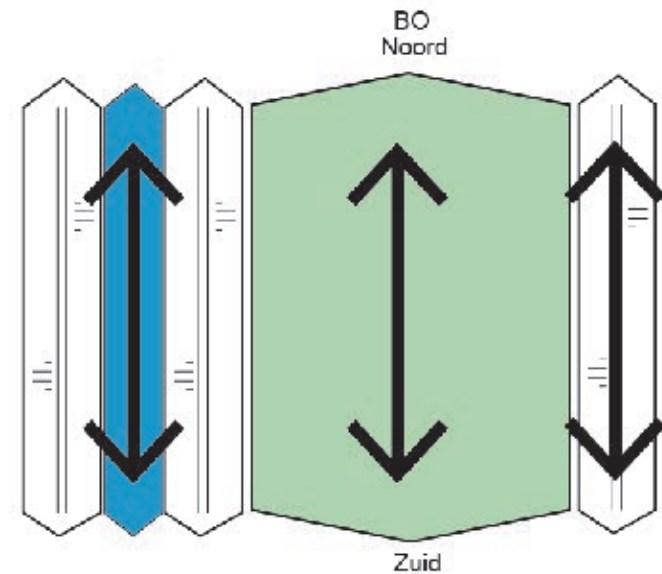
Omkaderde openheid:

- Openheid door omkadering van de ruimte met duidelijke (groen/blauwe) dijken.
- Zichtbaarheid en behoud landschappelijke eenheid van de Overlaat, vooral in contrast met de omliggende landschappen die buiten de dijken liggen.



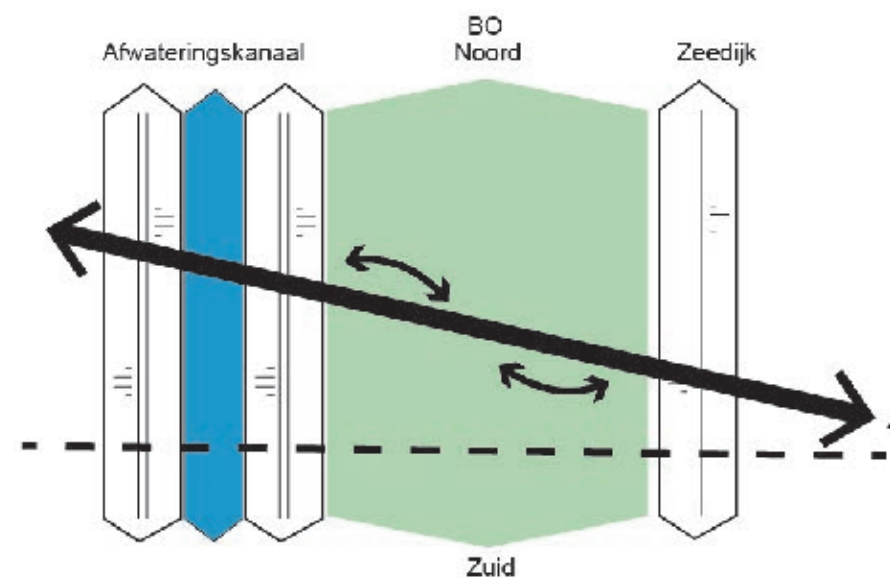
Bestaande richtingen als basis

De kavelrichtingen worden zoveel mogelijk als basis gebruikt zonder dat het er geforceerd uitziet. Als dit wel het geval is zoveel mogelijk het contrast opzoeken zodat het een op zichzelf staand object in de omgeving wordt.



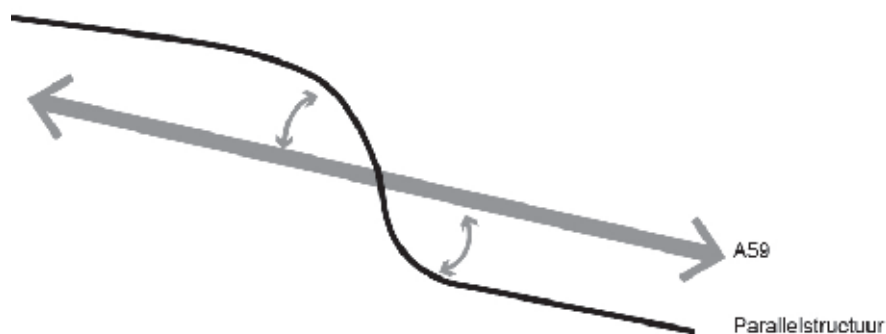
Noord-zuid richting vormt de eenheid

Noord-zuid georiënteerde richting van de Baardwijkse Overlaat met zijn verkaveling, waterlopen en dijken. Eén continuerende landschapseenheid als open vlak met cultuurhistorische waarde als Overlaat. Openheid en eenheid creëren door gebruik te maken van watervlakken en elementen die refereren naar de overlaatfunctie van de Baardwijkse Overlaat.



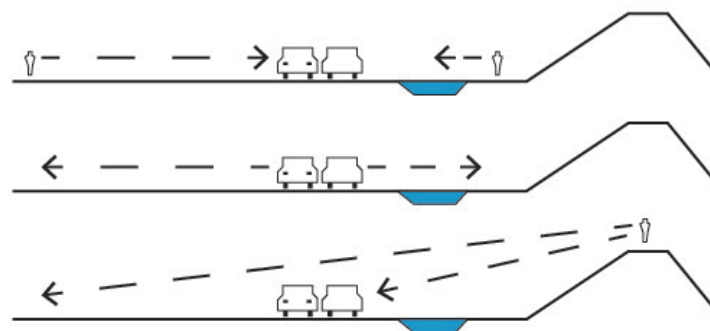
Bundeling van lijnen:

- Doorgaande structuur waarbij toe- en afritten zoveel mogelijk gebundeld zijn.
- Zo weinig mogelijk nieuwe lijnen toevoegen.



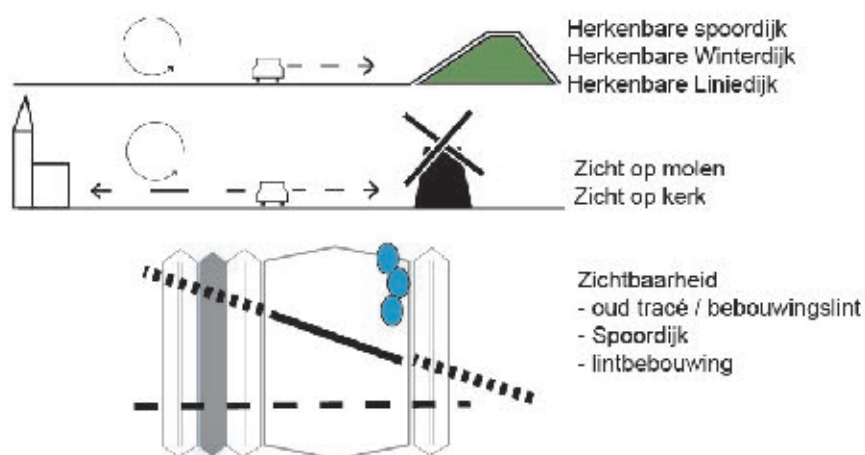
Parallelstructuur is de doorgaande route

Parallelstructuur is een doorgaande route waar toe- en afritten aan gekoppeld worden zodat de barrière werking zo miniem mogelijk is.



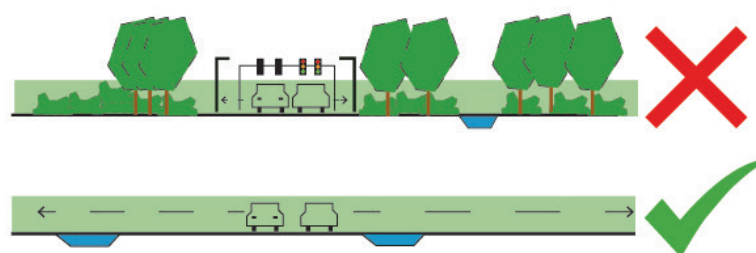
Beleving van de openheid:

- Beleving vanuit de omgeving en beleving vanuit de auto.
- Zoveel mogelijk zichtlijnen de openheid in.
- Paden en ommetjes zijn zoveel mogelijk onverhard op en aan de voet van de dijk. In de polder smal en verhard.



Zicht op landmarks

Cultuurhistorische landmarks zichtbaar houden en waar mogelijk maken ter oriëntatie/ herkenning/versterking van de identiteit.



Geen opgaande elementen

- Om de barrièrewerking van de weg minimaal te maken, dient deze zo laag mogelijk in het landschap te liggen. Bij voorkeur op maaiveldniveau of eronder.
- Zo smal mogelijk wegprofiel.
- Zo weinig mogelijk opgaande elementen.
- Bij voorkeur geen verlichting, indien noodzakelijk: voor beide rijbanen combineren door lantaarnpalen in het midden te plaatsen.
- Geen opgaande beplanting maar gras, bloemrijk grasland.

Uitgangspunten kunstwerken

A59-brug over het Drongelskanaal:

- Rustige en ranke brug die het landschap zo min mogelijk verstoord. E.e.a overeenkomstig met de esthetische kaders opgesteld door DaF-architecten 11-11-13.

Brug parallelweg over het Drongelskanaal:

- Rustige en ranke brug die het landschap zo min mogelijk verstoord. E.e.a overeenkomstig met de esthetische kaders opgesteld door DaF-architecten 11-11-13.
- Brug is het 'kleine broertje' van de A59-brug.
- Zie verder 4.6 kunstwerken.

Fietsbrug voormalige spoordijk:

- Zie verder 4.6 kunstwerken.

Verlenging tunnel onder de A59 t.b.v. landbouw:

- Zie verder 4.6 kunstwerken.

Verlichting:

- Zo min mogelijk verlichting langs de weg.
- Rotonde centraal uitlichten vanuit één lichtmast, eventueel aanvullen met ledverlichting in de wegbanden.
- Verlichting langs de weg staat in één lijn.
- Lichtmasten zijn recht, niet gebogen.

Bebording:

- Bij voorkeur alleen centraal aan één mast in de rotondes.
- Bebording in rotonde combineren met verlichtingsmast.
- Bebording staat in de berm naast de weg, en is zo laag mogelijk uitgevoerd.
- Geen borden óver de weg i.v.m. de openheid.

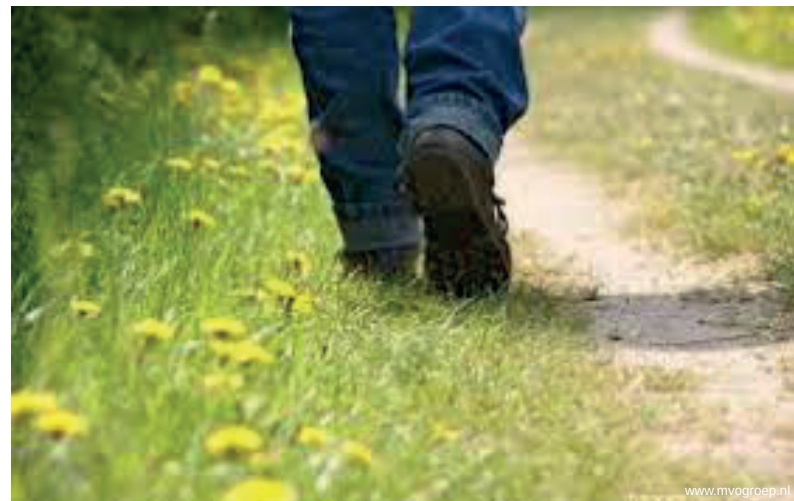
Dijken, taluds:

- Ten behoeve van de parallelweg: zo steil mogelijk, verhouding 1:3, met gras ingezaaid zonder verdere beplanting.
- Talud in de EVZ is flauwer dan 1:5 (zie blz. 96).

Referentiebeelden



Plas-dras gebied is interessant voor weidevogels. Plas-dras met verlandingen zorgen voor diepere en ondiepere delen. Bij hoge waterstand zullen grotere delen onder water komen te staan. Belangrijk is dat de opgaande vegetatie wordt verwijderd zodat de openheid blijft bestaan.



Het gebied leent zich uitstekend om onverharde paden aan te leggen. Hierdoor wordt ook voor de passieve recreant het gebied aantrekkelijk en beleefbaar.



Steile taluds zorgen voor minder ruimtegebruik.



Taluds met bloemrijke (kruiden)vegetatie bevorderen de biodiversiteit.

4.2.4. EVZ Baardwijkse Overlaat



Introductie

Aan de voet van de liniedijk komt een nieuwe Ecologische Verbindingszone. Deze loopt vanaf de Overlaatweg in noord-zuidlijke richting naar de andere zijde van de A59. Daar wordt langs de bestaande watergang een oost-westelijke verbinding gemaakt naar de Zeedijk.

Kernkwaliteiten

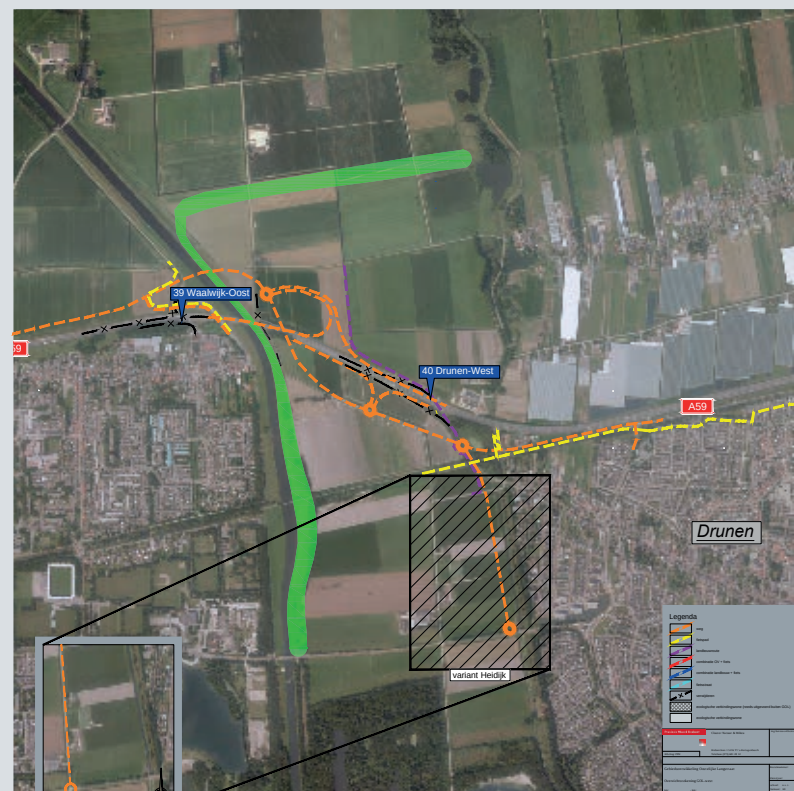
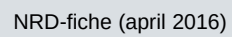
De kernkwaliteiten op deze locatie zijn als volgt te benoemen:

Bestaande kwaliteiten:

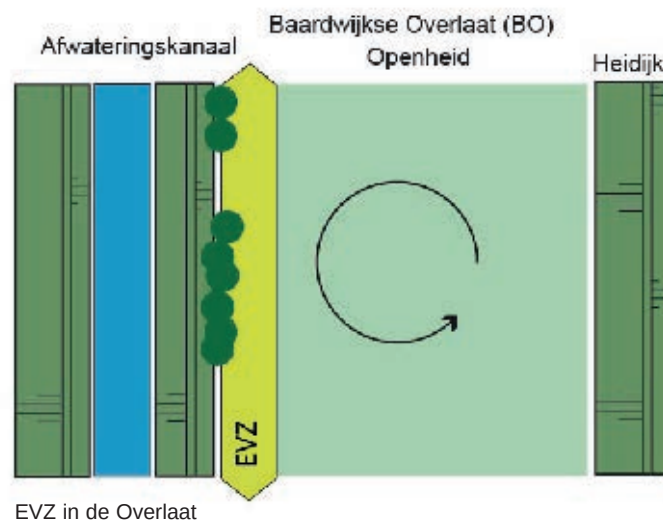
- De Baardwijkse Overlaat als relatief open landschappelijke eenheid. De openheid is een belangrijke landschappelijke waarde.
- De Baardwijkse Overlaat als één noord-zuidgeëoriënteerd cultuurhistorisch vlak, één eenheid die in de geschiedenis verschillende functies heeft vervuld.
- Dijken omkaderen en begrenzen de Baardwijkse Overlaat. De Elshoutsche Zeedijk, Heidijk, de dijken aan beide zijden van het Afwateringskanaal 's-Hertogenbosch - Drongelen (Liniedijk en Meerdijk) vormen markante lijnen in het landschap en door de hoge ligging en beplanting en contrast met de openheid van de Overlaat.
- De spoordijk, het voormalig tracé van de "Halven Zolenlijn", met de nog overgebleven bruggen (rijksmonumenten) en snelfietsroute eroverheen.
- In de Baardwijkse Overlaat is het voormalige historische lint als relict van de Langstraat interessant. In het verleden was dit lint de doorgaande route van Waalwijk naar Drunen en vice versa. De bebouwing heeft moeten wijken voor de functie van de Overlaat.
- De oude wielen en het Drongelens kanaal en de oevers langs het kanaal zijn van ecologisch belang als leefgebied voor verschillende plant -en diersoorten.

Toekomstige, geplande kwaliteiten:

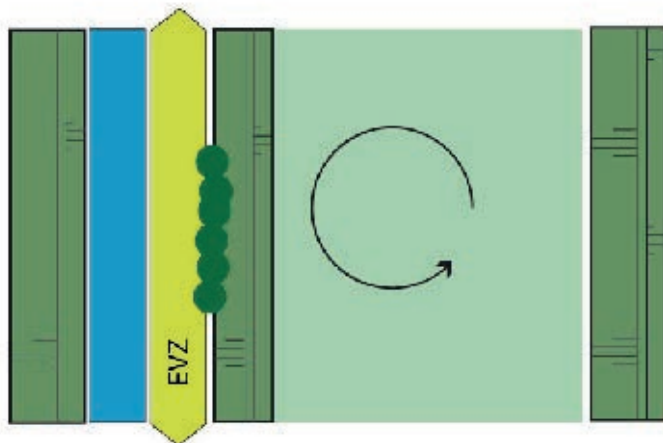
- De Ecologische VerbindingsZone die gedeeltelijk langs het kanaal loopt en gedeeltelijk aan de andere zijde van de dijk.
- Toevoegen van 'ommetjes' voor langzaamverkeer over en langs de dijken.



Ontwerpprincipes



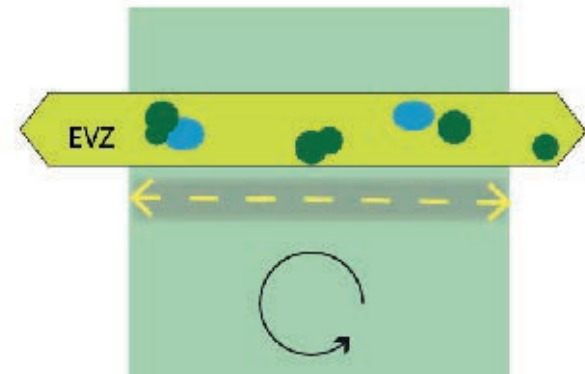
EVZ in de Overlaat



EVZ aan het Drongelens Kanaal

De EVZ volgt de bestaande structuren:

- De EVZ versterken de noorzuid oriëntatie en eenheid van de overlaat. Waterelementen en beplanting in de EVZ zijn daarom noord-zuid gericht.
- Opgaande beplanting ligt zo dicht mogelijk bij de teen van de dijk. Hiermee wordt de dijk benadrukt als omranding van de Overlaat. De openheid van de Overlaat blijft hiermee in stand.



De oostwest verbinding van de EVZ:

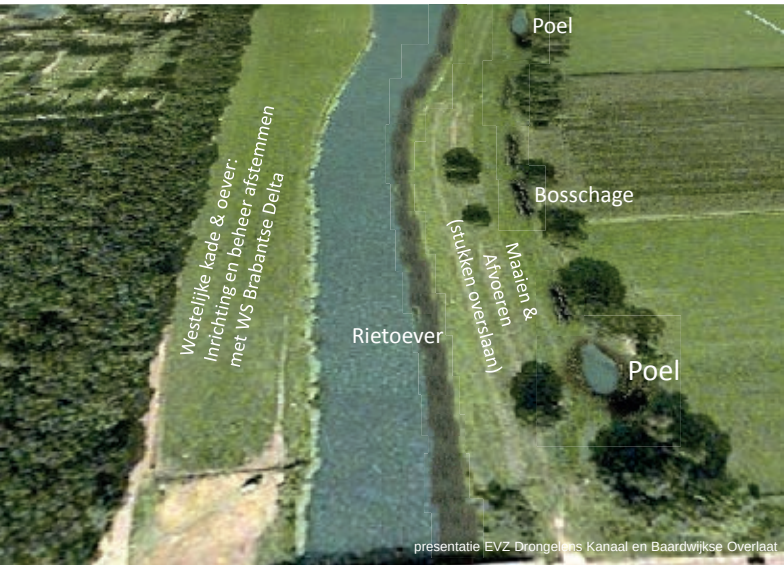
- Voetpad langs de EVZ maakt de EVZ en de openheid van de Baardwijkse Overlaat beleefbaar.
- Waterpoelen en opgaande beplanting liggen als losse elementen in de EVZ, zodat de noord-zuid richting van de Baardwijkse Overlaat minimaal wordt verstoord.
- Opgaande beplanting blijft beperkt in hoogte, zodat de openheid van de Baardwijkse Overlaat in stand blijft. In overleg met inrichter en beheerder nadere afspraken hierover maken.



EVZ over de kruin van de dijk:

- De EVZ loopt ten zuiden van de A59 en ten noorden van de parallelweg over de kruin van de dijk. Talud wordt zo flauw mogelijk uitgevoerd (flauwer dan 1:5), zodat doelsoorten deze barrière makkelijker kunnen nemen,

Referentiebeelden



EVZ ligt aan de teen van de dijk.



EVZ is liniar en ligt aan de teen van de dijk.

4.2.5. Aansluiting 40 - Drunen West



Introductie

De nieuwe weg koppelt de parallelstructuur met de Overlaatweg. Hierdoor wordt er een noord-zuid verbinding gemaakt.

Kernkwaliteiten

Bestaande kwaliteiten:

- De open Baardwijkse Overlaat is als landschappelijke eenheid belangrijk.
- De Heidijk als voormalige beschermer tegen het water van de Overlaat.
- De Heidijk als groene zone.
- De spoordijk van het staatsspoor Lage Zwaluwe - s'-Hertogenbosch als cultuurhistorisch element.
- De molen als oriëntatiepunt.
- Pand aan de Parallelweg 4 is een boerderij van cultuurhistorisch belang.
- Ecologische verbindingszone.

Toekomstige, geplande kwaliteiten:

- Faciliteren van ommetjes vanuit Drunen.



Heidijk met sloot



Huidige situatie tussen Dwarsweg en Overlaatweg



Huidige onderdoorgang Spoordijk

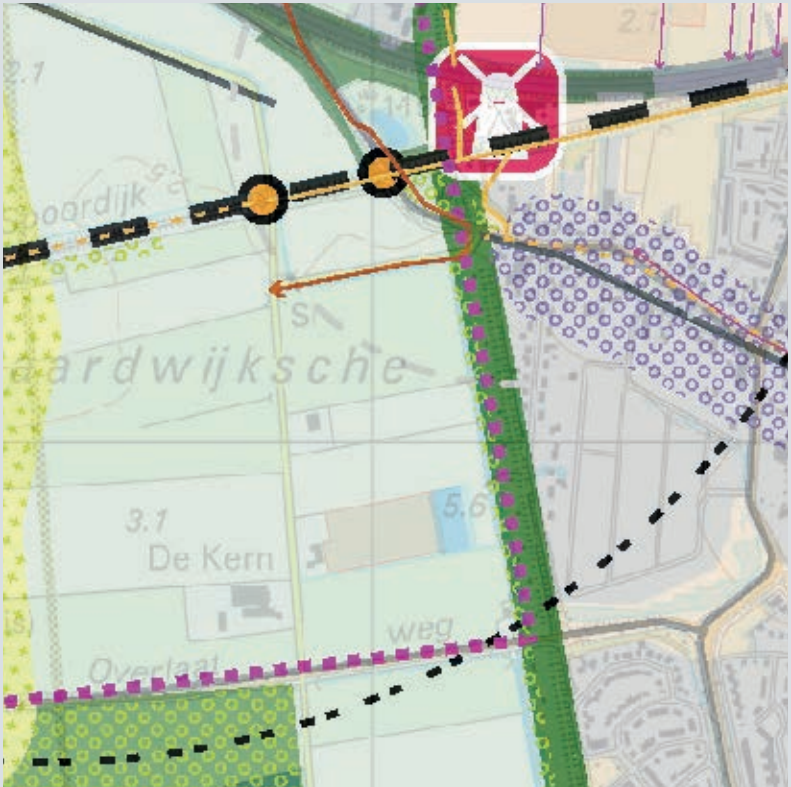


Luchtfoto

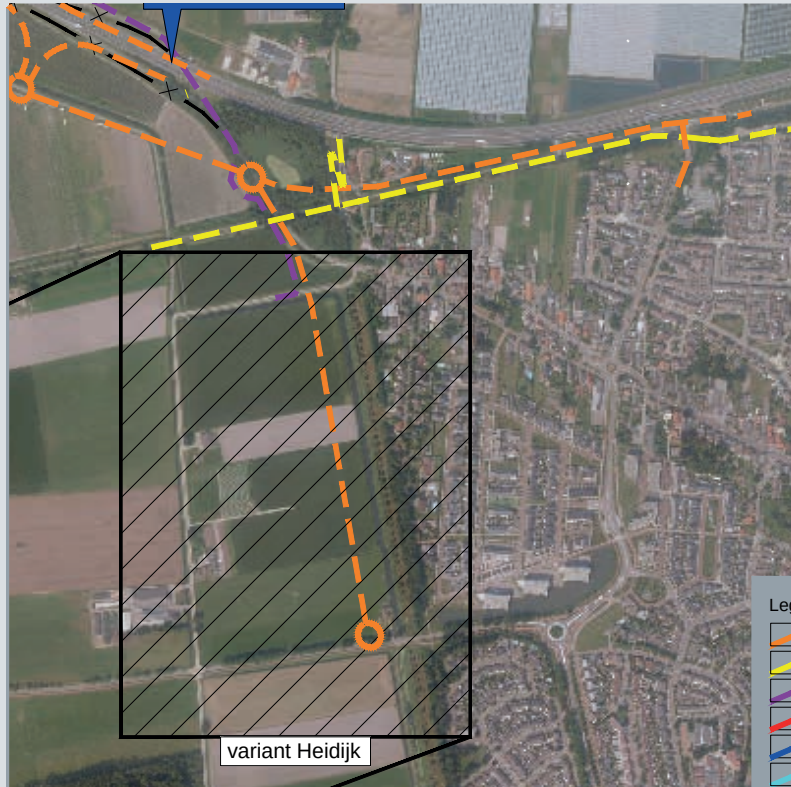


BOK 26-09-2013

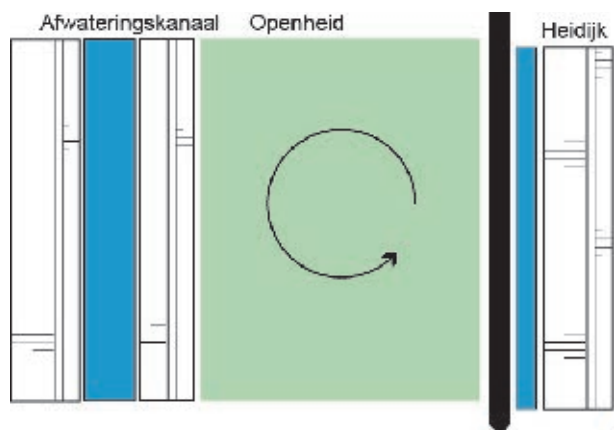
RKP



NRD-fiche (april 2016)

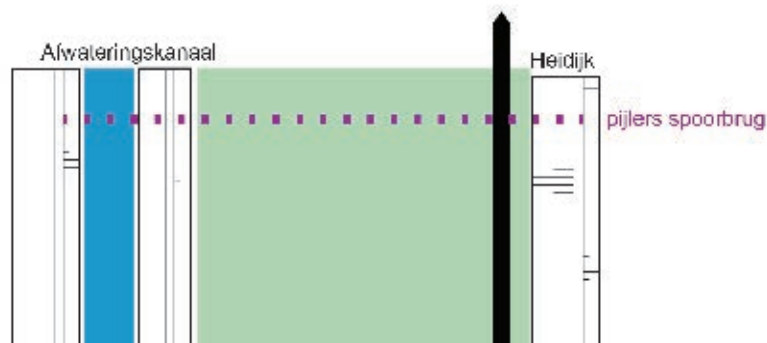


Ontwerpprincipes



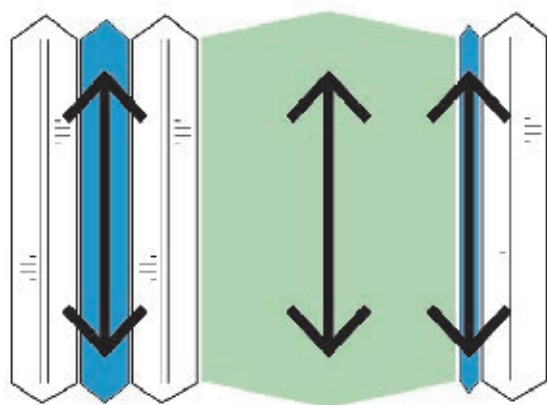
Openheid door bundeling

Bundeling van nieuwe weg nabij sloot en Heidijk.



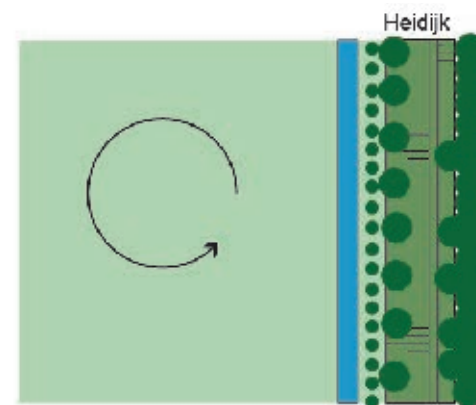
Fietsbrug spoordijk

Nieuwe weg loopt tussen de historische pijlers (van de nieuwe fietsbrug) door zodat het ritme van de brug niet wordt verstoord.



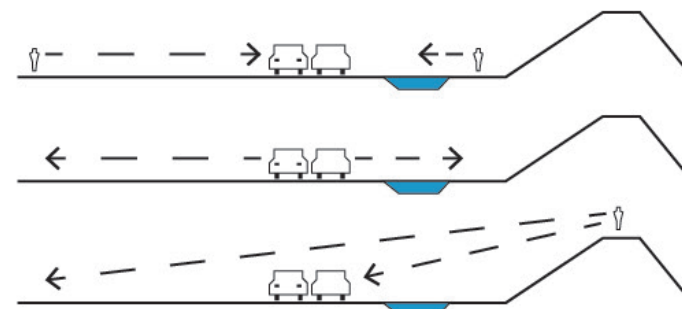
Noord-zuid oriëntatie

Noord-zuid georiënteerde rechtlijnige richting van de Baardwijkse Overlaat. Deze richting uit zich ook in de verkaveling, waterlopen en dijken.



Contrast open/besloten

Contrast tussen beplante Heidijk en open Baardwijkse Overlaat behouden / versterken.



Beleving openheid

Beleving vanuit de omgeving en vanuit de auto.

Uitgangspunten kunstwerken

Verlichting:

- Zo min mogelijk verlichting langs de weg.
- Ronde centraal uitlichten vanuit één lichtmast, eventueel aanvullen met ledverlichting in de wegbanden.
- Verlichting langs de weg staat in één lijn.
- Lichtmasten zijn recht, niet gebogen.

Bebording:

- Bij voorkeur alleen centraal aan één mast in de rotondes.
- Bebording in rotonde combineren met verlichtingsmast.
- Bebording staat in de berm naast de weg, en is zo laag mogelijk uitgevoerd.
- Geen borden over de weg i.v.m. de openheid.

Transformatie spoordijk tot fietsbrug:

- zie 4.6 kunstwerken.

Referentiebeelden



Tracé weg komt naast de verbrede watergang te liggen.



Bestaande onderdoorgang overstortweg - spoordijk gezien vanaf de noordzijde, nieuwe weg ligt aan de linkerkant.



Nieuwe weg ligt parallel aan sloot.

4.2.6. Aansluiting 40 - parallelweg



Introductie

De parallelweg loopt hier zuidelijk van de A59. Samen met de snelfietsroute vormt het een doorgaande, rechte lijn van oost naar west. Hij volgt hier het tracé van de voormalige spoorlijn.

Aan de westzijde eindigt de weg in een kruising die vervolgens de parallelstructuur verder leidt zodat deze aan de noordzijde van de A59 uit kan komen en richting Waalwijk (West) gekoppeld kan worden.

Aan de Oostzijde wordt de parallelstructuur door middel van een kruising gekoppeld aan de Kastanjelaan-West.

Kernkwaliteiten

Bestaande kwaliteiten:

- De molen als oriëntatiepunt in de oksel Heidijk, spoordijk en A59.
- De Spoordijk met bruggen (rijksmonumenten) als snelfietsroute en cultuurhistorische waardevol object.
- De Zeedijk en de Heidijk als begrenzing van de Baardwijkse Overlaat.
- Het zicht vanaf de snelfietsroute op de Spoordijk op de Baardwijkse Overlaat.
- Het historische bebouwingslint van Drunen dat grenst aan de Heidijk.

Toekomstige, geplande kwaliteiten:

- Een nieuwe doorgang door de Heidijk, is een cruciaal punt waar men vanuit stedelijk gebied de openheid van de Overlaat inrijdt.



Spoordijk met spoorbrug



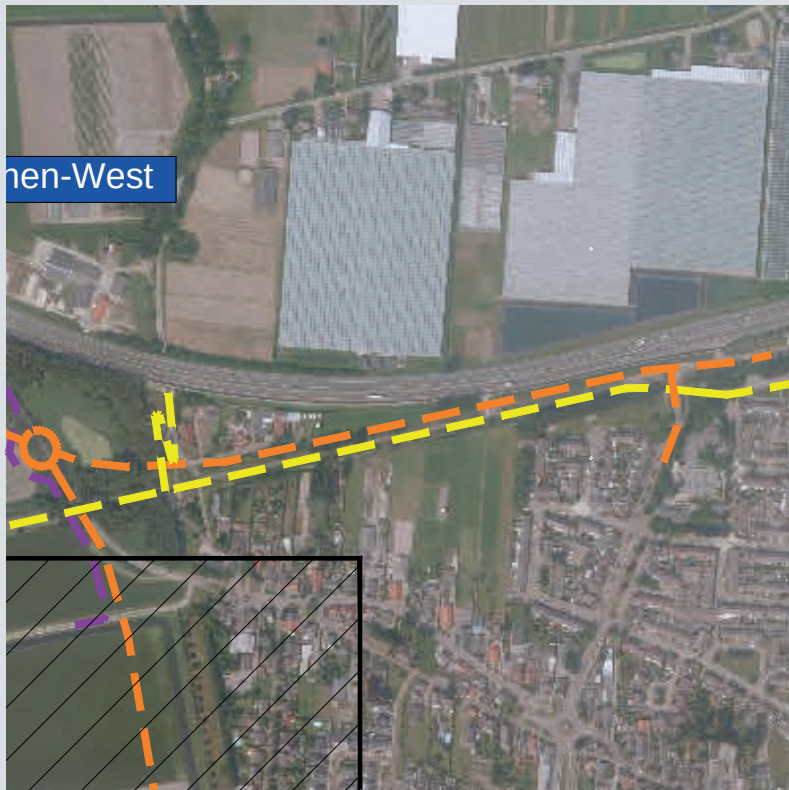
Luchtfoto

Ruimtelijke Kwaliteit (RKP)



BOK 26-09-2013

NRD-fiche (april 2016)

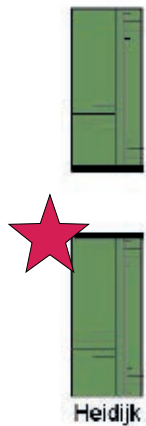


Ontwerpprincipes



Doortrekken dijk

Het doortrekken van de dijkstructuur zodat deze beleefbaarder wordt. Daarmee wordt ook de omkadering van de Baardwijkse Overlaat versterkt.



Beleving doorsnijding

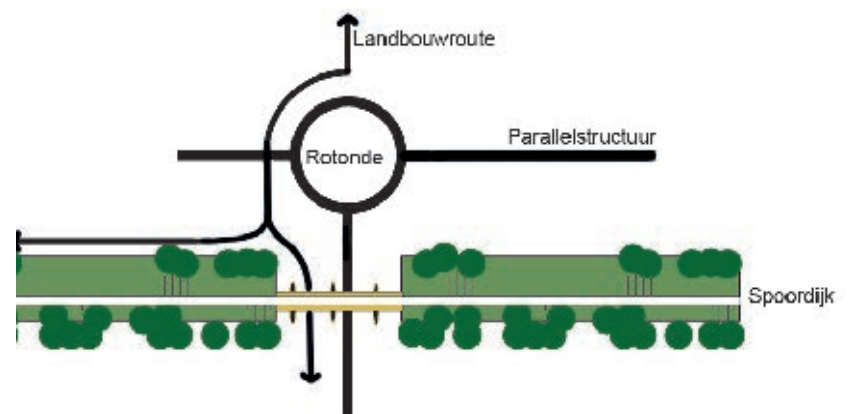
Nieuwe doorsnijdingen van de dijkstructuur, bijvoorbeeld voor het doortrekken van de parallelstructuur via een scherpe snede, coupure, waardoor dijk beleefbaar en herkenbaar blijft.

De doorsnijding van de dijk vormt samen met de fietsbrug en de kruising van fietspaden op de spoordijk de markering van de entree van Drunen. Het wordt vormgegeven als één bijzonder element in ontwerp en materiaalgebruik.



Historie zichtbaar maken

Parallelstructuur volgt het tracé van het halvenzolenlijntje. De weg ligt bij voorkeur óp de spoordijk of er naast.



Versnippering tegengaan

Verdere versnippering van de Baardwijkse Overlaat voorkomen door de rotonde zo dicht mogelijk bij de spoorbrug te leggen. Hierdoor blijven de 'restruimtes' zo groot mogelijk.

Ontwerpprincipes kunstwerken

Fietsersbrug, uitkijkpunt en coupure in dijklichaam:

- Zie 4.6 kunstwerken

Verlichting:

- Zo min mogelijk verlichting langs de weg.
- Rotonde centraal uitlichten vanuit één lichtmast, eventueel aanvullen met ledverlichting in de wegbanden.
- Verlichting langs de weg staat in één lijn.
- Lichtmasten zijn recht, niet gebogen.

Bebording:

- Bij voorkeur alleen centraal aan één mast in de rotondes.
- Bebording in rotonde combineren met verlichtingsmast.
- Bebording staat in de berm naast de weg, en is zo laag mogelijk uitgevoerd.
- Geen borden óver de weg i.v.m. de openheid.

Referentiebeelden



Doorsnijding dijklichaam d.m.v. een coupure



Doorsnijding dijklichaam: coupure



Brug van cortenstaal



Ranke fietsbrug



Uitkijkpunt



Natuurlijke uitstraling



4.3.1
Inpassen afsluiting afrit 41

4.3.2 Het 'Ei' van Drunen

DRUNEN

4.3. Project Drunen- Oost



Introductie

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de volgende deelprojecten:

4.3.1. Het 'Ei' van Drunen

4.3.2. Afsluiting Afrit 41

4.3.1. Het 'Ei' van Drunen



Introductie

Aansluiting 42, oftewel Het 'Ei' van Drunen maakt een verbinding mogelijk tussen de A59 en in zuidelijke richting o.a. Drunen en in noordelijke richting o.a. Heusden. Het is een belangrijk regionaal kruispunt. In het verleden waren er ideeën om de N267 richting het zuiden door te trekken met 2x2 rijstroken. Over de voormalige spoorlijn werden twee kunstwerken gebouwd. Deze verbinding is echter nooit gerealiseerd.

Kernkwaliteiten

Bestaande kwaliteiten:

- De ruimte rondom het Ei is één van de drie groen-blauwe doorsteken die er in de GOL liggen.
- Nabij en rondom het Ei is redelijk wat groen te vinden. De Oost-West richting wordt versterkt door rijen bomen. De Noord-Zuid richting is minder beleefbaar terwijl dit de hoofdrichting zou moeten zijn.
- De aanwezigheid van het Landgoed kasteel d'Oultremont uit de 15e eeuw, de historische gebouwen, de parkaanleg met monumentale bomen, de oprijlaan en andere lanen, de vijvers.
- Het utilitaire snelfietsroute 's-Hertogenbosch-Waalwijk passeert de aansluiting.

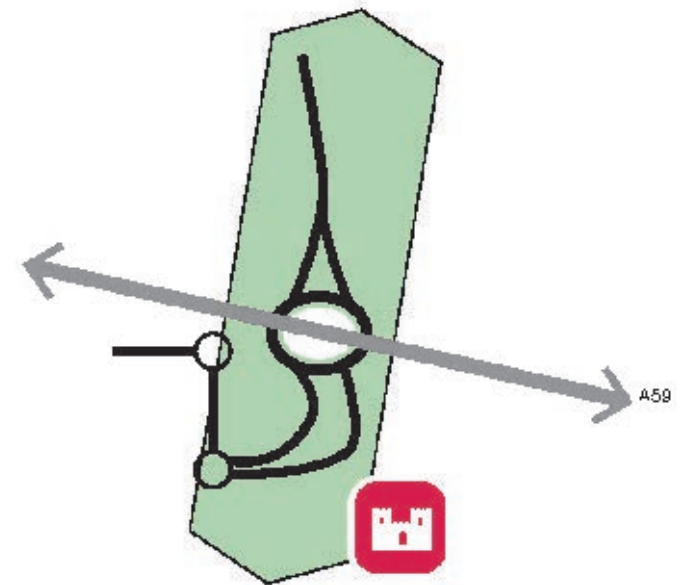
Toekomstige, geplande kwaliteiten:

- Het Landgoed Poort van Heusden als recreatieve bovenregionale voorziening.
- Mogelijk transferium in de oksel van de aansluiting.



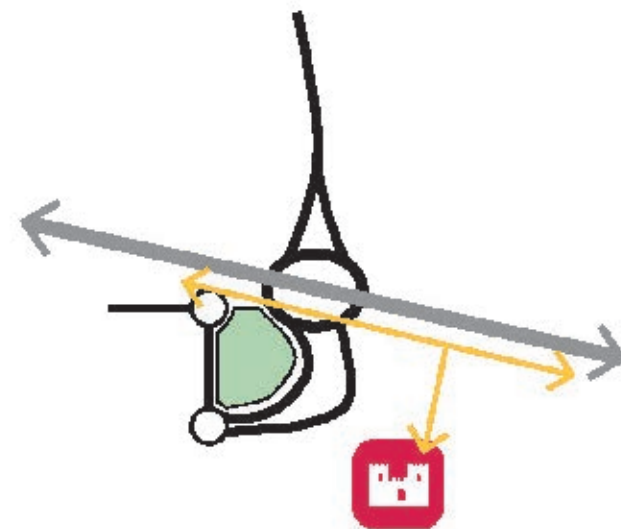
Rotonde nabij toekomstig transferium

Ontwerpprincipes



Groene noord-zuid verbinding

Het 'Ei' wordt opgenomen in een groene noord-zuidverbinding waarbij het 'Ei' als cirkel herkenbaar wordt voor de automobilist. Het sluit aan bij het voormalige landgoed en bevordert de oriëntatie van de weggebruikers.



Transferium is onderdeel van groene verbinding

Het transferium krijgt een groene uitstraling en vormt een onderdeel van de noord-zuid verbinding. De groene uitstraling wordt verkregen door een raster van opgaande beplanting. De snelfietsroute tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk kan het gebied Poort van Heusden ontsluiten.

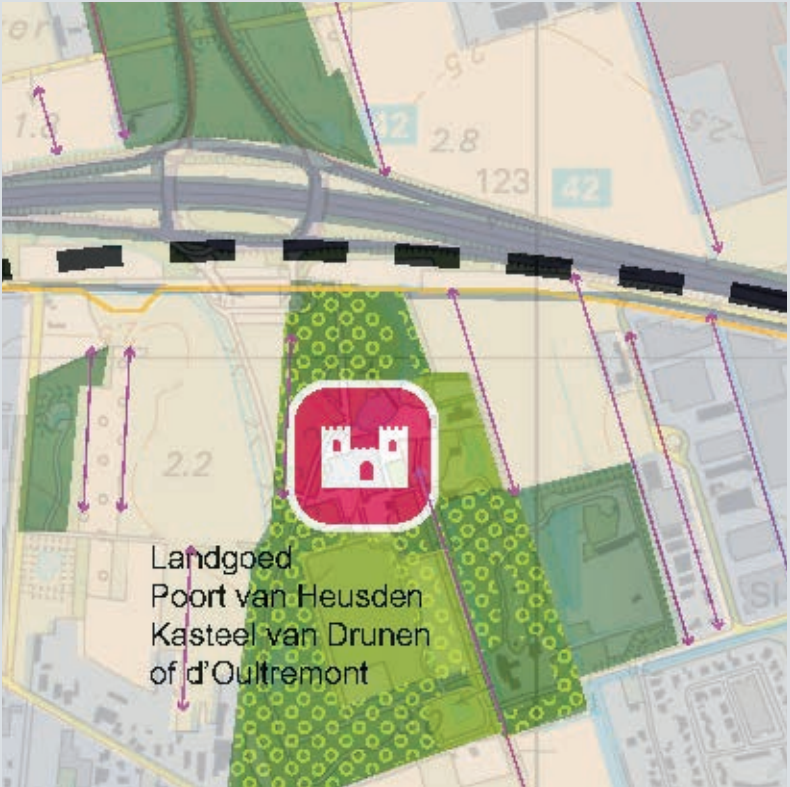


Luchtfoto

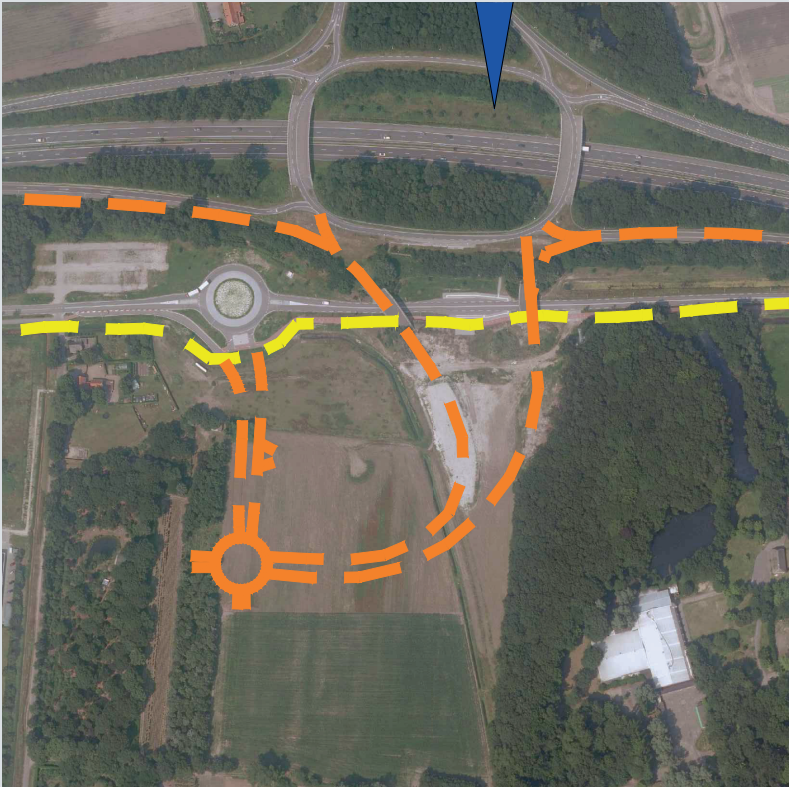


BOK 26-09-2013

Ruimtelijke Kwaliteit (RKP)



NRD-fiche (april 2016)



4.3.2. Afsluiting afrit 41



Introductie

Afrit 41 is afgesloten. Het gevolg is dat hier nu grondlichamen liggen van de voormalige toe- en afrit. De Wolfshoek ligt namelijk lager dan de A59. Zowel de toe- als afrit werden aan de noordzijde begeleid door bomen. Deze zijn in de huidige situatie nog aanwezig. Bij de oprit aan de zuidzijde staan twee bomen. De afrit is relatief open.

Kernkwaliteiten

Bestaande kwaliteiten:

- Eén van de historische linten kruist hier de kruising.
- De diverse bestaande loofbomen aan de noordzijde.
- Aansluiting op het onderliggende wegennet.

Toekomstige, geplande kwaliteiten:

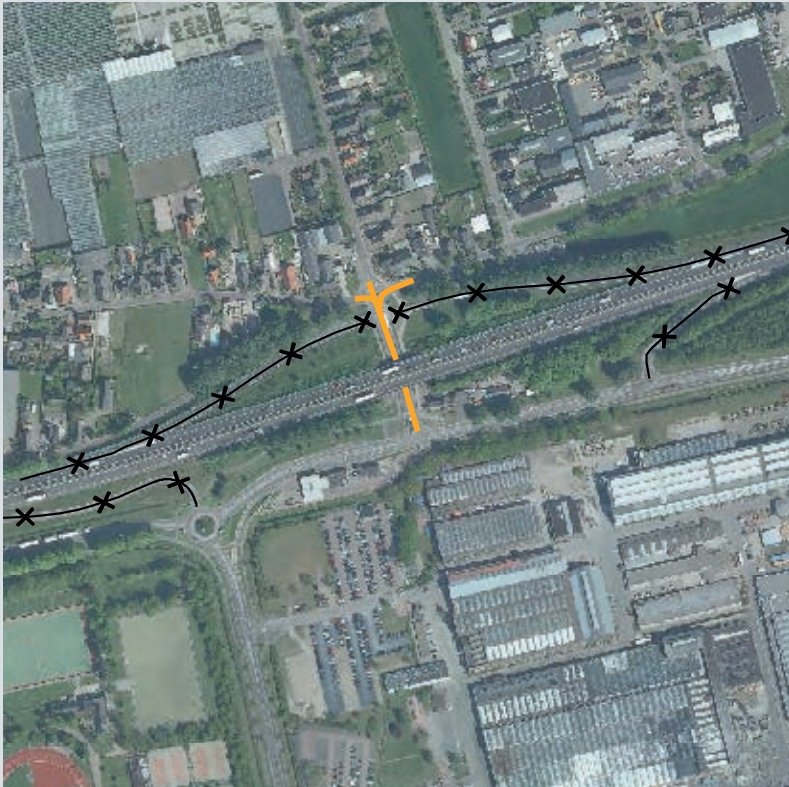
- Overzichtelijke kruising aan de noordzijde.



Snelweg de A59

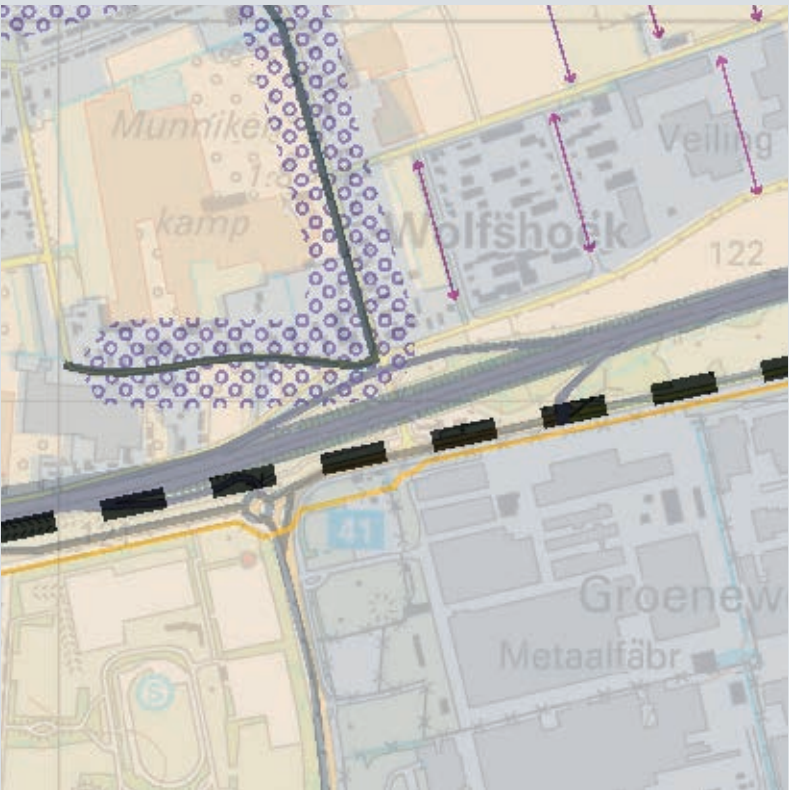


Luchtfoto

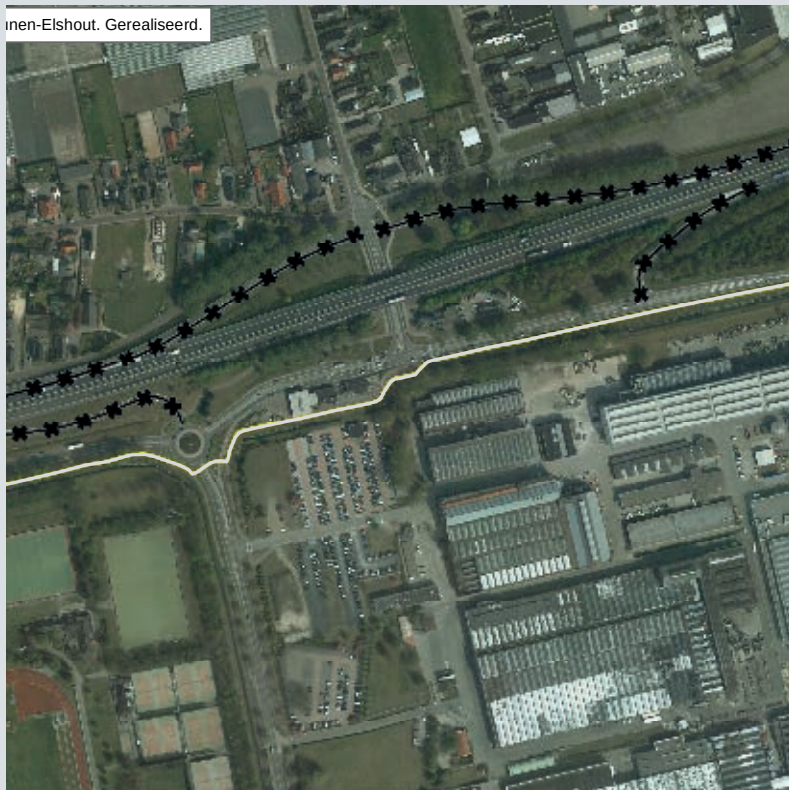


BOK 26-09-2013

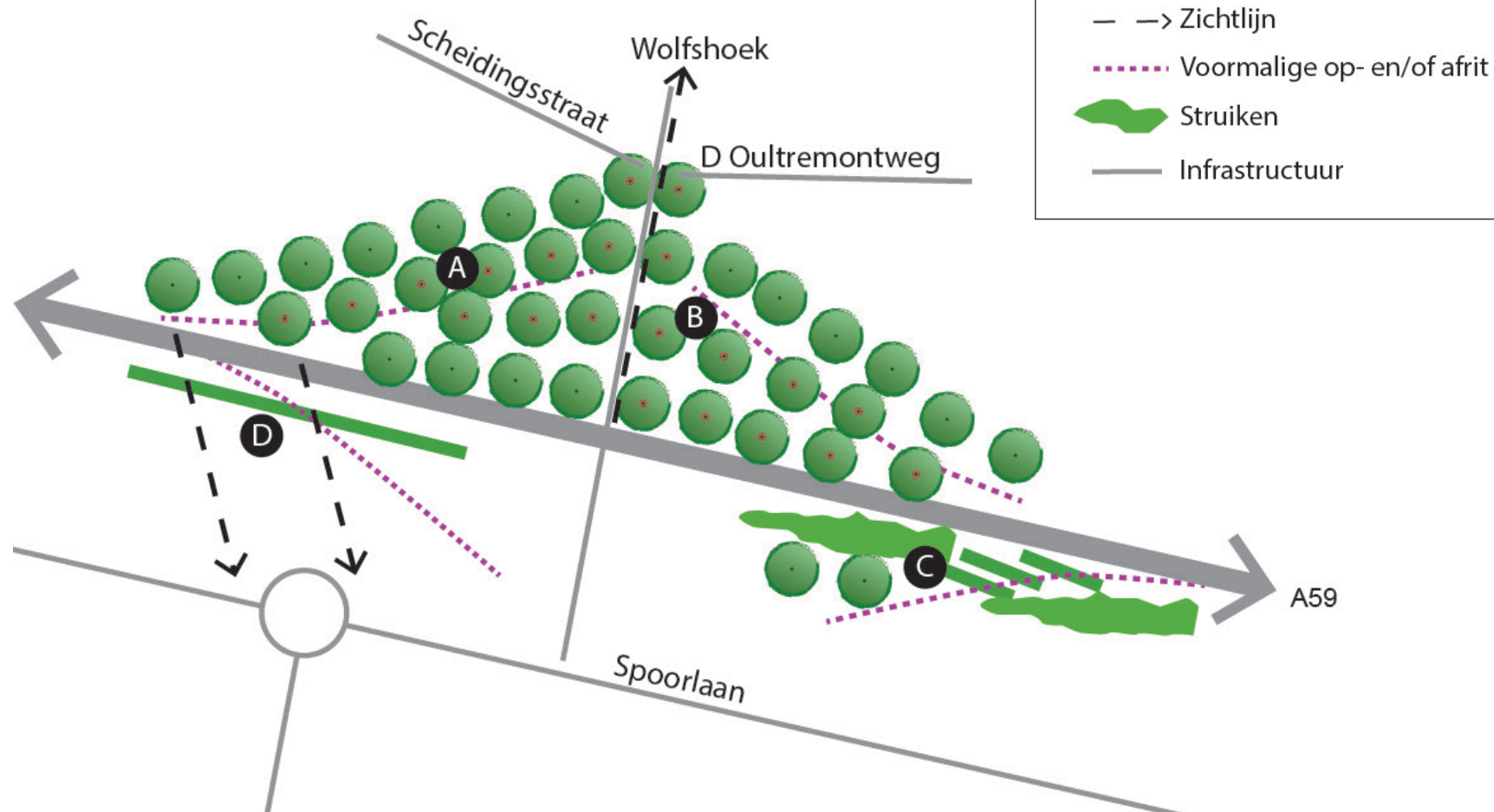
Ruimtelijke Kwaliteit (RKP)



NRD-fiche (april 2016)



Ontwerpprincipes



Groene uitstraling/vereenvoudiging

A. Oprit noord

Bevorderen van een groene uitstraling vanaf de Scheidingsstraat, Wolfshoek en D'Oultremontweg. Bestaande bomen behouden. Toevoegen van nieuwe loofbomen zodat dit dichtgroeit en een groene uitstraling geeft. Hierbij gebruik maken van het bestaande ritme.

B. Afrit noord

Bestaande bomen behouden. De ruimte tussen de bestaande bomen en de A59 aanvullen met nieuwe bomen. Zodat deze samen met A een groene concentratie vormen en de grondlichamen minder zichtbaar zijn.

C. Oprit zuid

De bestaande struiken en bomen laten staan. De ruimte tussen de bestaande struiken opvullen met nieuwe struiken zodat er een groene wand ontstaat.

D. Afrit A59 zuid

Zicht vanaf A59 richting Spoorlaan behouden, zodat dit kruispunt zichtbaar is. Alleen lage struiken toevoegen om een barrière te maken, zodat men niet alsnog hier van de snelweg gaat afrijden.



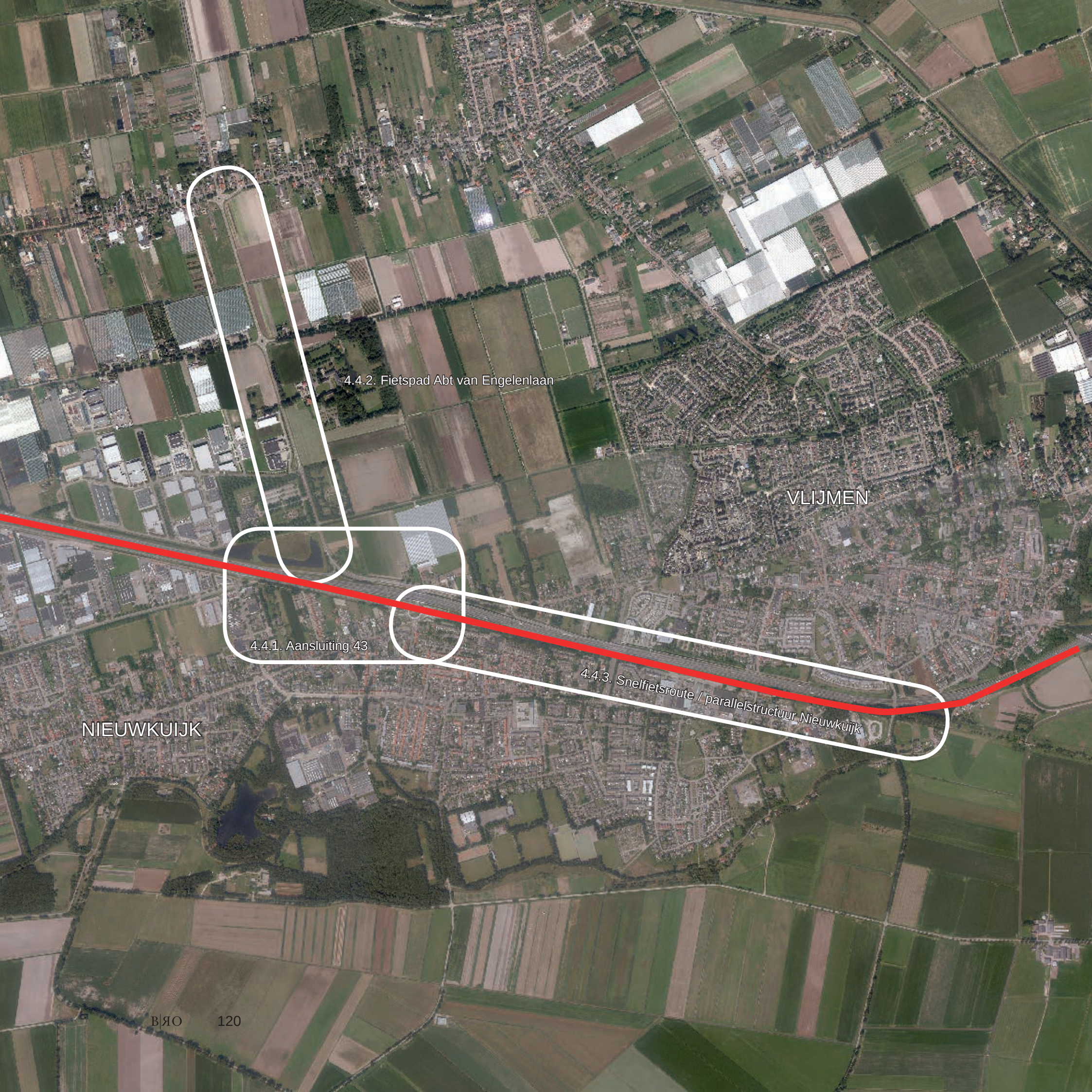
Voormalige afrit van de A59



Voormalige oprit naar de A59 richting west



Viaduct Wolfshoek



NIEUWKUIJK

VLIJMEN

4.4.2. Fietspad Abt van Engelenlaan

4.4.1. Aansluiting 43

4.4.3. Snelfietsroute / parallelstructuur Nieuwkuijk

4.4. Project Nieuwkuijk



Introductie

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de volgende deelprojecten.

- 4.4.1. Aansluiting 43
- 4.4.2. Fietspad Abt van Engelenlaan
- 4.4.3. Snelfietsroute / parallelstructuur

4.4.1. Aansluiting 43



Introductie

Deze aansluiting zorgt voor een verbinding tussen Nieuwkuijk en Vlijmen. De aansluiting loopt onder de A59, onder bestaande viaduct.

Kernkwaliteiten

Bestaande kwaliteiten:

- Samenkomst van verschillende tijdslagen. Zo vind je hier de voormalige Spoorlijn en de kruising van de A59 met de historische lintbebouwing met de historische lintbebouwing van Nieuwkuijk en overwegend gaaf bewaard karakteristiek straatbeeld.
- Aan de noordzijde van de aansluiting zijn de bedrijven in de richting van de slagenverkaveling opgezet. Hierdoor is de landschappelijke structuur nog redelijk zichtbaar.
- Verderop, ten noorden, ligt de Abdij Mariënkroon, een landmark in het landschap.

Toekomstige, geplande kwaliteiten:

- Een snelfietsroute van Waalwijk naar 's-Hertogenbosch.
- Fietsverbinding richting Haarsteeg en Vlijmen.



Rotonde Nieuwkuijk in noordelijke richting



Rotonde Nieuwkuijk in westelijke richting (afrit A59)

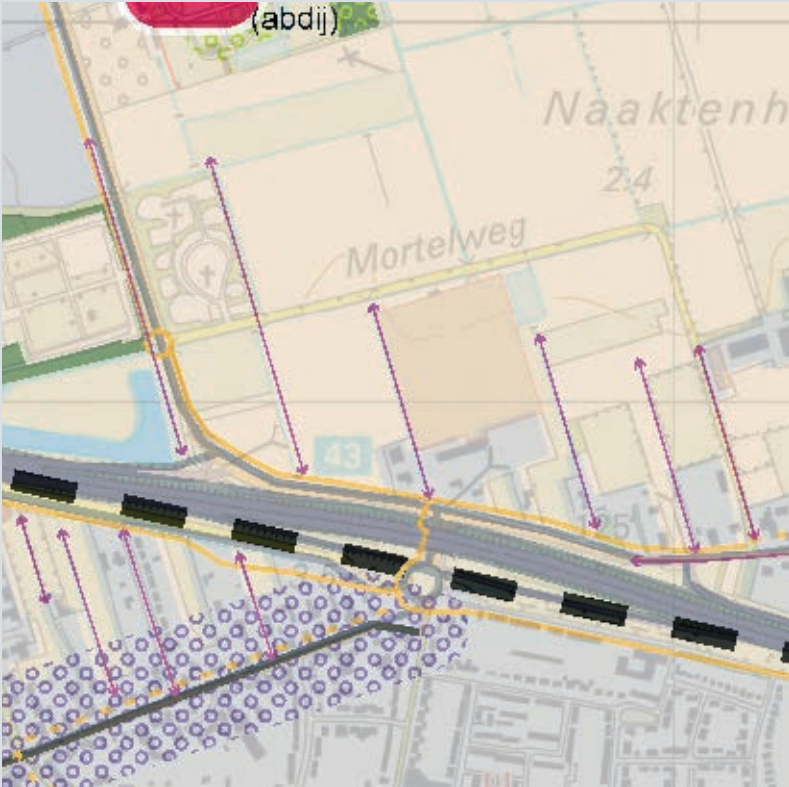


Rotonde Nieuwkuijk in oostelijke richting (oprit A59)



Luchtfoto

Ruimtelijke Kwaliteit (RKP)

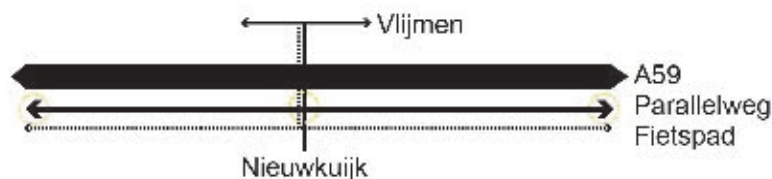


BOK 26-09-2013

BOK (apri 2016).

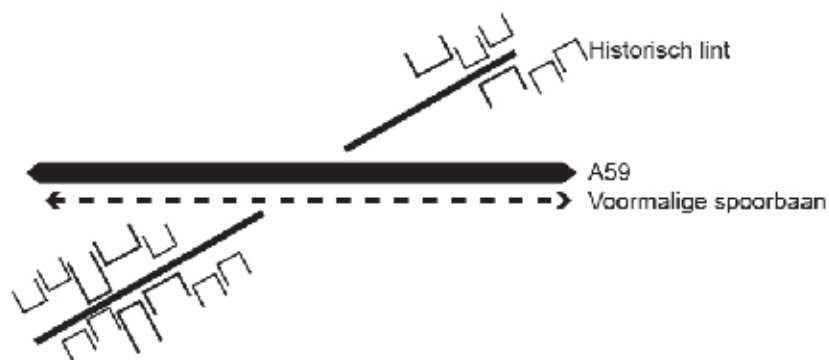


Ontwerpprincipes



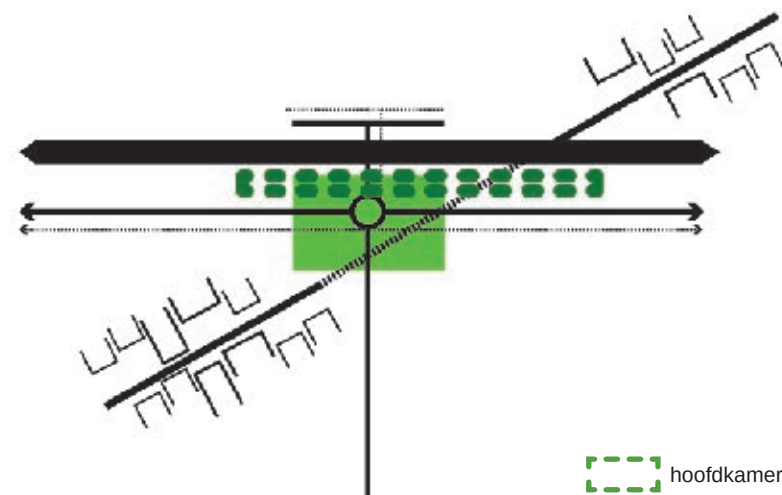
Faciliteren verbinding Nieuwkuijk - Vlijmen

- De parallelstructuur is een doorgaande structuur, gekoppeld aan de richting van de A59.
- Het vormt een eenheid met verscheidenheid.
- De structuren worden gebundeld met de bestaande structuren.
- Snelfietsroute als herkenbaar, doorgaand element.
- Eenheid over de gehele lengte.



Herkenbare cultuurhistorische structuren:

- Verduidelijken van de tijdslagen
- Spoortracé
- Historische bebouwingslinten
- A59



Richtingen 'opvangen' en plek omkaderen:

- Er dient voorkomen te worden dat de ruimtes die ontstaan een versnippering teweeg brengen.
- De aansluiting, met de diverse functionele en historische richtingen, wordt daarom door middel van eenvoudige overeenkomstige groenstructuren aan elkaar verbonden. Lijnstructuren in de vorm van bomenrijen verbinden de vrijgekomen ruimtes (door het weghalen van de toe- en afritten) aan elkaar.

Uitgangspunten kunstwerken

Verlichting:

- Kruising centraal uitlichten vanuit zo min mogelijk lichtmasten, eventueel aanvullen met ledverlichting in de wegbanden.
- Verlichting langs de weg staat in één lijn.
- Lichtmasten zijn recht, niet gebogen.

Bebording:

- Bebording combineren met verlichtingsmasten.
- Bebording staat in de berm naast de weg, en is zo laag mogelijk uitgevoerd.

Geluidsschermen langs de parallelweg:

- Zie 4.6 kunstwerken.



Rotonde aansluiting 43



Historisch lint



Spoorlijn in westelijke richting

4.4.2. Fietspad Abt van Engelenlaan



Introductie

De Abt van Engelenlaan is een gebiedsontsluitingsweg die bestaat uit een rijbaan met fietsstroken op de rijbaan. Langs de verharding liggen aan weerszijden een berm en een sloot. De ambitie is om de weg te voorzien van een vrijliggend fietspad met tweerichtingsverkeer.

Kernkwaliteiten

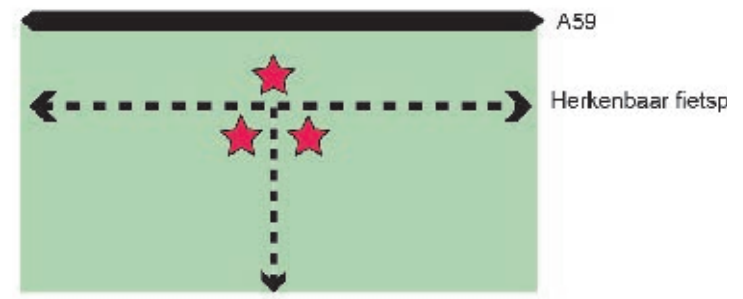
Bestaande kwaliteiten:

- Langs de route liggen diverse groene delen.
- Er liggen verschillende historische elementen aan de route; de Abdij Mariënkroon, het historische lint De Hoeven/Haarsteeg.

Toekomstige, geplande kwaliteiten:

- De snelfietsroute verbindt de historische stedenbouwkundige structuren Haarsteeg en Nieuwkuijk met elkaar.

Ontwerpprincipes



Herkenbaar fietspad

De snelfietsroute dient herkenbaar te zijn. Vooral op de punten waar men de snelfietsroute toe- en af kan rijden. Er wordt dan ook voorgesteld om bij de kruisingen maatregelen te nemen. Dit betekent:

- Herkenbare elementen nabij ieder kruispunt.
- Zichtbaarheid van de snelfietsroute vanaf grotere afstand.



Eenduidig in kleur en materiaal

De snelfietsroute is één doorlopende lijn en ligt bij voorkeur aan één zijde van de weg. De kleur en het materiaal zijn eenduidig langs de hele route waardoor de snelfietsroute een herkenbaar element vormt door het gebied.

Referentiebeelden



vrijliggend tweerichtingfietspad

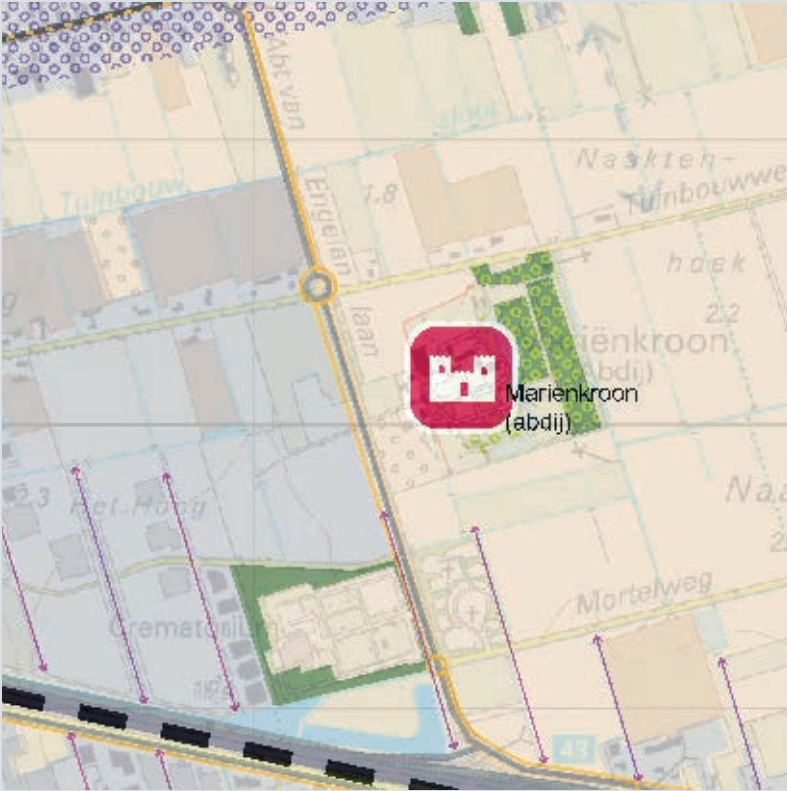


Luchtfoto



BOK 26-09-2013

Ruimtelijke Kwaliteit (RKP)



NRD-fiche (april 2016)



4.4.3. Snelfietsroute / parallelstructuur Nieuwkuijk



Introductie

Vanuit aansluiting 43 wordt de parallelstructuur aan de zuidzijde van de A59 verlengd tot aan de Industriestraat. De snelfietsroute wordt doorgetrokken over de voormalige Spoorlijn tot voorbij de Vendreef, het kruispunt Heidijk-Moerputtenweg.

Kernkwaliteiten

Bestaande kwaliteiten:

- De parallelstructuur ligt grotendeels op de historische spoorlijn. Deze lijn bepaalt de richting van de weg.
- De snelfietsroute eindigt op de Heidijk, een belangrijke dijkstructuur ten zuiden van Nieuwkuijk en Vlijmen.

Toekomstige, geplande kwaliteiten:

- Een snelfietsroute van Waalwijk naar 's-Hertogenbosch.



'Olifantenpaadje' van Vendreef naar Nassaulaan



Voormalige spoorlijn richting de Moerputten

Referentiebeelden



Daar waar de snelfietsroute op de weg komt te liggen, is de auto te gast. De rood geasfalteerde snelfietsroute ligt in het midden van de weg. Aan beide zijden van de snelfietsroute liggen in keperverband donkere straatbakstenen.



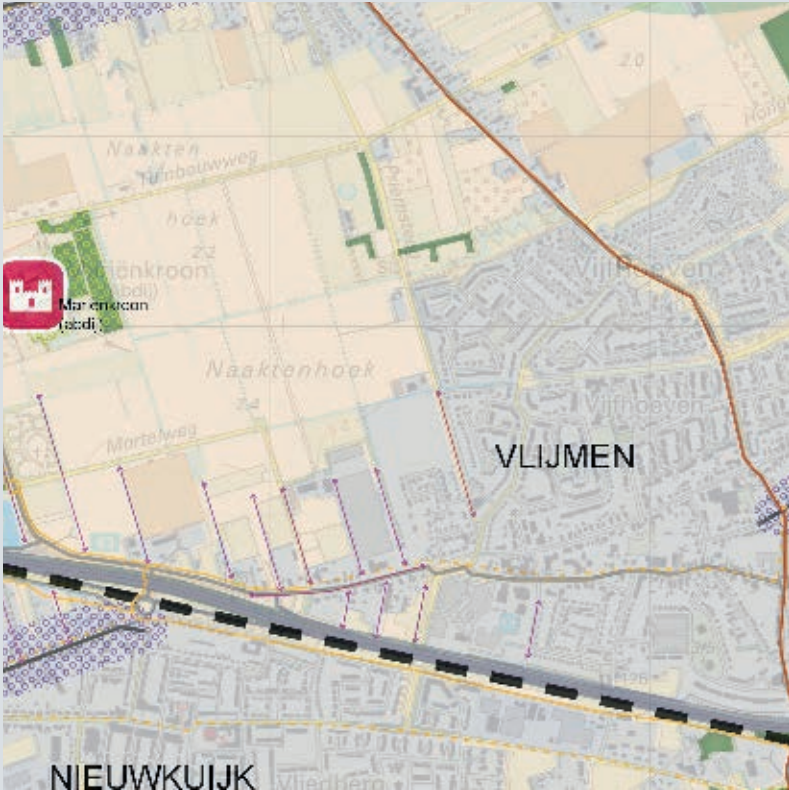
inspiratieboek snelle fietsroutes, CROW

Het vrijliggend snelfietsroute wordt met een brede band omsloten, waarmee de herkenbaarheid als één doorgaande structuur wordt versterkt.



Luchtfoto

Ruimtelijke Kwaliteit (RKP)



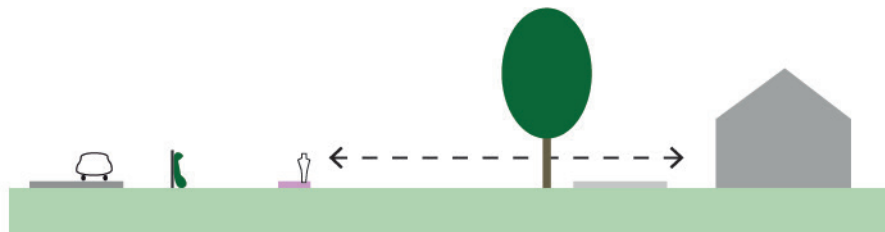
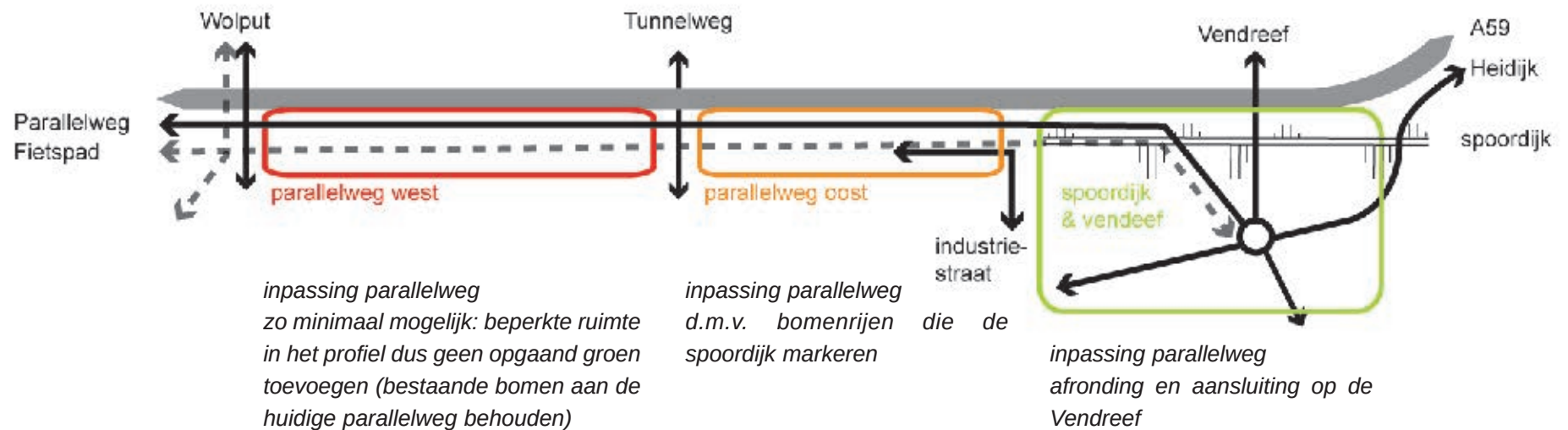
BOK 26-09-2013

NRD-fiche (april 2016)



Ontwerpprincipes

Naast de algemene uitgangspunten voor de inrichting van de snelfietsroute, gelden de volgende ontwerpprincipes specifiek voor deze plek:

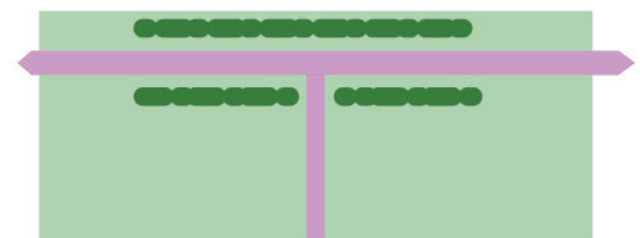


Sociale veiligheid en zichtbaarheid snelfietsroute (westelijk deel)

De ruimte tussen de snelfietsroute en de woningen aan de bestaande parallelweg wordt zo open mogelijk zodat er visueel contact is t.b.v. de sociale veiligheid.

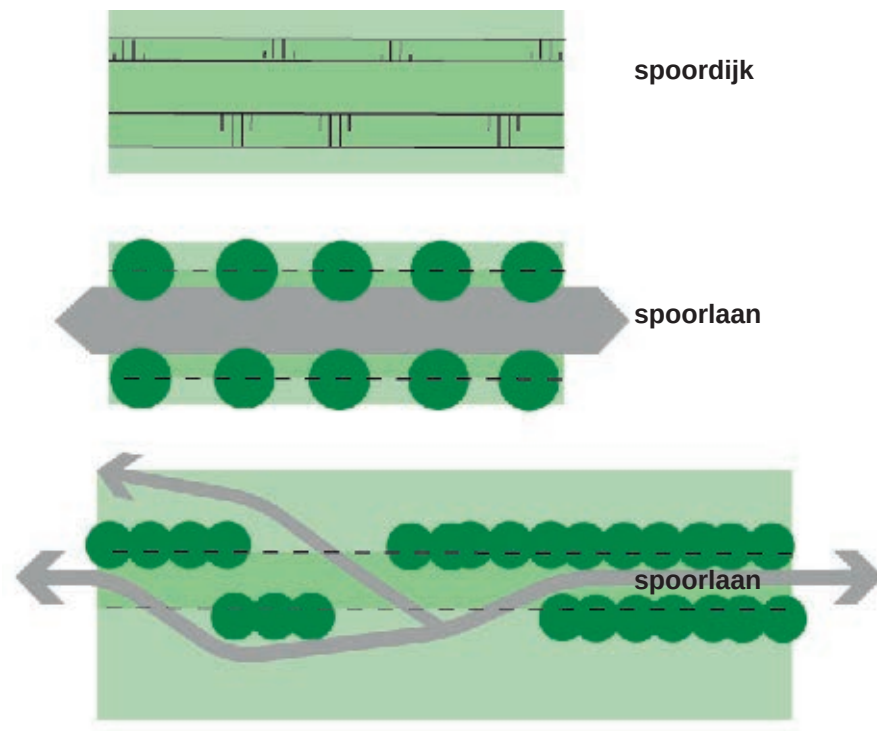
De nieuwe parallelweg kan met groene hagen en bosschages worden afgeschermd, eventueel door een groen aangekleed geluidsscherm.

Dit vindt plaats aan de noordzijde van de weg.



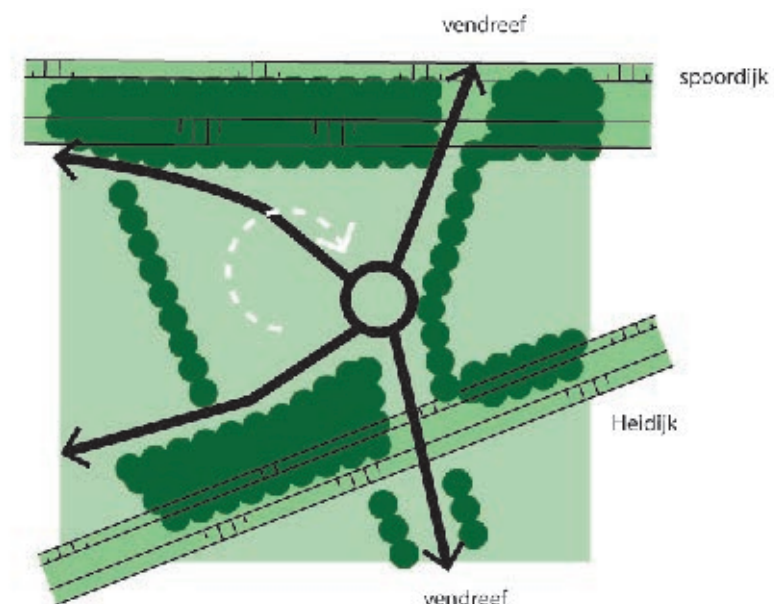
Markeren aansluiting snelfietsroute

De snelfietsroute wordt begeleid met hagen conform de inrichting van het huidige fietspad in de gehele GOL. Met name bij aansluitingen en kruisingen worden deze hagen geplaatst.



Inpassing parallelweg (oostelijk deel)

De lengte en breedte van de spoordijk wordt op een nieuwe manier gemarkeerd. De huidige verhoging in het maaiveld zal door de aanleg van de parallelweg en de bijbehorende doorsnijdingen minder zichtbaar worden (deels door vergraving, deels door het toevoegen van nieuwe richtingen). Bomenrijen in de teen van de huidige spoordijk markeren deze cultuurhistorische structuur zowel vanaf de parallelweg als vanaf de A59.



Inpassing aansluiting Vendreef

De Heidijk en spoordijk zijn de belangrijkste groene structuren en blijven daarom massief groen (boven en onderbeplanting). De andere randen aan de west- en oostzijde worden door middel van opgaand groen gevormd. Dit groene kader omzoomt de rotonde, maakt een overzichtelijk geheel van de door infrastructuur versnipperde ruimte. De nieuwe randen zijn minder massief, minder dominant als de bestaande groene dijken.

Uitgangspunten kunstwerken

Brug fietsers over de tunnelweg:

- Zie 4.6 kunstwerken.

Geluidsschermen langs de parallelweg:

- Zie 4.6 kunstwerken.

Verlichting:

- Verlichting langs de snelfietsroute staat in één lijn.
- Lichtmasten zijn recht, niet gebogen.

Bebording:

- Bebording combineren met verlichtingsmasten.
- Bebording staat in de berm naast de weg, en is zo laag mogelijk uitgevoerd.



4.5.4.
Randweg fase 2

4.5.3.
Randweg fase 1

VLIJMEN

4.5.5. Ecopassage

4.5.2.
Aansluiting 45

UWKUIJK

4.5. Project Vlijmen Oost



Introductie

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de volgende deelprojecten.

- 4.5.1. Ruimtelijk streefbeeld Vlijmen
- 4.5.2. Aansluiting 45
- 4.5.3. Randweg - zuidelijk deel
- 4.5.4. Randweg - noordelijk deel
- 4.5.5. Ecopassage onder de A59

4.5.1 Ruimtelijk Streefbeeld Vlijmen

Introductie

De overgang van de bebouwde kom naar het buitengebied wordt aan de oostzijde van Vlijmen scherp gemarkeerd door de Voordijk. Achter deze dijk ligt de bebouwde kom van Vlijmen, voor de dijk liggen verschillende belangrijke landschappelijke eenheden. de Bokhovense polder, de Biessertpolder en het Engelenmeer.

Een nieuwe randweg in dit landschap leggen, tast per definitie de landschappelijke en recreatieve waarden van dit buitengebied aan. Omdat binnen het project GOL verschillende infrastructurele opgaven in de polders van Vlijmen liggen, is deze paragraaf toegevoegd. Zo wordt voor dit gevoelige gebied integraal ruimtelijke kwaliteit geborgd waarbij landschap, ecologie, cultuurhistorie en de functionaliteit van de weg met elkaar in verband worden gebracht en zodoende elkaar waar mogelijk versterken. Het streefbeeld hiernaast is hiervan de resultante.

Huidige begeleidende beplanting langs de Voorste Zeedijk en de Bellaard behouden, geen nieuwe toevoegen t.b.v. de openheid in de Bokhovense polder.

Afwaardering Engelseweg biedt kansen voor een recreatieve verbinding over de historische lijn.

Rotonde als verbinding tussen fase I, fase II en de Engelseweg. Markant punt aan de rand van de polder, met vrij zicht op Vlijmen en de openheid. Belangrijk keuzemoment voor de automobilist. De rotonde wordt met een zo klein mogelijke diameter uitgevoerd om de openheid zo min mogelijk aan te tasten.

Openheid en zicht op het Engelenmeer wordt versterkt door de bestaande beplanting deels te verwijderen. Ruimte tussen de plas en de randweg inrichten t.b.v. recreatieve routes. De randweg ligt minstens 20 meter van de rand van het Engelenmeer.

Nieuwe ligging Bossche sloot, ter bevordering van de ontsnippering van het gebied. Hierdoor wordt het gebied tussen de Voordijk en de randweg minder doorsneden en is de cultuurhistorische lijn van de Gemeint versterkt.

De Gemeint heeft een belangrijk ruimtelijke en functionele betekenis: ruimtelijk vormt het de begrenzing van de Biesertpolder, functioneel is het onderdeel van de secundaire ontsluitingen van het gebied. Deze betekenis wordt gemarkeerd door de her- en aanplant van een dubbele bomenrij over de gehele lengte.

Nieuwe randweg loopt van aansluiting 45 door de open Biesertpolder, waar de automobilist zicht heeft op de rand van Vlijmen. Vervolgens wordt afgebogen richting het besloten Engelenmeer, dat zich aan de oostzijde tot aan de randweg zichtbaar wordt. Doorzichten vanaf de weg vergroten de oriëntatie op en herkenbaarheid van de weg. Na het kruisen van het historische lint ligt de rotonde vanwaar Vlijmen ingereden kan worden.

In de oksel van aansluiting 45 komt een verwijzing naar het historische verdedigingswerk 'de Boerenschans', uit 1629. Deze verwijziging vormt een belangrijke markering aan de A59 voor zowel Vlijmen als voor 's-Hertogenbosch.

Ecopassage onder de A59 verbindt de Biessertpolder met de Moerputten.



4.5.2. Aansluiting 45



Introductie

Aansluiting 45 ondergaat een transformatie tot een volwaardige aansluiting die de A59 koppelt aan 's-Hertogenbosch en Vlijmen. Vanaf de aansluiting loopt de nieuwe randweg voor Vlijmen naar het noorden.

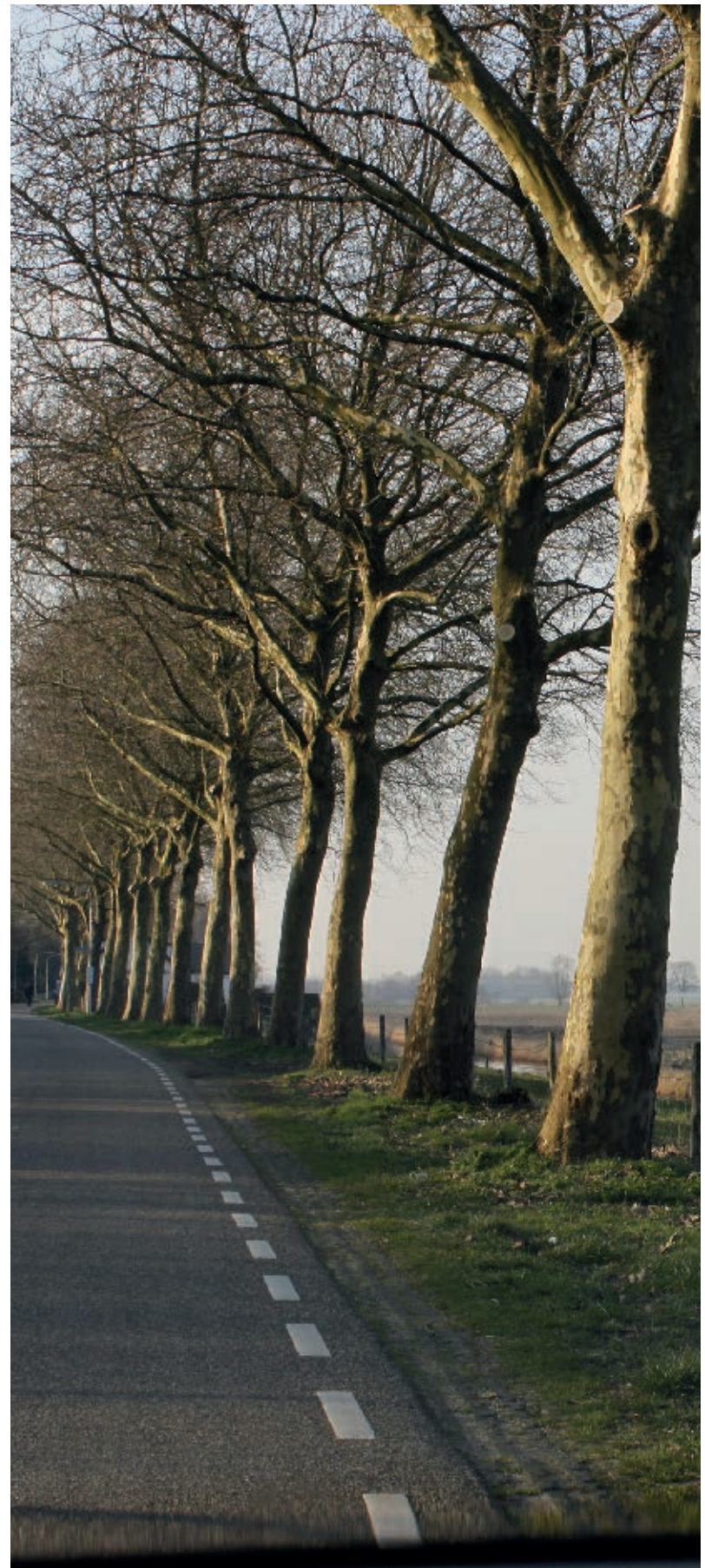
Kernkwaliteiten

Bestaande kwaliteiten:

- Historie van overlaten en verdedigingssystemen waardoor nu nog een open en grootschalig karakter in de Polder van Bokhoven bestaat.
- De kleinschaligheid van de Biessertpolder, omsloten door de kern Vlijmen, A59 en bosschages.
- Er heeft schaalvergroting plaatsgevonden, maar de oude rationele landbouwkundige verkavelingsrichting is in de Biessertpolder nog zichtbaar.
- Het contrast tussen binnen- en buitendijks gebied.
- De hogere dekzandrug tussen de Biessertweg en de A59.
- Het natuureservaat 'De Moerputten' gelegen aan de zuidzijde van de snelweg met hierdoor de voormalige spoorlijn.
- De Aardappeldijk als historische waardevolle dijk.
- De Bossche sloot als waardevolle watergang.
- De Boerenschans, verdedigingswerk van 's-Hertogenbosch, gemaakt door Frederik Hendrik in 1629. Deze lag op de plek van het kruispunt.
- De laanbeplanting van de Voordijk, de bosschages rondom de wielen en plassen.

Toekomstige, geplande kwaliteiten:

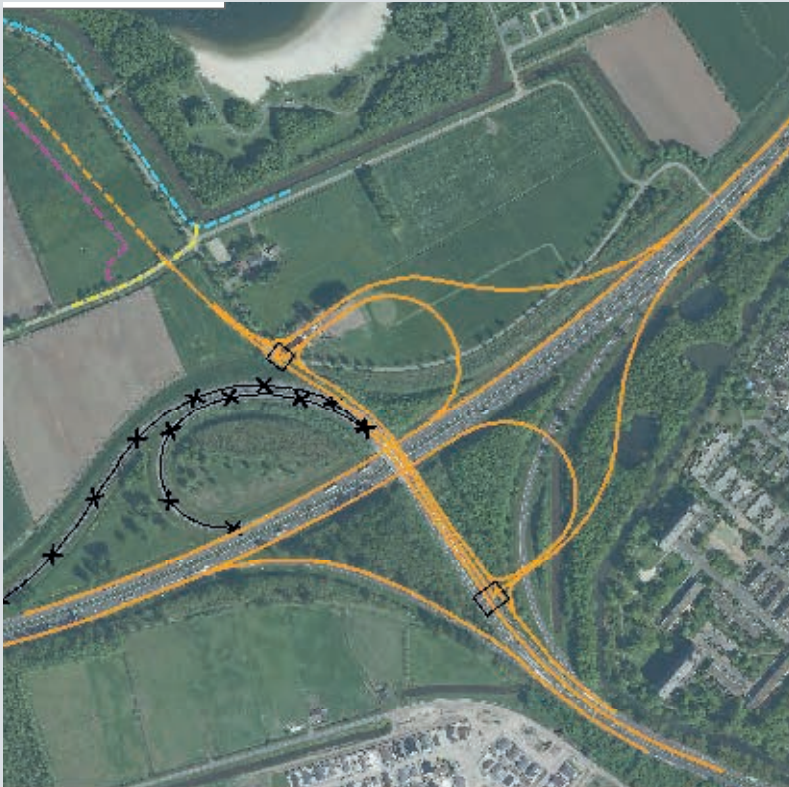
- De toekomstige Ecologische VerbindingsZone (EVZ) langs de teen van de Voordijk.
- De (Hoog Wateraanpak 's-Hertogenbosch) HOWABO die het plangebied doorkruist.
- Volwaardige aansluiting die Vlijmen en 's-Hertogenbosch met elkaar en de A59 verbindt.



Voordijk



Luchtfoto



BOK 26-09-2013

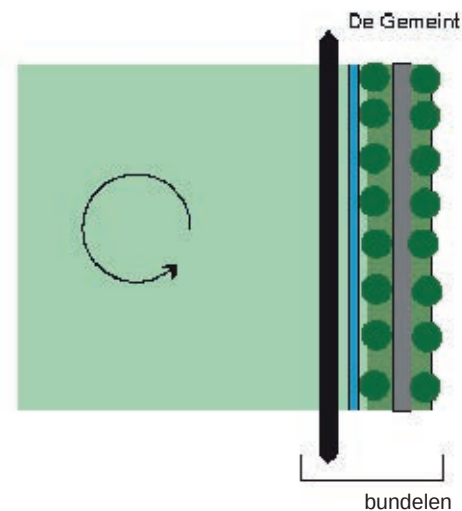
Ruimtelijke Kwaliteit (RKP)



NRD-fiche (april 2016)



Ontwerpprincipes



Gebruik maken van bestaande structuren:

- Nieuwe wegen lopen over bestaande structuren of worden gebundeld langs bestaande structuren.
- De Biesertpolder blijft open met zo min mogelijke toevoeging van opgaand groen.



Zicht op groen

- Vanuit de A59 zicht op groene gebieden (Biesertpolder aan de noordzijde en De Moerputten aan de zuidzijde).
- Aan de zuidoostzijde van de aansluiting (aan de zijde van 's-Hertogenbosch) de infrastructuur inbedden in opgaand groen i.v.m. de afscherming voor de achterliggende woonwijken.



Verwijzing naar de boerenschans maken in de oksel:

- Een verwijzing naar de boerenschans zichtbaar maken in de aansluiting. De boerenschans wordt niet gereconstrueerd, maar de hoofdvorm wordt in het landschap zichtbaar gemaakt. Dit bevordert de oriëntatie, herkenbaarheid en identiteit van de plek.

Uitgangspunten kunstwerken

Markering Boerenschans

- Gebruikmaken van natuurlijke materialen, passend bij de Biesertpolder.
- Markering vormgeven door het gebruik van hoogteverschillen, zodat de markering zichtbaar wordt.

Verlichting

- Zo min mogelijk verlichting langs de randweg.
- Verlichting langs de weg staat in één lijn.
- Lichtmasten zijn recht, niet gebogen.

Bebording

- Bebording combineren met verlichtingsmasten.
- Bebording staat in de berm naast de weg, en is zo laag mogelijk uitgevoerd.
- Geen borden óver de weg i.v.m. de openheid.

Dijken, taluds

- Ten behoeve van de randweg: zo steil mogelijk, verhouding 1:3, met gras ingezaaid zonder verdere beplanting.

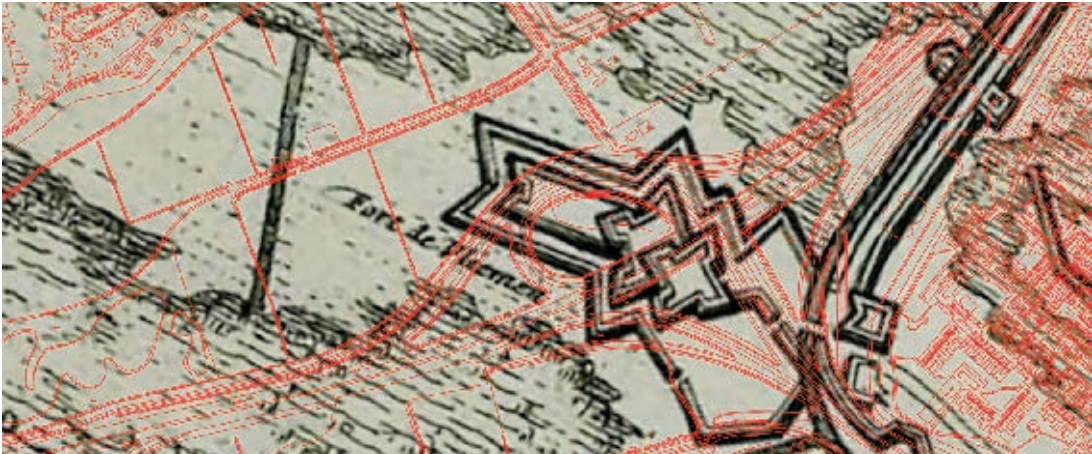
Referentiebeelden



Doorsnijdingen van de schans zichtbaar maken d.m.v. een coupure



Taluds en verhogingen zichtbaar maken in het landschap



Indicatieve ligging boerschans ter hoogte van aansluiting 45



Taluds en verhogingen zichtbaar maken in het landschap

4.5.3. Randweg zuidelijk deel



Introductie

Fase 1 van de randweg loopt vanaf aansluiting 45 langs de Gemeint naar het noorden waar deze aansluit op de Engelseweg. De randweg loopt via de Vijfhoevenlaan Vlijmen binnen.

Kernkwaliteiten

Bestaande kwaliteiten:

- Historie van overlaten en verdedigingssystemen waardoor nu nog een open en grootschalig karakter in de Polder van Bokhoven bestaat.
- De kleinschaligheid van de Biessertpolder, omsloten door de kern Vlijmen, A59 en bosschages.
- Er heeft schaalvergroting plaatsgevonden, maar de rationele landbouwkundige verkavelingsrichting is in de Biessertpolder nog zichtbaar.
- Het contrast tussen binnen- en buitendijks gebied.
- De hogere dekzandrug tussen de Biessertweg en de A59.
- De Aardappeldijk (oude verbinding tussen 's-Hertogenbosch en Vlijmen) als historische waardevolle dijk.
- De Bossche sloot als waardevolle watergang.
- De Boerenschans, verdedigingswerk van 's-Hertogenbosch, gemaakt door Frederik Hendrik in 1629. Deze lag op de plek van het kruispunt.
- De grasdijken met laanbeplanting van de Voordijk en de Molenhoek, de bosschages rondom de wielen en plassen.

Toekomstige, geplande kwaliteiten:

- De toekomstige Ecologische VerbindingsZone (EVZ) langs de teen van de Voordijk.
- De (Hoog Wateraanpak 's-Hertogenbosch) HOWABO die het plangebied doorkruist.
- Volwaardige aansluiting die Vlijmen en 's-Hertogenbosch met elkaar en de A59 verbindt.

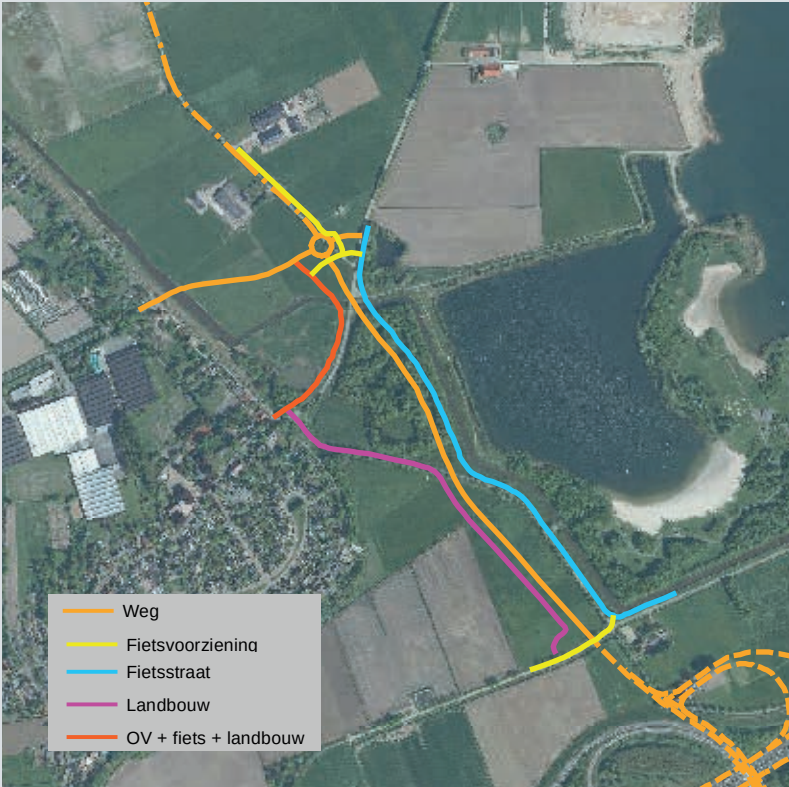


Buitengebied Vlijmen



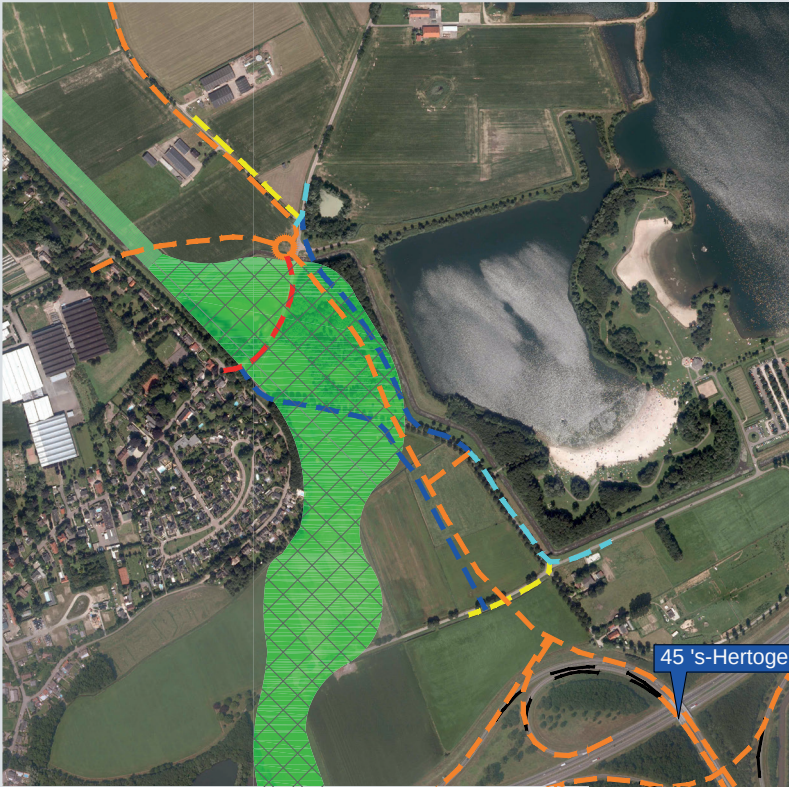
Luchtfoto

Ruimtelijke Kwaliteit (RKP)

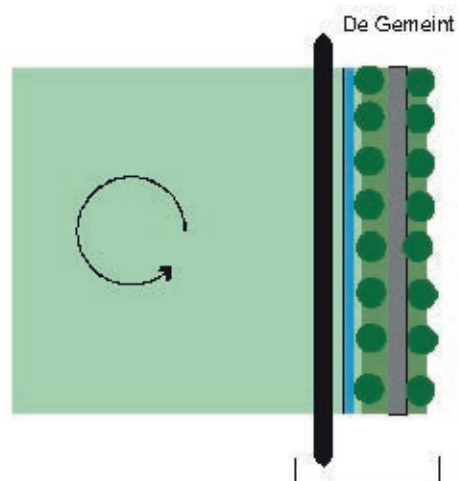


BOK 26-09-2013

NRD-fiche (april 2016)

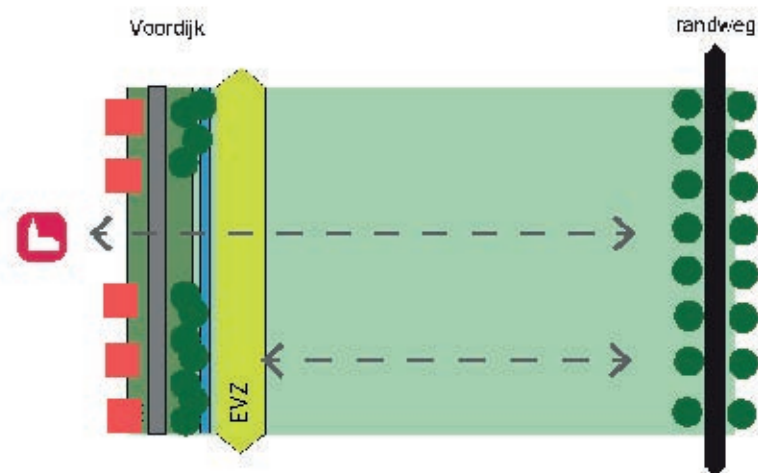


Ontwerpprincipes



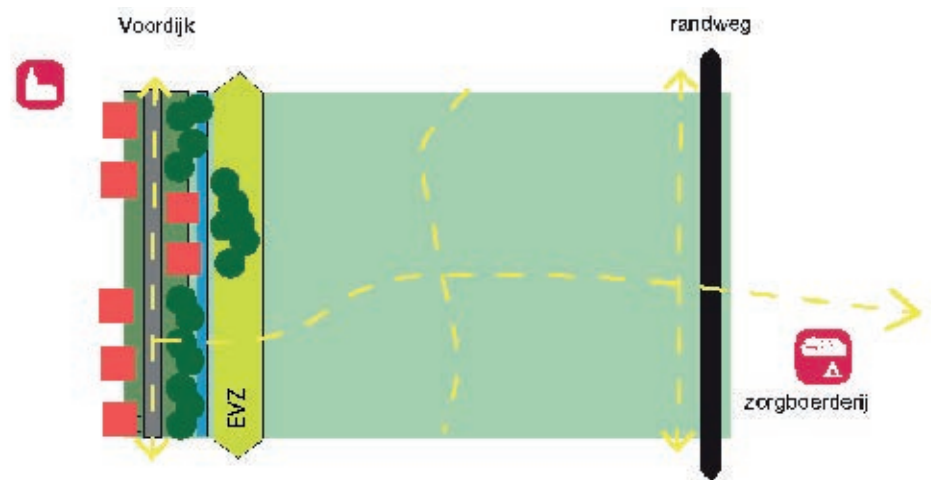
Gebruikmaken van bestaande structuren:

- Nieuwe wegen lopen over bestaande structuren.
- Nieuwe structuren bundelen langs bestaande structuren.
- Ten behoeve van de eenheid van de Biessertpolder deze vrij houden van opgaande beplanting.
- Bestaande groenstructuren en bomen zo veel mogelijk behouden.



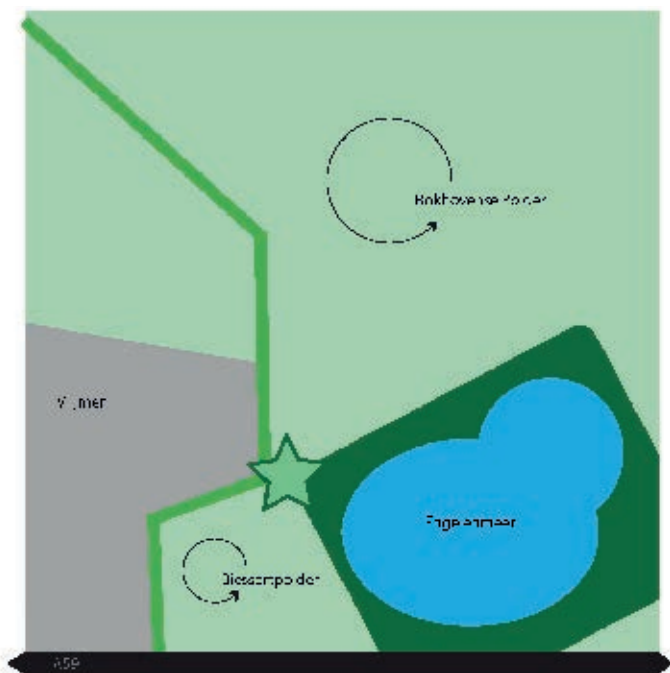
Zicht op Vlijmen vanaf de randweg:

- Ten behoeve van de oriëntatie vanaf de randweg is er vanaf de randweg zicht op de Voordijk en belangrijke oriëntatiepunten, het aanzicht van Vlijmen.
- Daarom geen opgaande beplanting langs de weg, behalve bomen waaronder door gekeken kan worden.



Biessertpolder doorkruisbaar voor recreatief verkeer:

- Biessertpolder bereikbaar en doorkruisbaar maken/houden voor recreatief verkeer.
- Recreatieve routes liggen over / langs bestaande en nieuwe structuren.
- Recreatieve routes lopen langs de zorgboerderij ten oosten van de Gemeint.



Openheid en schakel tussen twee polders

- Openheid in zowel de Biessertpolder als de Bokhovense polder behouden.
- De overgang tussen de twee polders vormt de entree van Vlijmen. Het is een aansluiting waarin verschillende infrastructuurstromen en groenstructuren samenkomen (EHS, de rand van het Engelenmeer en de Voordijk). Deze aansluiting is een belangrijke groen/blauwe schakel tussen al deze gebieden.

Uitgangspunten kunstwerken

Fietstunnel:

- zie 4.6 kunstwerken

Verlichting:

- Zo min mogelijk verlichting langs de randweg.
- Ronde centraal uitlichten vanuit één lichtmast, eventueel aanvullen met ledverlichting in de wegbanden.
- Verlichting langs de weg staat in één lijn.
- Lichtmasten zijn recht, niet gebogen.

Bebording:

- Bij voorkeur alleen centraal aan één mast in de rotondes.
- Bebording in rotonde combineren met verlichtingsmast.
- Bebording staat in de berm naast de weg, en is zo laag mogelijk uitgevoerd.
- Geen borden over de weg i.v.m. de openheid.

Dijken, taluds:

- Ten behoeve van de randweg: zo steil mogelijk, verhouding 1:3, met gras ingezaaid.
- aan weerszijde staat een bomenrij in de berm.

Referentiebeelden



Vrij zicht vanaf de Gemeint over de Biessertpolder op Vlijmen



Structuren bundelen

4.5.4. Randweg noordelijk deel



Introductie

Fase 2 van de randweg loopt vanaf de Vijfhoevenlaan over de Voorste Zeedijk en de Bellaard Vlijmen (en Haarsteeg) binnen.

Kernkwaliteiten

Bestaande kwaliteiten:

- Historie van overlaten en verdedigingssystemen waardoor nu nog een open en grootschalig karakter in de Polder van Bokhoven bestaat.
- Het contrast tussen binnen- en buitendijks gebied.
- De grasdijk met laanbeplanting van de Voordijk, de bosschages rondom de wielen en plassen.

Toekomstige, geplande kwaliteiten

- De toekomstige Ecologische VerbindingsZone (EVZ) langs de teen van de Voordijk.

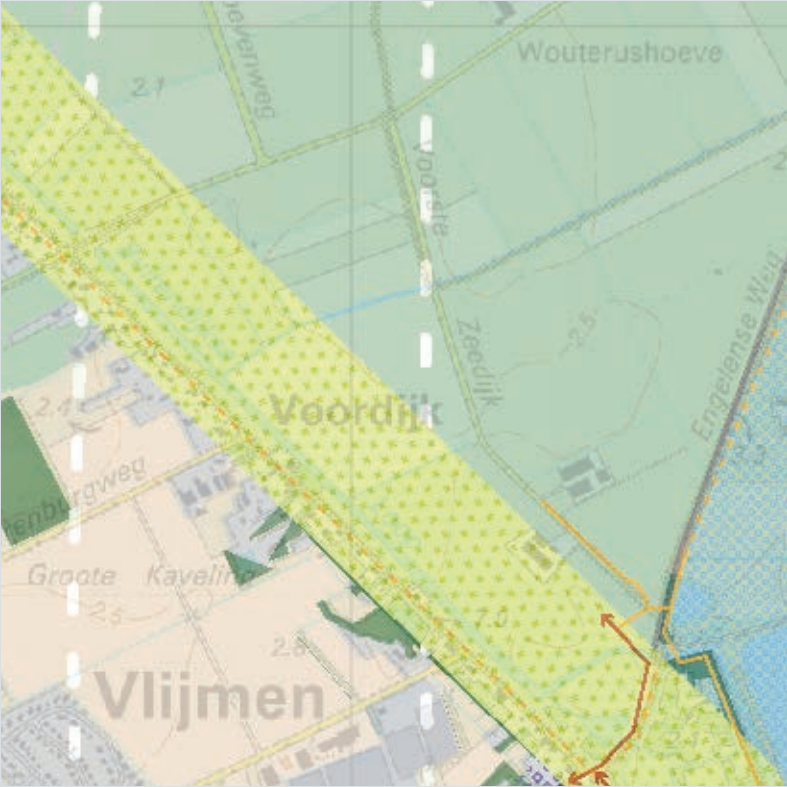


uitzicht op de kerk als landmark van Vlijmen



Luchtfoto

Ruimtelijke Kwaliteit (RKP)

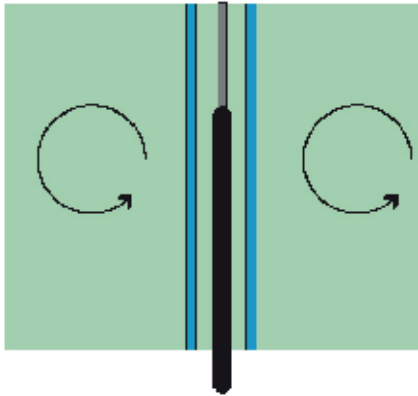


BOK 26-09-2013

NRD-fiche (april 2016)

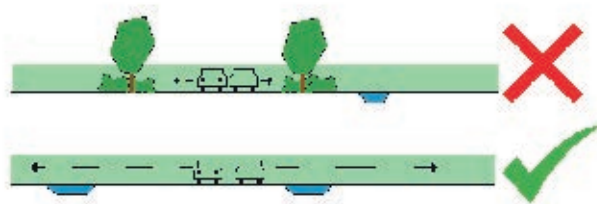


Ontwerpprincipes



Bestaande lijnen gebruiken

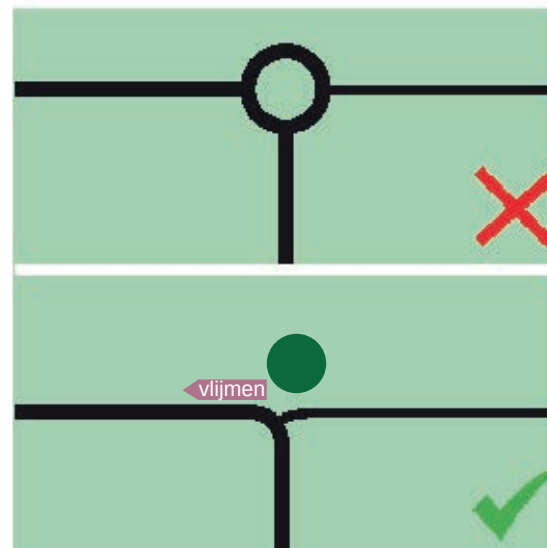
- Randweg loopt over bestaande wegen.



Smal en ingetogen profiel, openheid herkenbaar

De openheid van de Bokhovense polder als eenheid herkenbaar houden door:

- Zo smal mogelijk wegprofiel.
- Zo weinig mogelijk opgaande elementen m.u.v. bestaande beplanting.
- Bij voorkeur geen verlichting.



Eenvoudige kruispunten

- Kruising met de Bellaard wordt met eenvoudige T-splitsing opgelost.
- De randweg is in hiërarchie belangrijker dan omliggende wegen. De randweg loopt door, de weg uit 's-Hertogenbosch takt er op aan.
- Een opgaande markering (boom, en vooralsnog de bestaande wilg) beëindigt de zichtlijn op de kruising.
- Bijzondere bewegwijzering leidt het verkeer naar Vlijmen.

Uitgangspunten kunstwerken

Verlichting

- Zo min mogelijk verlichting langs de randweg.
- Verlichting langs de weg staat in één lijn.
- Lichtmasten zijn recht, niet gebogen.

Bebording

- Bebording combineren met verlichtingsmast.
- Bebording staat in de berm naast de weg, en is zo laag mogelijk uitgevoerd.
- Geen borden óver de weg i.v.m. de openheid.

Referentiebeelden



Eenvoudige weg door de open polder



Bestaande wilg vormt de beëindiging van de randweg

4.5.5. Ecopassage



Introductie

Onder de A59 wordt een ecopassage aangelegd dat tevens in het HOWABO project dienst doet als afwatering ten tijde van hoogwater. De A59 wordt hiervoor deels verhoogd.

Kernkwaliteiten:

- De verkavelingsstructuur aan de noordzijde in de Biessertpolder en ten zuiden van de A59 is nog zichtbaar.
- Het natuurreservaat 'De Moerputten' ligt aan de zuidzijde van de snelweg.
- De Aardappeldijk als historische waardevolle dijk, tevens secundaire waterkering.
- De Bossche sloot als historisch waardevolle watergang.

Toekomstige, geplande kwaliteiten:

- De klimaatbuffer (EVZ) en HOWABO lopen door de ecopassage.
- De ecopassage is tevens een recreatieve verbinding d.m.v. een laarzenpad.



zicht op buitengebied ter hoogte van de toekomstige ecopassage



Luchtfoto

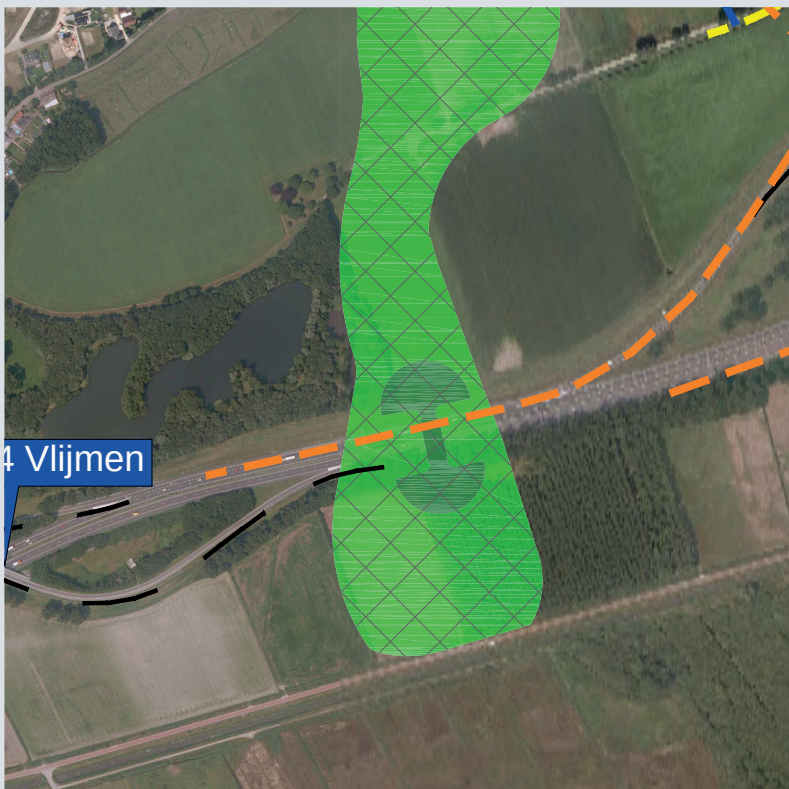


BOK 26-09-2013

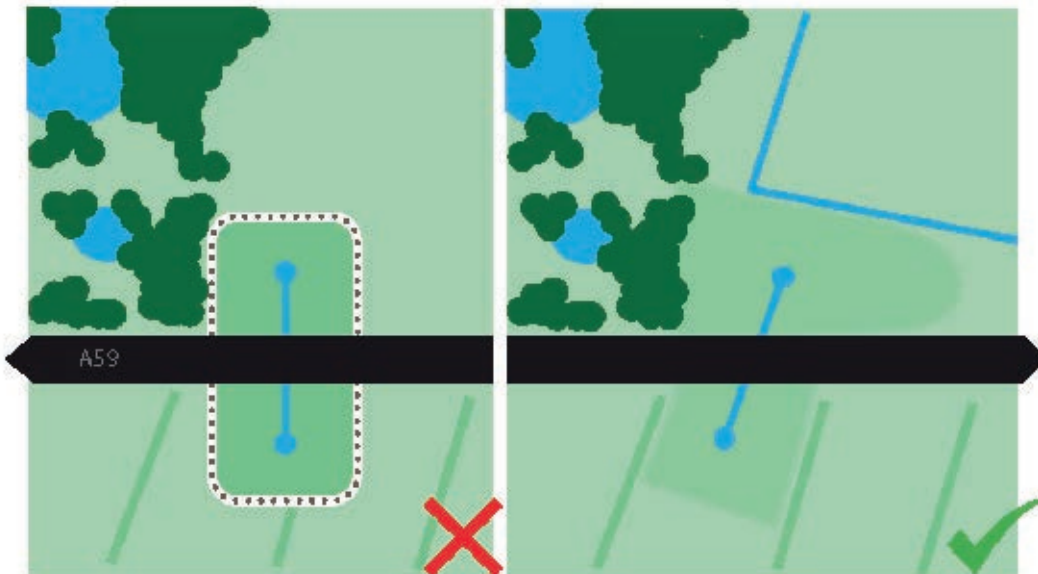
Ruimtelijke Kwaliteit (RKP)



NRD-fiche (april 2016)

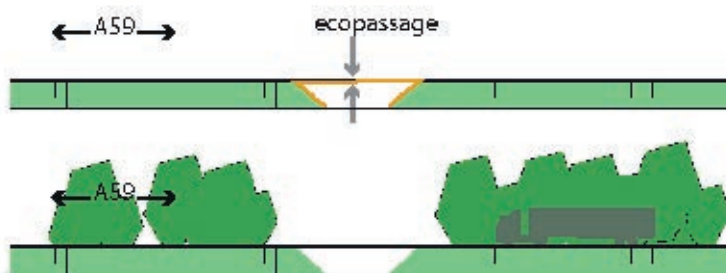


Ontwerpprincipes



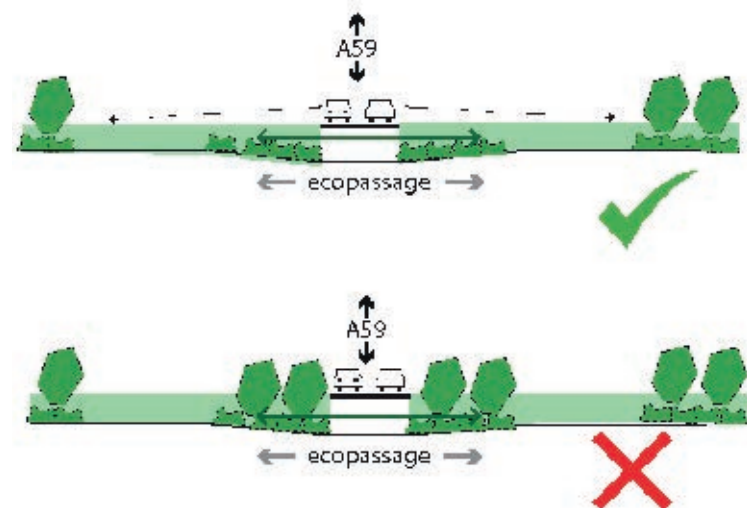
Ecopassage vormt onderdeel van het landschap

- Zowel aan de noord als zuidzijde dient de verbinding naar de ecopassage landschappelijk te worden ingebed. Hiermee wordt voorkomen dat het een autonoom object wordt die niet aansluit op het landschap. Zoek daarbij aansluiting bij de Bossche Sloot, het voormalige slagenlandschap en de Aardappeldijk.
- De vormgeving van de beëindiging van de onderdoorgang volgt de bestaande landschappelijke elementen en vormt geen abrupte overgang.
- Landschappelijk inpassing moet worden afgestemd op de doelsoorten.



Aanzicht A59 en kunstwerk

- Het aanzicht van de passage is zo rank en rustig mogelijk, zodat deze het landschap zo min mogelijk verstoort.
- Het aanzicht van de ecopassage bestaat uit één element dat contrasteert met het talud van de weg.
- Het zicht op de A59 vanuit Vlijmen wordt gekenmerkt door horizontale lijnen, een grasdijk (de Aardappeldijk) met daarachter een stevig groen decor van opgaande beplanting (met doorzichten) waardoor (vracht-)auto's minimaal opvallen.



Zicht op het landschap vanaf de A59

- Ter hoogte van de ecopassage wordt de A59 verhoogd hetgeen kans biedt op mooie zichten op de landschappen en natuurgebieden aan weerszijde van de weg. Daarom wordt het decor van de A59 niet volledig met opgaande groen volgezet, maar zijn er op bijzondere plekken doorzichten naar het achterliggende landschap.

Uitgangspunten kunstwerken

Ecopassage en coupure aardappeldijk

- zie 4.6 kunstwerken

Referentiebeelden



De ecopassage wordt ingebed in de bestaande landschappelijke structuren
Stevig decor van opgaand groen zorgt voor rust in het beeld, waarin (vracht-)auto's minimaal opvallen



Aanzicht van de passage is rank en rustig, het is één element dat contrasteert met het talud van de weg

4.6 Ontwerpprincipes kunstwerken

Inleiding

In deze paragraaf staan de ontwerpprincipes voor de verschillende kunstwerken in de GOL. De uitwerking betreft een ontwerp/uitwerking op hoofdlijnen waarmee een globaal ruimtelijk beeld van de kunstwerken wordt geschetst.

De volgende kunstwerken komen aan bod:

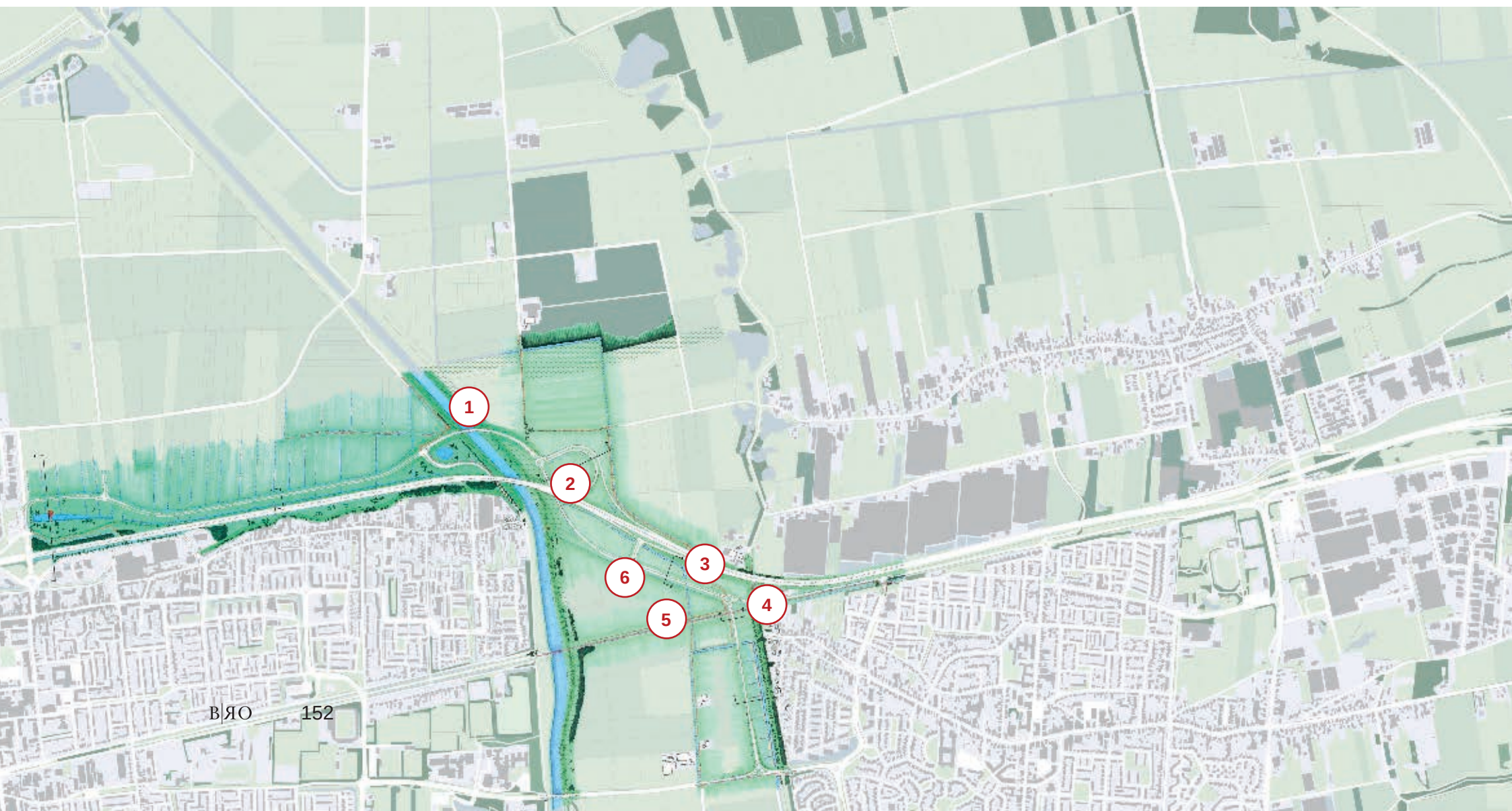
1. Brug Parallelweg - Drongelens Kanaal - Baardwijkse Overlaat
2. Tunnel parallelweg onder A59
3. Verlenging landbouwtunnel
4. Fietsbrug / Entree Drunen
5. Fietsbrug voormalige spoordijk
6. Verlichting en bebording in de Baardwijkse Overlaat
7. Geluidsscherm parallelweg
8. Brug tunnelweg
9. Fietstunnel Biesertweg
10. Ecotunnel

Op onderstaande tekening is de locatie van deze kunstwerken weergegeven op het RO.

Samenhang en verschil

In dit RKP zorgen we dat de ontwerpprincipes voor kunstwerken en/of gebied, daar waar dat mogelijk is, elkaar kunnen versterken. Omdat het gebied groot is en de ingrepen en relaties vaak lokaal en klein zijn is die samenhang niet altijd aanwezig of noodzakelijk.

De ontwerpprincipes voor de kunstwerken hebben in de Baardwijkse Overlaat een duidelijke landschappelijke en cultuurhistorische relatie en deze is daarom ook zichtbaar in de uitwerking van de kunstwerken. In Baardwijkse Overlaat zullen de kunstwerken qua afwerking en materiaalgebruik boven het standaard niveau uitstijgen. Hier is gekozen voor één familie, die door het gebruik van eenvoudige vormprincipes (cleane snedes / coupures in het land) en het overeenkomstig materiaalgebruik een duidelijke samenhang vormt.



Weervast staal is voor deze kunstwerken kenmerkend, en wordt toegepast omdat dit materiaal een robuuste duurzame uitstraling heeft die past bij een landschap. Het materiaal zorgt voor een hoogwaardige afwerking, is passend bij meer industriële geschiedenis van het gebied en is in diverse vormen en details te gebruiken.

De brug van de parallelweg over het Drongelens Kanaal valt buiten de Overlaat, en is in beeldkwaliteit overeenkomstig met zijn grote broer de brug van de A59. Deze twee bruggen horen ruimtelijk bij elkaar en hebben daarom dezelfde (reeds opgestelde) ruimtelijke kwaliteitseisen.

Voor kunstwerk 2 en 3 (de tunnels onder de 59) is er enige nuance. Zij zijn zowel onderdeel van de Baardwijkse Overlaat als van de A59. De brugdekken behoren tot de A59, en hebben daarom uitgangspunten passend bij de brug van de A59 (rank, de wanden

van de kunstwerken vormen snedes in de Baardwijkse Overlaat en behoren daarom bij de familie en beeldtaal van de Baardwijkse Overlaat (robuust duurzame uitstraling).

De kunstwerken bij aansluiting 43 hebben een eigen beeldtaal, passend bij de kunstwerken (voornamelijk geluidsschermen) die er al staan, en ook blijven staan.

De Biessertpolder rondom Vlijmen herbergt ook 2 kunstwerken. Voor beide geldt dat door een eenvoudige en doelmatige opzet van de hoofdmassa het grootste effect wordt bewerkstelligd.



4.6.1 Ontwerpprincipe brug Parallelweg - Drongelens Kanaal - Baardwijkse Overlaat

Uitgangspunt

- De brug wordt vormgegeven als familie van de huidige brug over A59 (kleine broertje/zusje). Beiden fungeren als entree BO, de brug over de parallelweg heeft echter een regionale functie t.o.v. de nationale functie van de A59. Door de onderlinge samenhang te accentueren, vormen beide kunstwerken één visueel geheel. De basis voor de uitwerking van de brug staat daarom vermeld in het "Esthetisch Programma van Eisen 11-11-2013, DaF Architecten".
- Maatvoering VO als basis.

Ontwerpprincipes

Massa en hoofdvorm

- Maximale transparantie in de constructie van de brug is belangrijk voor de beleving van het landschap.
- Rustige en ranke brug die de openheid van het landschap zo min mogelijk verstoort.
- De rand van het brugdek bepaalt het ranke aanzicht van de brug en het viaduct op de schaal van het landschap.
- De vormgeving heeft zijn eigen samenhang en constructieve logica. De constructie maakt familie, detaillering brengt nuance tussen de twee kunstwerken (A59 en brug parallelweg).

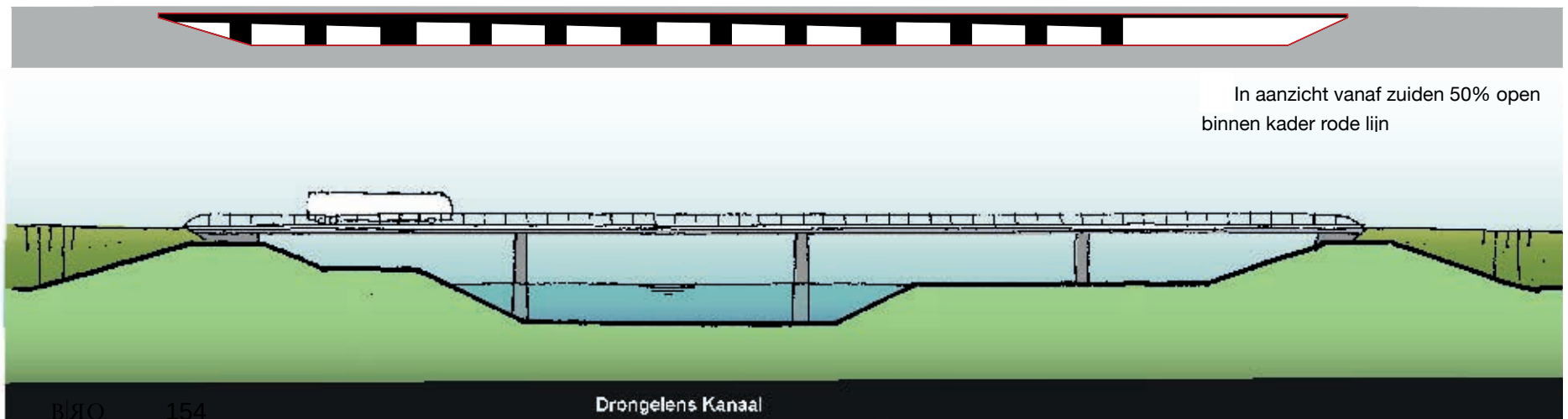
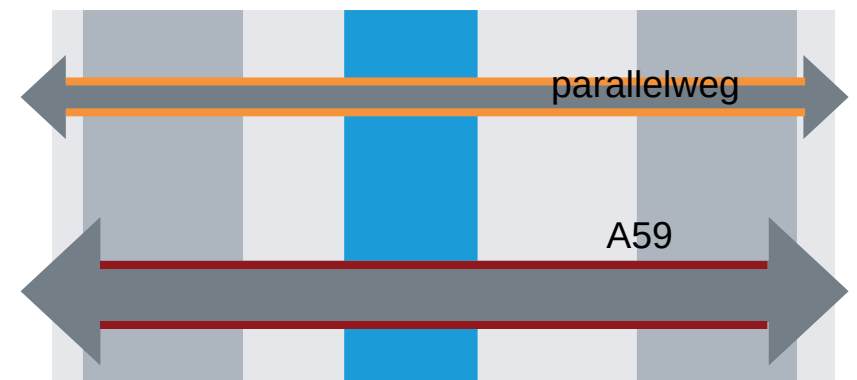
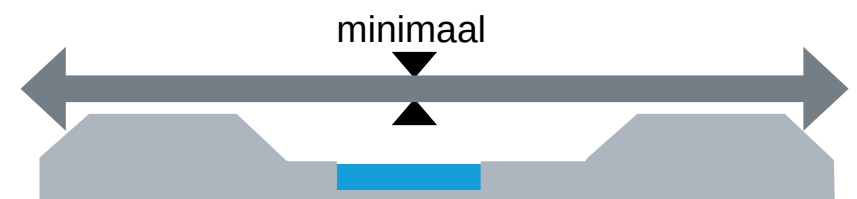
Detaillering en materiaal

- Het beeld wordt bepaald door de rand van de brugdekken, de zogenaamde 'opzetneuzen'. Door deze rand vorm te geven als een dunne, strakke lijn is de brug maximaal transparant.
- Het randelement loopt over de hele lengte van het kunstwerk visueel als strakke lijn door. Dus ook op de zichtbare delen van de landhoofden.
- Het randelement wordt niet onderbroken door nokken ten behoeve van verlichting.
- Minimalistische vormgeving en neutrale uitstraling hekwerk.
- Lichte kleur voor materialisering.
- Sobere en doelmatige detaillering.
- Mogelijke uitwerking details zie Esthetische Programma van Eisen 11-11-2013, DaF-Architecten.

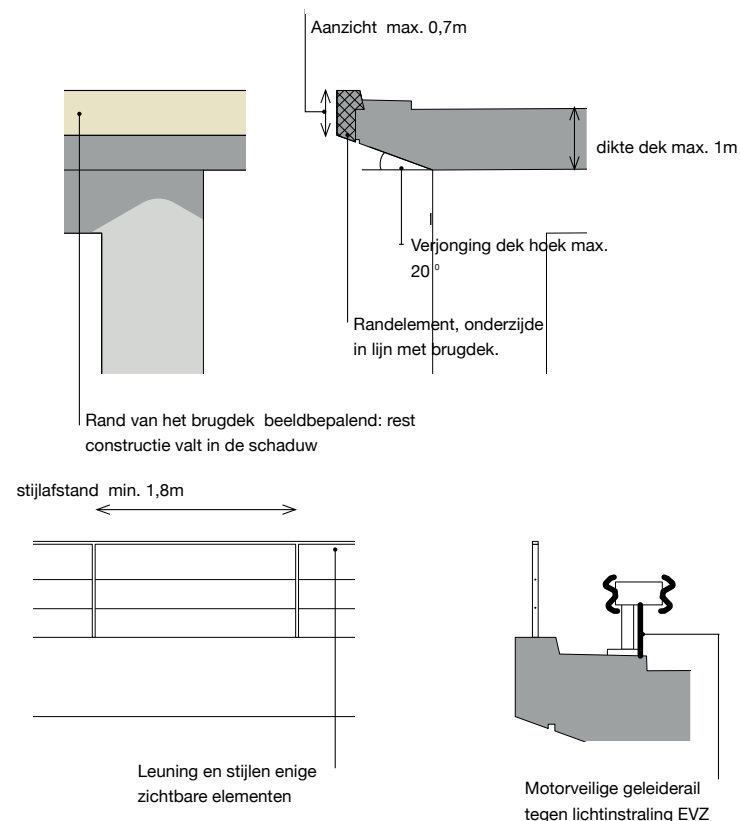


Pijlers zijn herkenbaar en telbaar

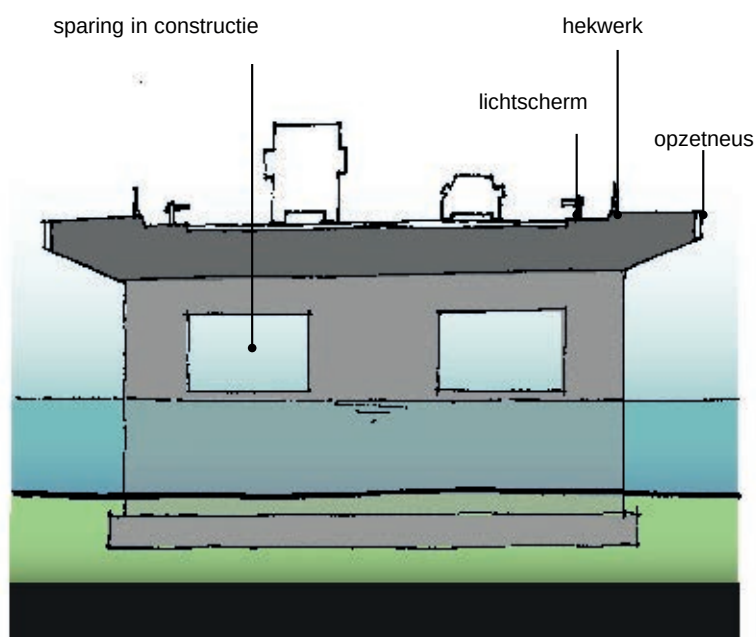
*(BRON: Esthetisch Programma van Eisen 11-11-2013, DaF Architecten)



In aanzicht vanaf zuiden 50% open binnen kader rode lijn



voorbeeld details uit Esthetisch Programma van Eisen 11-11-2013, DaF Architecten)



Ambitie*

- De brug en het viaduct zijn bepalend voor de landschappelijke continuïteit van de Baardwijkse Overlaat en de inpassing van de A59 als dunne dijk in dit landschap. Het profiel van het Drongelens kanaal inclusief de dijken is de plek waar de continuïteit van het landschap van de Baardwijkse Overlaat waarneembaar is. De groene dijken en het waterprofiel zijn daarbij de doorgaande noord-zuid elementen.
- De A59 met kunstwerken en grondlichaam vormt de grens tussen twee landschapstypes. De kunstwerken zijn vensters in de A59 die zicht bieden op het landschap aan de overzijde. Zowel onder als op het brugdek wordt gestreefd naar maximale transparantie en openheid om het landschap maximaal door te laten lopen.
- De kunstwerken zijn rustig en rank vormgegeven en sluiten aan op de landschappelijke context.
- De brug en het viaduct hinderen zo min mogelijk het zicht op het open landschap van de Baardwijkse Overlaat.
- De brug over het Drongelens Kanaal geeft ruimte en begeleidt de EVZ tussen noord en zuid.

Richtlijnen constructie*

- Er is een gelijke verdeling van pijlers onder de brug.
- Er zijn geen pijlers in de middenzone (5m aan weerszijde van middenas overspanning).
- Het brugdek is maximaal 1m dik.
- Pijlers zijn herkenbaar en telbaar, er ontstaat geen woud aan kolommen.
- De constructie van de brug biedt maximale transparantie en openheid. Minimaal 50% van het zijaanzicht van de gehele brug is open. Dit wordt gemeten in het zuiderlijk zijaanzicht, waarbij het gaat om 50% van het vlak tussen de onderkant van het randelement van het brugdek en het grondpeil 2,20m + NAP (zie rode lijn in tekening).

Hekwerk en lichtafscherming*

- Het hekwerk maakt de beleving van het landschap vanaf de weg maximaal mogelijk door minimale afmetingen van stijlen en leuning.
- De leuning en de stijlen zijn de enige zichtbare elementen. Overige doorvalvoorzieningen zijn RVS spankabels of een gelijkwaardige onzichtbare oplossing.
- Stijlafstand is minimaal 1,8m.
- Om geen lichtinval in de EVZ te hebben, wordt een plaat tegen de geleiderail aangebracht (motorveilige geleiderail).

Materialisatie, kleur en verlichting*

- Schoon beton moet voldoen aan CUR100-aanbeveling, klasse B1.
- Voor in het werk gestort beton geldt daarnaast de eis dat stornaden, bekistingspatronen en centerpennen een regelmatig patroon dienen te hebben.
- Kleur schoon beton is standaard lichtgrijs.
- Kleur hekwerk is neutraal ten opzichte van achtergrond.
- De onderwereld van de landhoofden en taluds hebben een aardse uitstraling en vormen 1 geheel. De schuine taluds zijn bestraat. Het beton van de zichtbare delen van de landhoofden heeft een reliëfstructuur (inclusief de vleugelwanden laaggefundeerd landhoofd).

*(tekst uit: Esthetisch Programma van Eisen 11-11-2013, DaF Architecten)

4.6.2. Tunnel parallelweg onder A59

Uitgangspunt

- Maatvoering VO als basis.
- Esthetisch Programma van Eisen 11-11-2013, DaF Architecten
- Tunnel is onderdeel van de Baardwijkse Overlaat en is door overeenkomsten in vorm, detaillering en/of materialisering één familie met de andere kunstwerken in de Overlaat.

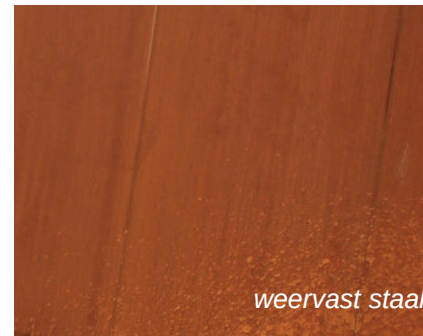
Ontwerpprincipes

Massa en hoofdvorm

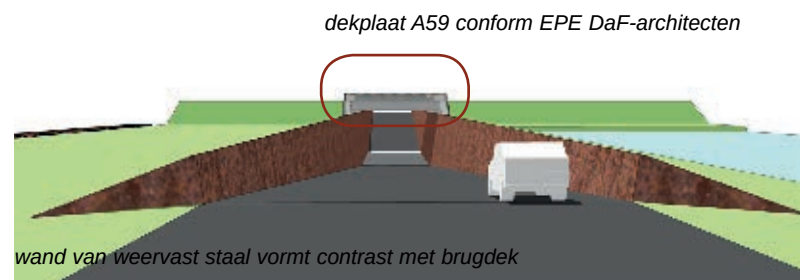
- Tunnel is rustig en eenvoudig vormgegeven.
- Tunnel snijdt in het landschap en door het talud van de A59, het vormt een coupure in het landschap.
- De tunnelbak (met name de wanden) hebben een eigen materialisatie in contrast met de dekplaat, dat onderdeel is van de A59.
- De dekplaat wordt uitgevoerd conform de uitgangspunten van het Esthetisch Programma van Eisen van DaF-architecten en is in lijn met de brug over het Drongelens kanaal.
- De rand van de dekplaat wordt optisch verdund door zogenaamde 'opzetneuzen', passend bij de brug over het Drongelens kanaal.

Detailtering en materiaal

- Valbeveiliging van de dekplaat wordt conform de EPE van DaF-architecten uitgevoerd en geïntegreerd.
- Voor de wanden van de tunnelbak: valbeveiliging vanuit de Overlaat, integreren met de wand van de tunnel (wand vormt één geheel).
- De wanden van de tunnel staan licht schuin (ca. 10-15 graden) waardoor de tunnel een meer open karakter krijgt.
- Wanden maken van robuust materiaal: weervast staal.
- Detaillering: sober en doelmatig; bij voorkeur uitgevoerd in weervaststaal en/of bijpassend gekleurde materialen.
- Verlichting wordt zonder uitstekende delen in het brugdek en/of in de wanden van de tunnel opgelost.



weervaste stalen wanden zorgen voor een hoogwaardige tunnelwand afwerking met een eenvoudige cleane snede.





4.6.3. Verlenging landbouwtunnel

Uitgangspunt

- Tunnel is onderdeel van de Baardwijkse Overlaat en is door overeenkomsten in vorm, detaillering en/of materialisering één familie met de andere kunstwerken in de Overlaat.
- Maatvoering VO als basis.

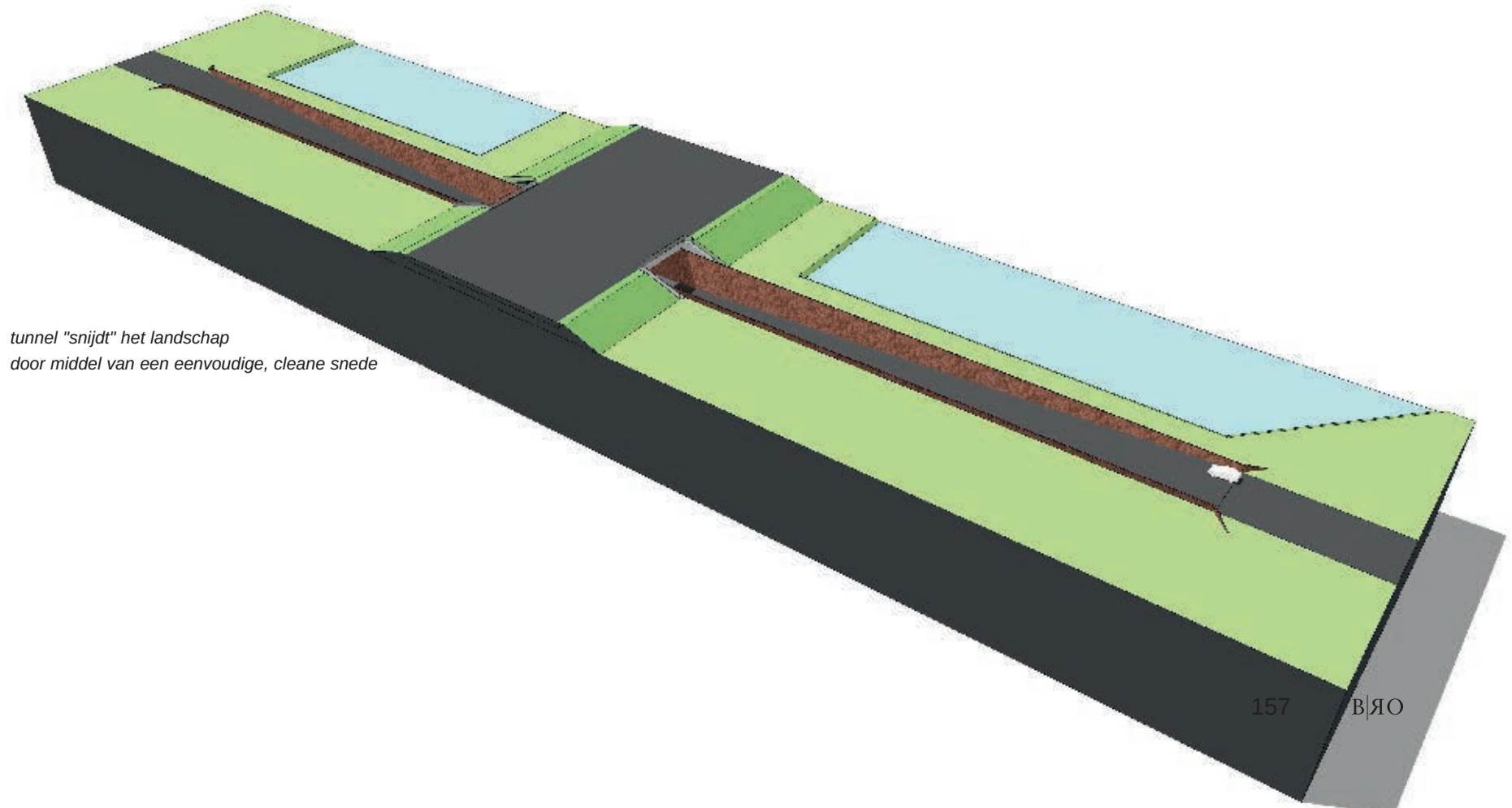
Ontwerpprincipes

Massa en hoofdvorm

- De huidige tunnel wordt door middel van een sobere en doelmatige constructie verlengd.
- De tunnel heeft overeenkomsten met de tunnel van de parrallelweg onder de A59.
- De tunnelbak (met name de wanden) hebben een eigen materialisatie in contrast met de dekplaat, dat onderdeel is van de A59.
- De rand van de dekplaat wordt optisch verdund door zogenaamde 'opzetneuzen', passend bij de brug over het Drongelens kanaal.

Detailering en materiaal

- Aankleding tunnelwand (de randen en koppen van de tunnel) met weervast staal.
- Dekplaat afwerken conform detailering en materialisering EPE DaF-architecten.
- Detailering: sober en doelmatig, bij voorkeur uitgevoerd in weervaststaal en/of bijpassend gekleurde materialen.
- Verlichting wordt zonder uitstekende delen in het brugdek en/of in de wanden van de tunnel opgelost.



tunnel "snijdt" het landschap
door middel van een eenvoudige, cleane snede

4.6.4 Fietsbrug / Entree Drunen

Uitgangspunten

- VO als basis.
- Kunstwerk is onderdeel van de Baardwijkse Overlaat en is door overeenkomsten in vorm, detaillering en/of materialisering één familie met de andere kunstwerken in de Overlaat.

Ontwerpprincipes

Massa en hoofdvorm

- Fietsersbrug en uitkijkpunt vormen één kunstwerk met één vormtaal en materialisering.
- Maatvoering coupure: minimaal 1,5m. uit de kantverharding.
- Coupure is eenvoudig vormgegeven en benadrukt de doorsnede.
- Brug en uitkijkpunt hebben een rank en modern karakter.
- Fietsbrug is in ontwerp afwijkend t.o.v. de monumentale spoorbruggen.
- Coupure is uitgevoerd met rechte wanden die de snede versterkt.
- Door de coupure te laten 'knikken' versterkt de beleving van de doorsnijding en geeft meer ruimte in de onderdoorgang.
- Talud Heidijk minimaal 1:3.

Detaillering en materiaal

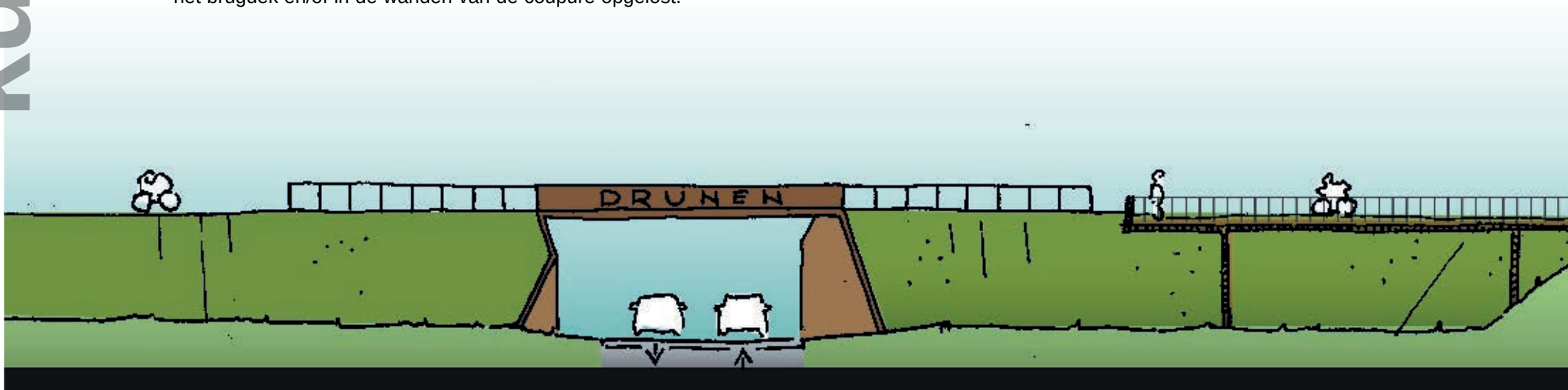
- De coupure en brug en hekwerk zijn één element bestaande uit hetzelfde robuuste materiaal: weervast staal.
- Geheel is uitgevoerd in voornamelijk weervast staal aangevuld met traditionele, natuurlijke materialen (hout).
- Hekwerk van de brug ter hoogte van de coupure heeft dezelfde materialisatie als coupure (weervast staal).
- Ter plaatse van de coupure bestaat het hekwerk uit een plaat met benaming van 'DRUNEN' enerzijds en 'BAARDWIJKSE OVERLAAT' anderzijds (letters zijn transparant en worden uit de plaat gesneden).
- Waar de dijk gekruist wordt, bestaat de weg en de berm uit een ander (geluidsarm) materiaal, de weg bijvoorbeeld in een andere kleur asfalt, de berm in halfverharding.
- Verlichting wordt als noodzakelijk zonder uitstekende delen in het brugdek en/of in de wanden van de coupure opgelost.



letters gesneden uit platen van weervast staal



brug van weervast staal

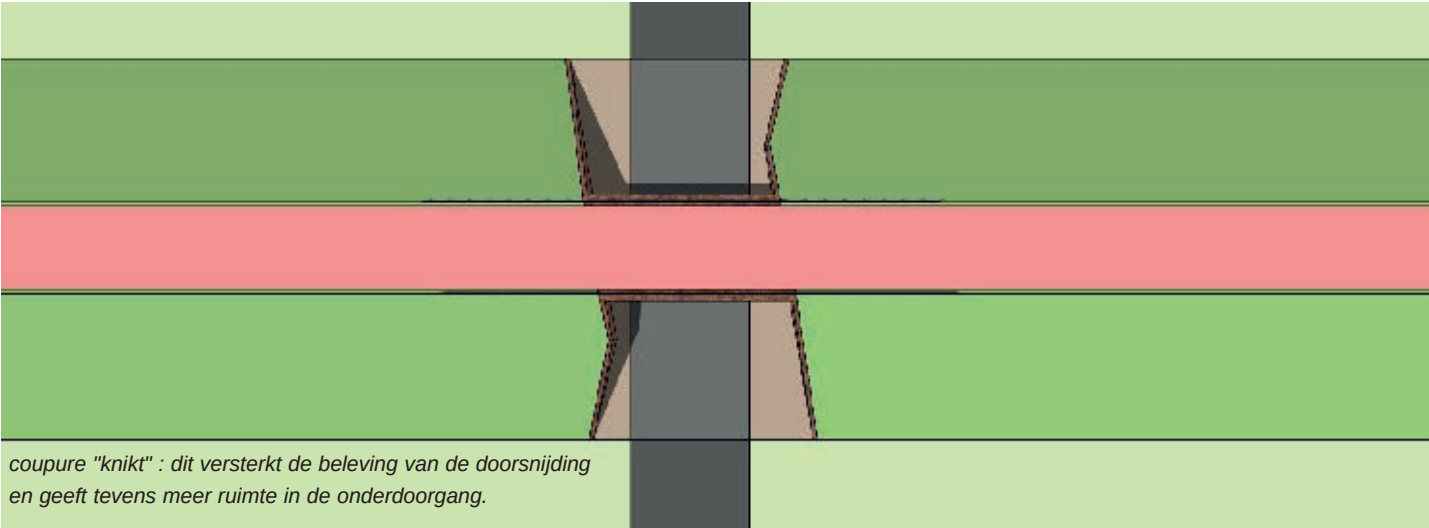




weervast staal



coupure knikt t.o.v. de weg

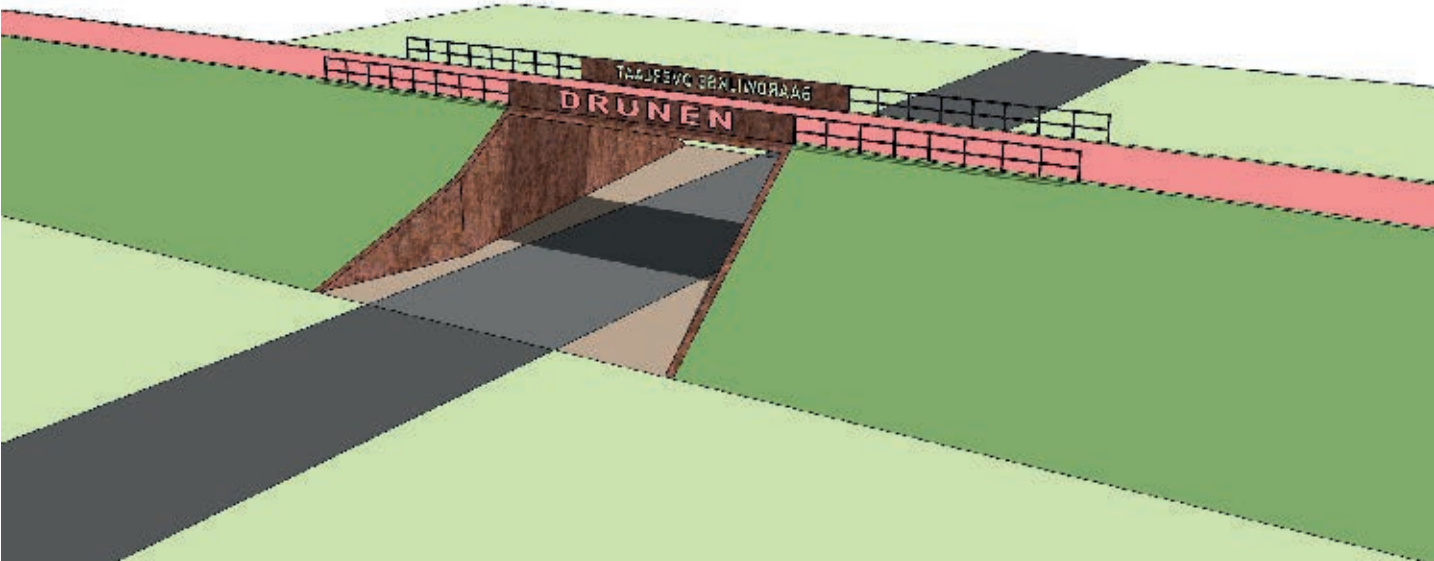
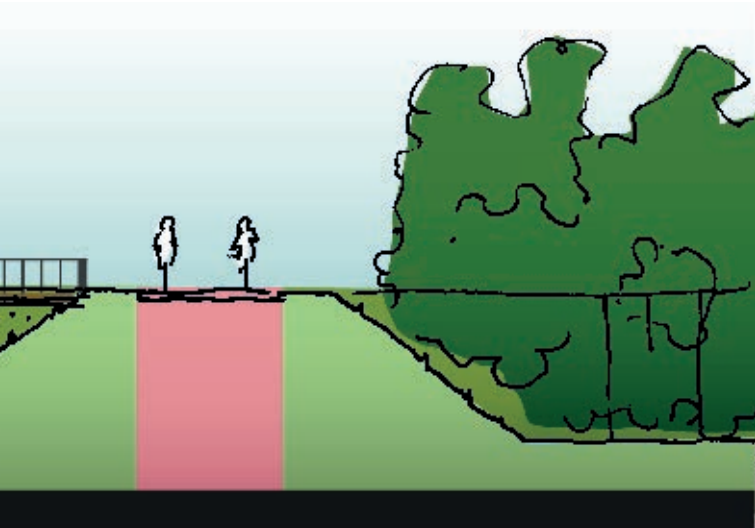


coupure "knikt" : dit versterkt de beleving van de doorsnijding en geeft tevens meer ruimte in de onderdoorgang.



aanzicht: brug en coupure vormt één robuust geheel

Ter plaatse van de coupure bestaat het hekwerk uit een plaat met benaming van 'DRUNEN' enerzijds en 'BAARDWIJKSE OVERLAAT' anderzijds



4.6.5 Fietsbrug voormalige spoordijk

Uitgangspunten

- Kunstwerk is onderdeel van de Baardwijkse Overlaat en is door overeenkomsten in vorm, detaillering en/of materialisering één familie met de andere kunstwerken in de Overlaat.
- De huidige bruggen (rijksmonument) blijven liggen.

Ontwerpprincipes*

Hoofdvorm en massa*:

- Dimensies van het kunstwerk en cadans van de brugpijlers blijven in stand*.
- Bestaande brugpijlers of onderdelen ervan blijven in situ gehandhaafd*.
- De fietsbrug moet een horizontaal zwevend karakter benadrukken*.
- Afleesbaarheid van historische gelaagdheid*.

** overeenkomstig Advies_Baardwijkse overlaat randvoorwaarden_15-06-2016 (opgesteld door afdeling Cultuurhistorie, provincie Brabant).*

Detaillering en materiaal:

- Opbouw brug bestaat uit verticale pijlers als basis, een stelstuk en horizontale liggers. (zie afbeelding hiernaast)
- De brugpijlers vormen een eenduidig verticaal ritme, en ondersteunen de liggers.
- De liggers van de brug hebben een sterke horizontale richting.
- Kleur en materialisering zijn vrij en kunnen afwijken t.o.v. de huidige brugdelen.
- Brugdelen liggen vrij zwevend op de pijlers door middel van zogenaamd stelstukken (zie ook tekening Moerputtenbrug).

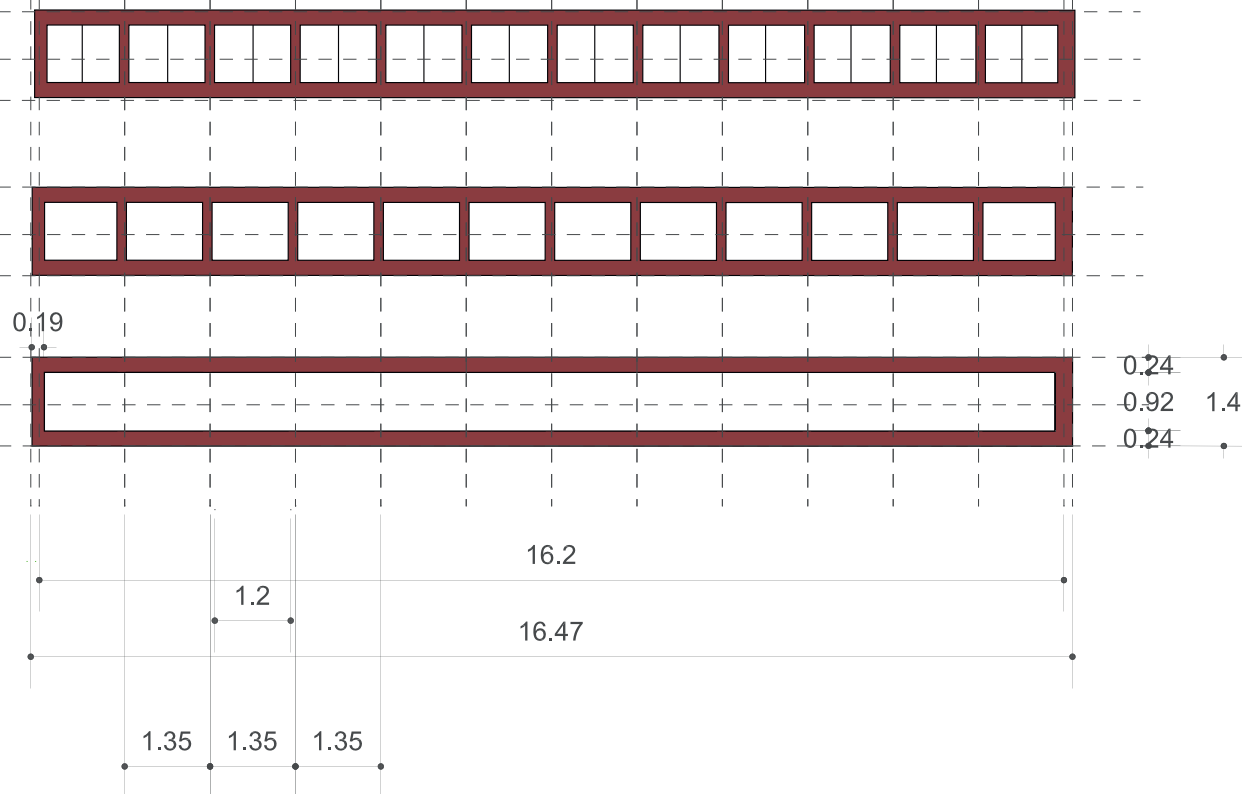


3D weergave van een mogelijke uitwerking van fietsbrug: brugpijlers op basis van het historische ritme (staan op bestaande in situ bewaarde brugpijlers), horizontale liggers met dimensies van oorspronkelijke brug (bron IPV Delft)

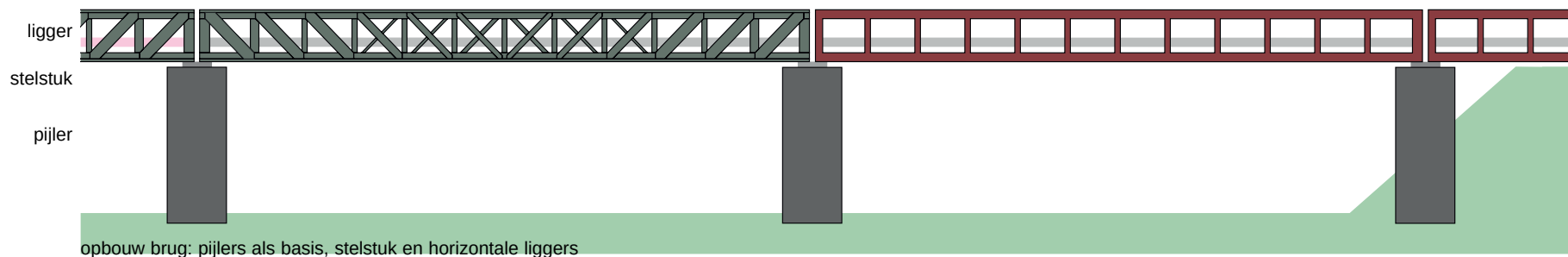
mogelijke uitwerking van brug over de gehele breedte van de Overlaat:

brugpijlers op basis van het historische ritme (staan op bestaande in situ bewaarde brugpijlers), horizontale liggers met dimensies van oorspronkelijke brug (bron IPV Delft)

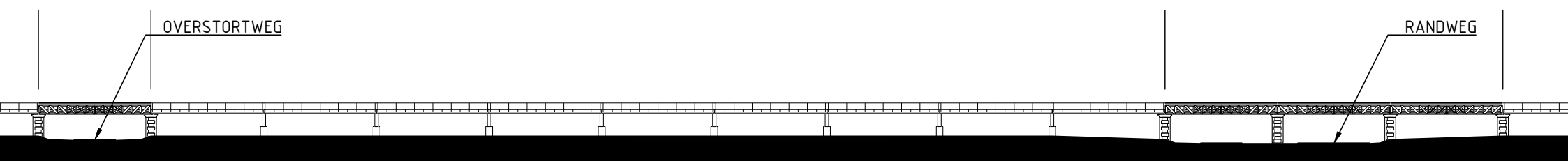
BAARDWIJKSE OVERLAAT

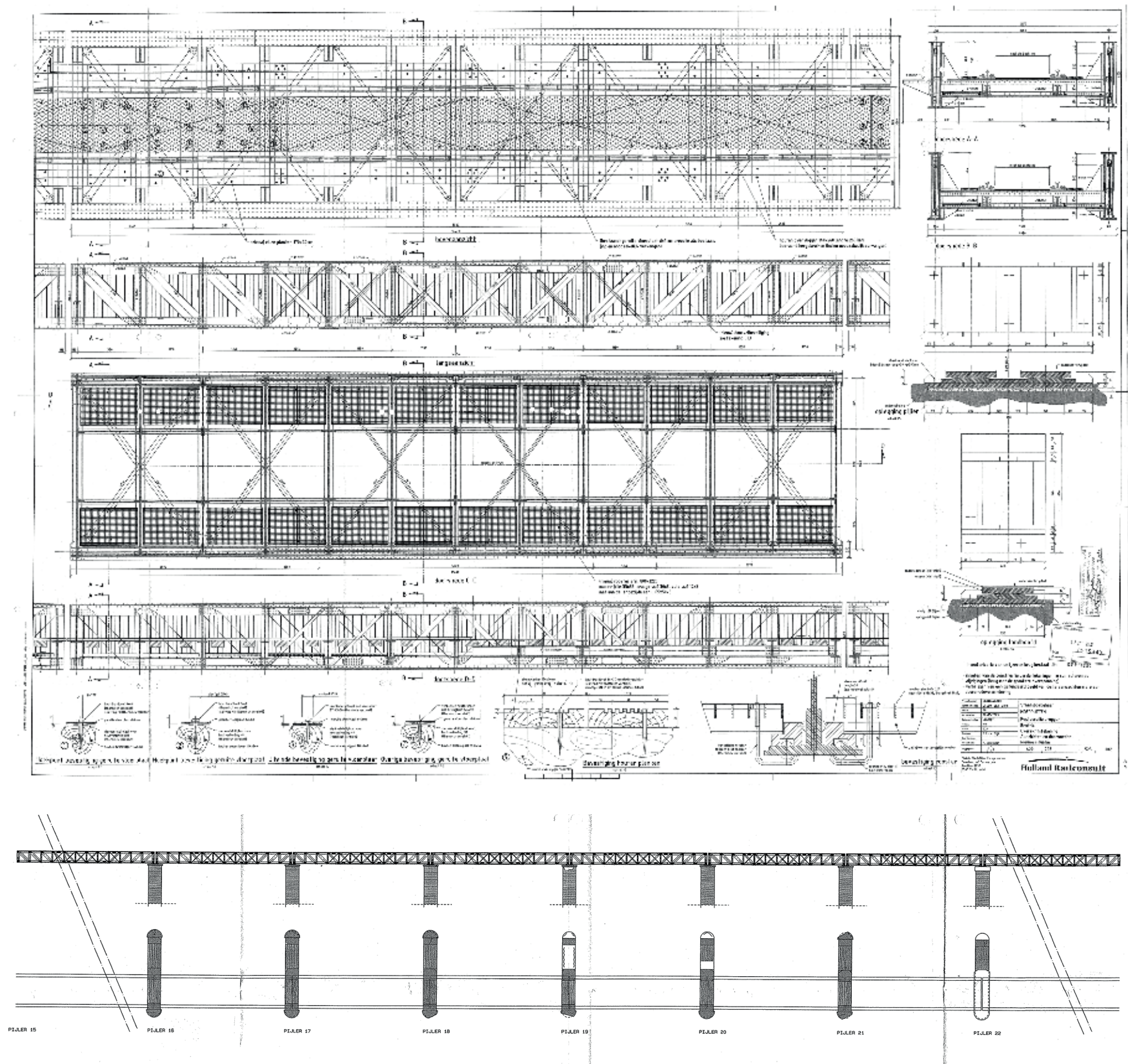


opbouw en maatvoering van de liggers: basis ligger is een kader van ca. 20 cm breed (exacte maatvoering zie tekeningen Moerputtenbrug), dit kader is opgedeeld in 12 bijna vierkante elementen, totale afmeting 16,5 meter bij 1,4 meter hoog.



opbouw brug: pijlers als basis, stelstuk en horizontale liggers





bouwtekeningen Moerputtenbrug ter referentie voor de maatvoering en opbouw van de pijlers, liggers en stelstukken



horizontaal zwevend karakter wordt door stelstukken tussen ligger en pijler bewerkstelligd



referentiebeelden brug: boven naar beneden. sterke horizontale brug op vast ritme van verticale pijlers (Moerputtenbrug)
het contrast tussen de historische brug en nieuwe toevoeging,
sterke horizontale brug zwevend op zijn pijlers.

4.6.6 Verlichting en bebording

Uitgangspunten:

- Zo min mogelijk verlichting en/of bebording op of langs de weg.
- Rotondes en aanloopstukken moeten verlicht worden i.v.m. veiligheid.

Ontwerpprincipes verlichting algemeen:

- Verlichting is één familie door het gebruik van dezelfde armaturen.
- Lichtmasten zijn eenvoudig en sober vormgegeven: lange rechtstaande, slanke masten zonder uithangers.
- Donkere kleurstelling geeft hoogwaardige uitstraling en valt niet op.
- Zo veel mogelijk gebruik maken van ledverlichting: duurzaam en goed uit te richten met minimale verstrooiing.

Ontwerpprincipes bebording algemeen:

- Bebording zo veel mogelijk combineren met verlichtingsmasten.
- Bebording staat in de berm naast de weg.

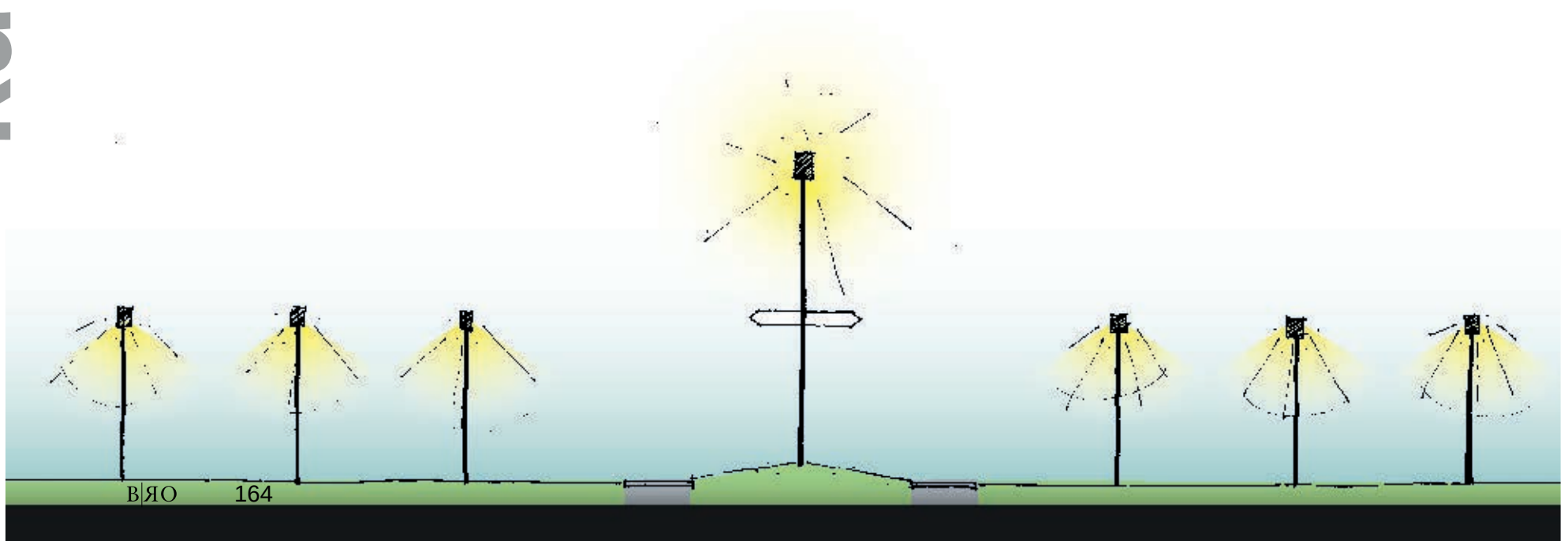
Extra ontwerpprincipes specifiek voor de Baardwijkse Overlaat en het knooppunt 45

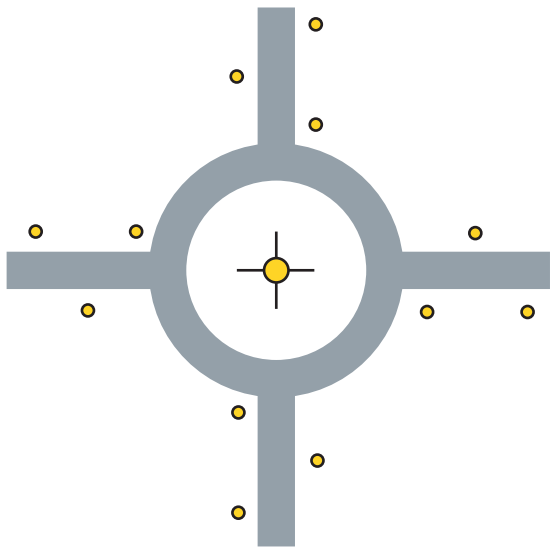
Ontwerpprincipes verlichting:

- Ronde centraal uitlichten vanuit één lichtmast, eventueel aanvullen met ledverlichting / reflectoren in de wegbanden.
- Alle verlichting in is één familie door het gebruik van dezelfde armaturen en kleur.
- Lichtmasten zijn eenvoudig en sober vormgegeven: lange rechtstaande, slanke masten zonder uithangers.
- De centrale verlichtingsmast wordt gecombineerd met bebording (combinatiemast) als bakenlicht midden op rotonde.
- De masten hebben een donkere kleurstelling; dit geeft een hoogwaardige uitstraling en valt niet op.

Ontwerpprincipes bebording:

- Bij voorkeur alleen centraal aan één mast in de rotondes.
- Bebording staat in de berm naast de weg, en is zo laag mogelijk uitgevoerd.
- Geen borden over de weg i.v.m. de openheid.





plaatsingsprincipe: één centrale mast centraal in de rotonde, enkele masten langs de aanlooproute



4.6.7 Geluidsscherm parallelweg

Uitgangspunten

- Geluidsschermen worden zo doelmatig mogelijk neergezet.
- Huidige schermen aan de A59.
- VO en mitigerende maatregelen bepalen plaatsing, lengte en hoogte van de schermen.

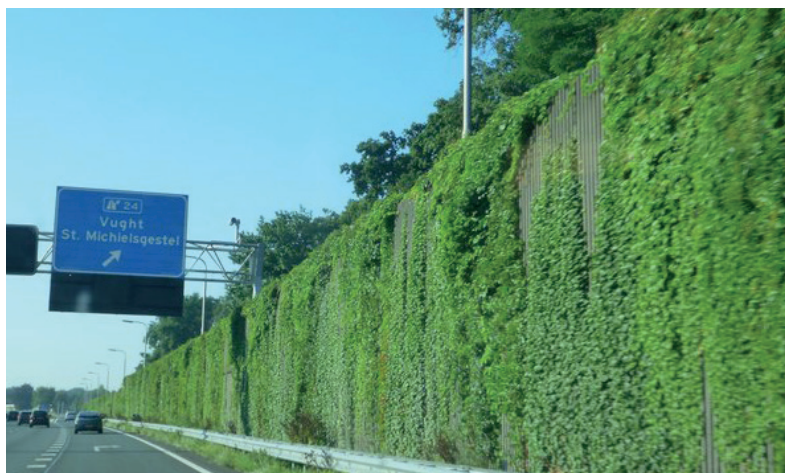
Ontwerpprincipes geluidsschermen

Massa en hoofdvorm:

- Nieuw te plaatsen geluidsschermen tussen de A59 en de parallelweg zijn overeenkomstig met de huidige schermen aan de A59
- Nieuw te plaatsen geluidsschermen tussen de parallelweg en de snelfietsroute zijn zo laag mogelijk
- Nieuw te plaatsen geluidsschermen staan op een vaste afstand van de snelfietsroute.
- Nieuw te plaatsen geluidsschermen worden minstens aan de zuidzijde met groen beplant, of met groen ingekleed.
- Het geluidsscherm is één lang horizontaal element, dat door een verticaal ritme van de steunberen wordt benadrukt. Dit ritme is overeenkomstig met de huidige geluidsschermen.
- Hoogteverschillen tussen de schermen worden door een schuine overgang opgelost.

Detailering en materiaal

- Nieuw te plaatsen geluidsschermen tussen de A59 en de parallelweg zijn in kleur en materialisering overeenkomstig met de huidige schermen aan de A59.
- Kleur en materialisering nieuwe geluidsschermen tussen parallelweg en snelfietsroute is sober en doelmatig, bij voorkeur donkere/grijze kleurstelling. Materiaal: beton eventueel met houten en/of stalen afwerking. Aan de zuidkant van de schermen dienen klimplanten zich te kunnen hechten.



geluidsscherm kan door beplanting worden begroeid



geluidsscherm van betonelementen met staal maken begroeiing mogelijk



geluidsscherm wordt door beplanting afgeschermd



sterk ritme van verticale steunberen versterkt de horizontaliteit van het scherm in het landschap

4.6.8 Brug Tunnelweg

Uitgangspunten

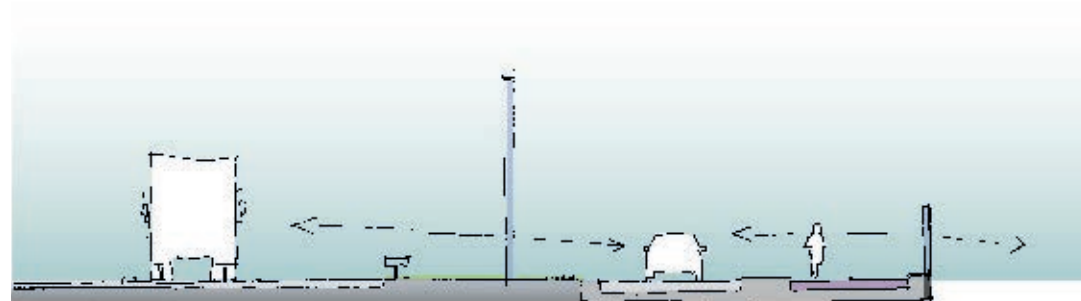
- Huidige overkluizing en tunnelbak van de Tunnelweg wordt gebruikt t.b.v. de parallelweg en snelfietsroute over de tunnelweg.
- Maatvoering VO van 27-06-2016 als basis.

Ontwerpprincipes brugdek en geluidsschermen

- Nieuw te plaatsen geluidsschermen zijn ter hoogte van de kruising met de Tunnelweg transparant (overeenkomstig met de huidige schermen langs de A59).
- Het scherm tussen de snelfietsroute en de tunnelbak is ook transparant om het smalle profiel zo open mogelijk te laten lijken.
- Nieuw te plaatsen geluidsscherm is zo laag mogelijk (afhankelijk van mitigerende maatregelen).
- Ritme van de kolommen van de schermen is overeenkomstig met de huidige geluidsschermen.
- Geluidsscherm en hekwerk langs de snelfietsroute zijn in elkaar geïntegreerd tot één element.
- De rand van het brugdek wordt donker (grijs) geschilderd zodat deze als een dunne, strakke lijn zichtbaar wordt vanuit de tunnel en een contrast vormt tegen witte wanden van de tunnelbak.
- Hekwerk en geluidsscherm hebben een minimalistische vormgeving en neutrale uitstraling.

Ontwerpprincipes tunnelbak

- Huidig profiel blijft overeind.
- Door het kleuren van de wanden wordt een groter contrast tussen rijweg en wanden gecreëerd.
- Wand van de tunnelbak worden licht (wit tot lichtgrijs) gekleurd t.b.v. sociale veiligheid voor de fietsers in de tunnel, en afgewerkt met een vandalisme bestendige coating.
- Randen en hekwerk worden donkergrijs / antraciet gekleurd zodat overgangen duidelijk gemarkeerd zijn.



principe doorsnede tunnelweg: transparant scherm tussen A59 en parallelweg en ook tussen tunnel en snelfietsroute (hoogte is indicatief), bestaand kunstwerk wordt gebruikt en d.m.v. geluidsscherm / hekwerk afgerond.



transparante geluidsschermen ter hoogte van de tunnelweg

4.6.9. Fietstunnel Biessertweg

Uitgangpunten

- Fietstunnel dient sociaal veilig te zijn.
- Tunnel is zo kort en hoog mogelijk.
- VO als basis.

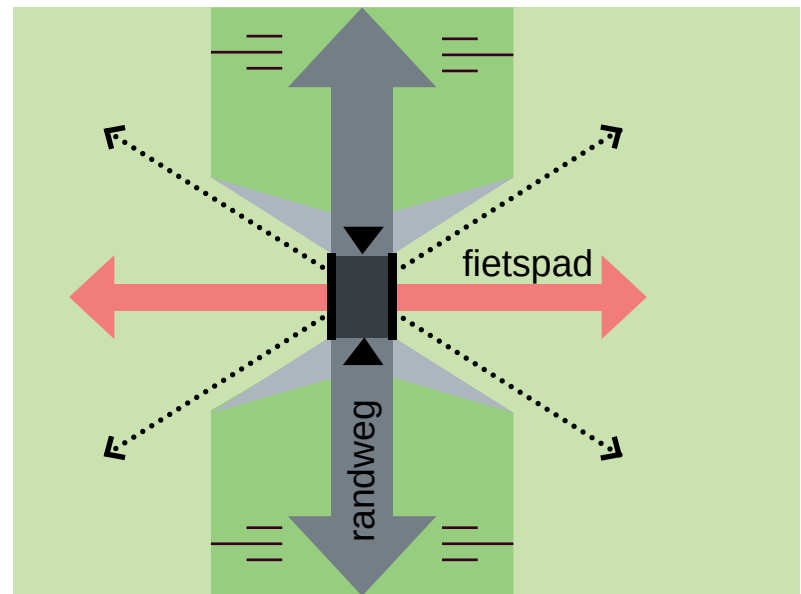
Ontwerpprincipes

Massa en hoofdvorm

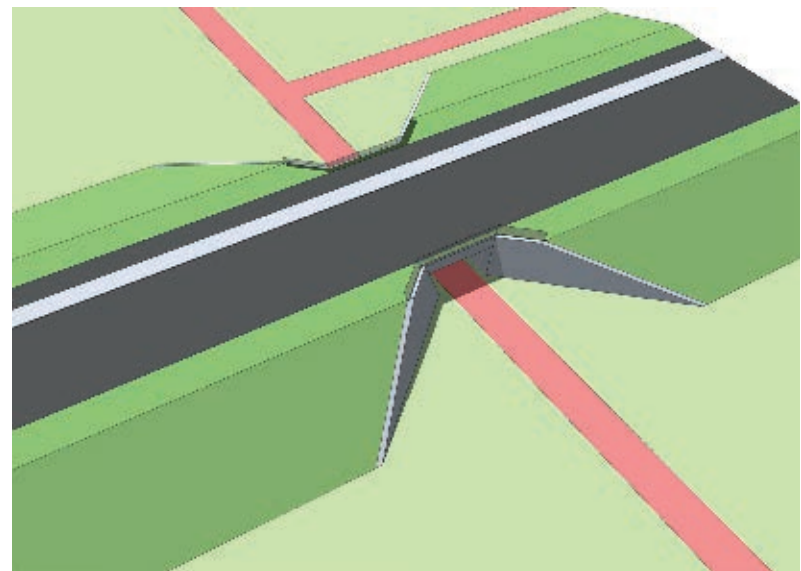
- Doorzichten onder de tunnel mogelijk maken.
- Zo veel mogelijk de relatie tussen de polders mogelijk maken.
- Gebruik maken van schuin geplaatste wanden (ten opzichte van de randweg) in de tunnelbak voor bevordering sociale veiligheid en doorzichten naar het landschap (zie afbeelding hiernaast).

Detaillering en materiaal

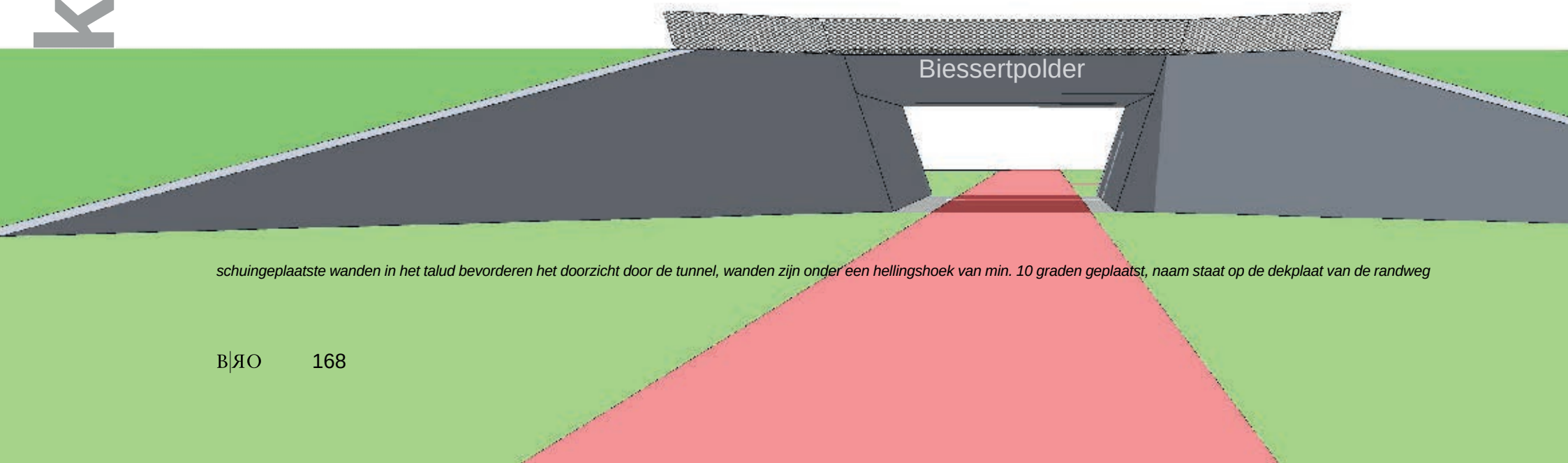
- Verticale hellingshoek wand bevordert de openheid van de tunnel (minimaal 10 graden).
- Afronding taluds ter versterking van de openheid.
- Eenvoudige en robuuste materialisatie, vandalisme-proof, beton met coating (kleur: wit tot licht grijs).
- Biessertpolder of andere naam op de kop van de dekplaat plaatsen door middel van los gesneden letters.
- Verlichting wordt als noodzakelijk zonder uitstekende delen in het brugdek en/of in de wanden van de coupure opgelost.
- Geleiderail en hekwerken, waar noodzakelijk, sober en doelmatig ontwerpen, in lichte onopvallende kleur.



Schuingeplaatste wanden in het talud bevorderen het doorzicht door de tunnel



schuingeplaatste wanden in het talud bevorderen het doorzicht door de tunnel



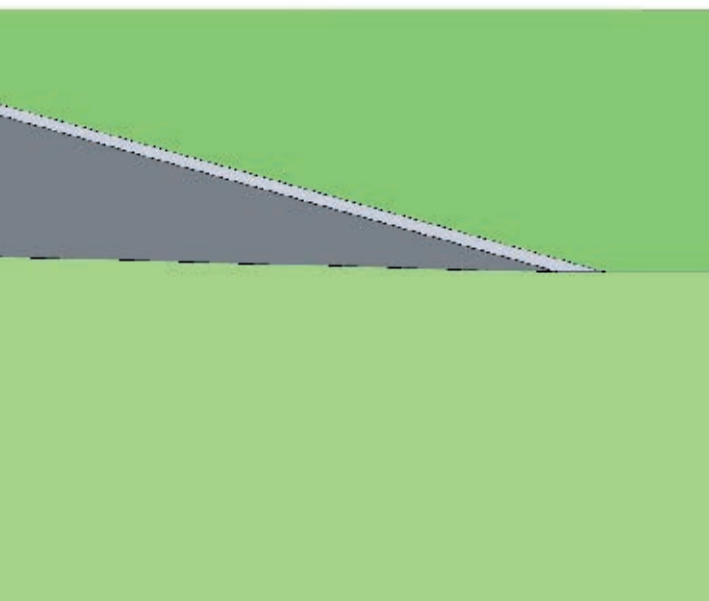
schuingeplaatste wanden in het talud bevorderen het doorzicht door de tunnel, wanden zijn onder een hellingshoek van min. 10 graden geplaatst, naam staat op de dekplaat van de randweg



referentiekleur en materiaalgebruik wanden



referentie kleur en materiaalgebruik wanden



wanden onder een hellingshoek vergroten de openheid van de tunnel

4.6.10. Ecotunnel A59

Uitgangspunten

- Het VO dient als basis.
- Ecotunnel is een betonnen bak, aangeplant met groen aan de buitenzijde.
- Breedte is 20 meter.

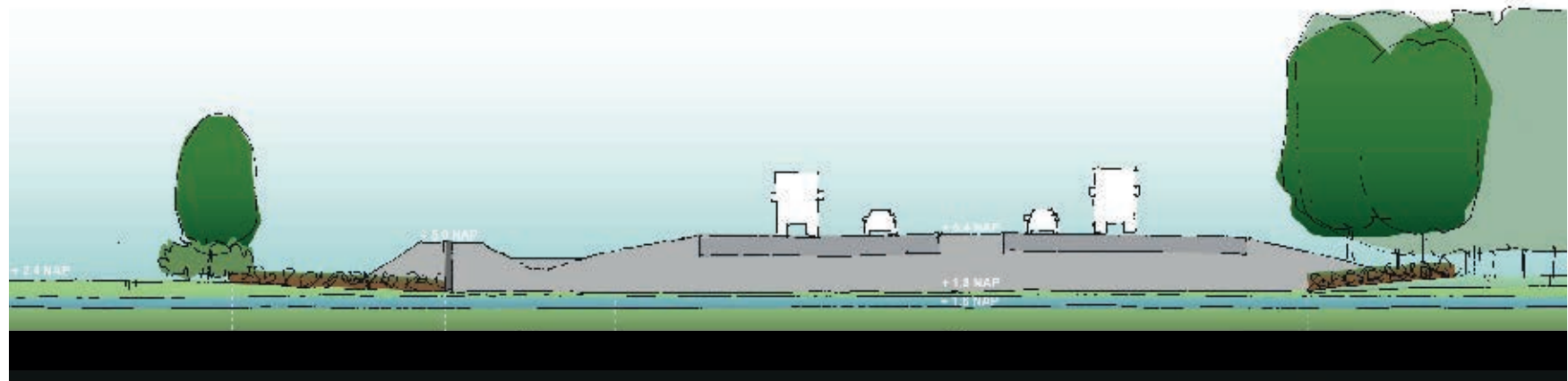
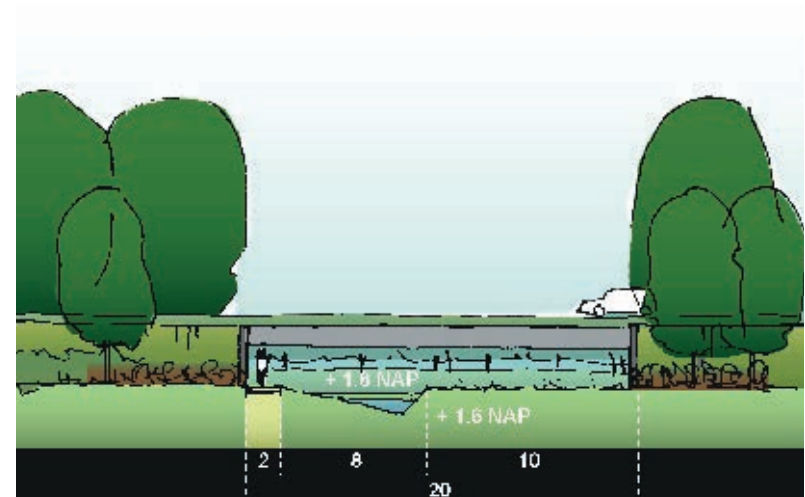
Ontwerpprincipes

Massa en hoofdvorm:

- Het zicht op de A59 wordt gekenmerkt door horizontale lijnen, een talud met daarachter een stevig groen decor van opgaande beplanting (met doorzichten) waardoor (vracht-) auto's minimaal opvallen.
- De ecotunnel wordt ingebed in de bestaande landschappelijke structuren.
- Ter hoogte van de ecotunnel wordt de A59 verhoogd wat kansen biedt op mooie zichten op het omliggende landschap. Het decor van de A59 is daarom niet volledig met opgaande groen volgezet, maar er zijn doorzichten vrijgelaten naar het achterliggende landschap.
- Het aanzicht van de passage is zo rank en rustig mogelijk, zodat deze het landschap zo min mogelijk verstoort.
- Het aanzicht van de ecopassage bestaat uit één doorlopend element.
- De ecotunnel gaat in verschijning en materiaalgebruik op in het talud van de A59.
- Het maaiveld van de ecopassage ligt lager dan het omliggend maaiveld. De helling tussen deze maaivelden is flauwer dan 1:8.
- Ecotunnel en doorsnijding van de Aardappeldijk is één geheel, één kunstwerk met één doorlopende zijwand.

Detaillering en materiaal:

- Lichtbak in het midden van de ecotunnel nader uit te werken (benodigde afscherming met tralierooster of lichtkoepel).
- Hellingshoeken van bestaande taluds behouden.
- Wand van de tunnel en koppen zijn van beton, eventueel donker geverfd zodat ze minder opvallen in het landschap.
- Verlichting, geleiderail en hekwerken waar noodzakelijk sober en doelmatig ontwerpen, in donkere onopvallende kleur.



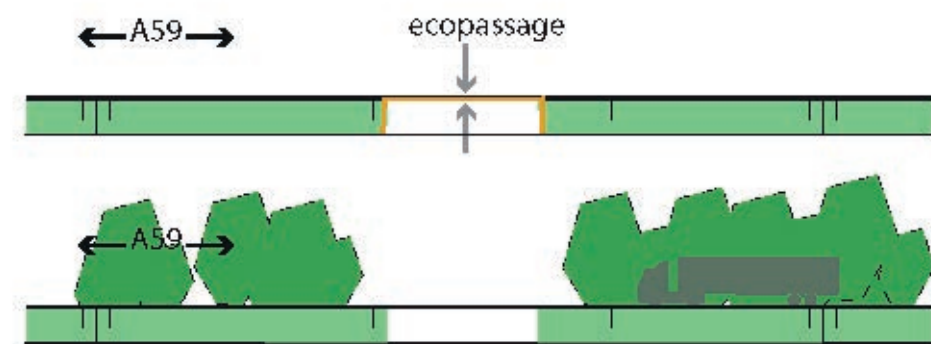
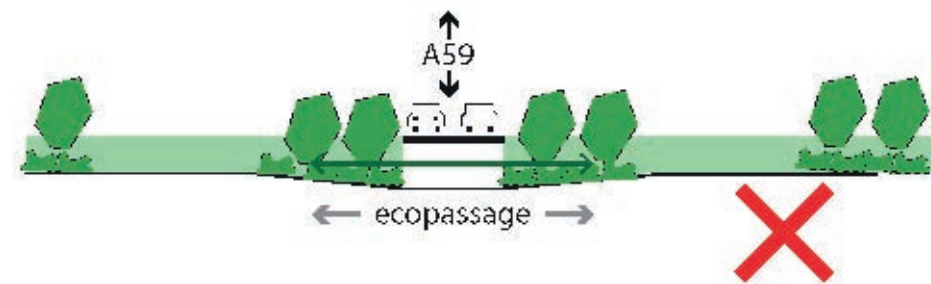
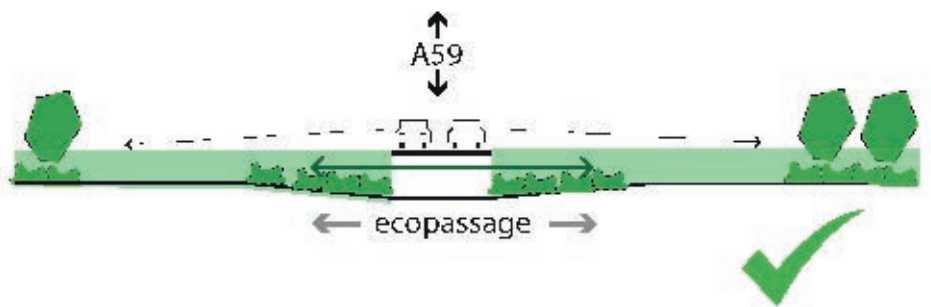
hellingbaan met
stobbenwal

doorsnijding
Aardappeldijk

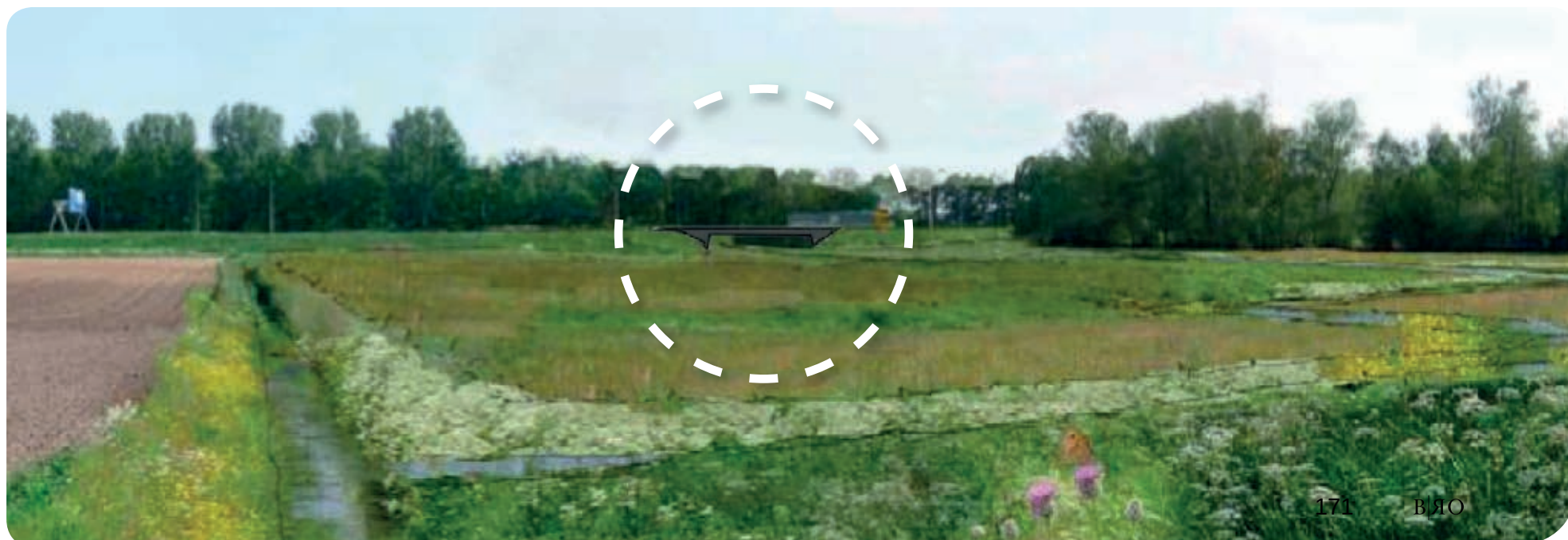
overkluizing A59

hellingbaan met
stobbenwal

Overkluizing A59, zo rank en eenvoudig mogelijk, 'middenberm' is open zodat de passage licht ontvangt. (maatvoering is indicatief, VO is leidend)



RAL 7016

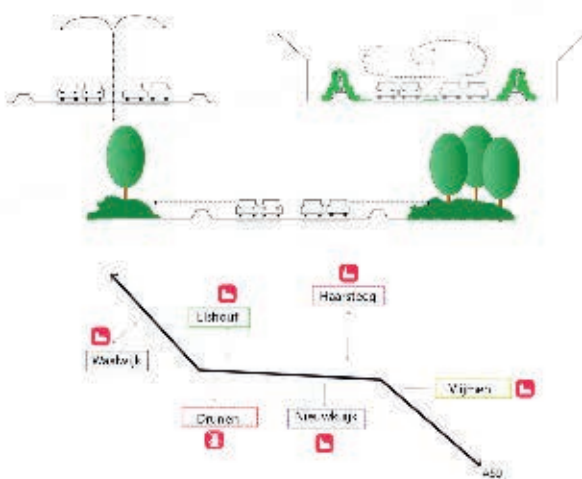


4.7 Samenvatting

De kaart op de volgende pagina laat de samenvatting zien van de diverse ontwerpprincipes die in voorgaande hoofdstukken zijn genoemd.

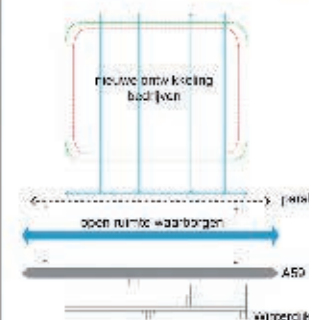
Per deelproject is schematisch aangegeven wat de belangrijkste uitgangspunten zijn voor dat gebied. De tekstuele opsomming verduidelijkt de afbeelding.

ALGEMENE UITGANGSPUNTEN



- Eenheid in uitstraling
- De weg heeft een symmetrisch profiel.
- De geluidsschermen zijn dusdanig georiënteerd zodat de ruimte ertussen zo open mogelijk wordt ervaren (schuin naar buiten) en zijn met groen begroeid.
- Waar mogelijk vanaf de snelweg zicht op groen.
- De verschillende dijken zijn herkenbare elementen in het gebied.
- Er is zicht op landmarks ter bevordering van de oriëntatie en versterking van de identiteit van het gebied.

UITGANGSPUNTEN PARALLELWEG NOORD

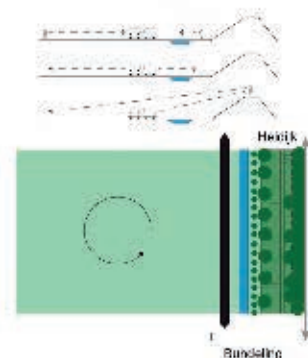


- Beleving van de Wierdijk aan de ene zijde en de polder aan de andere zijde.
- De parallelweg hoort in uitstraling bij de open polder.
- Open ruimte waarborgen door blauwe buffer. Aansluiten op aanwezige slotenstructuur.
- Parallelweg inzetten om open ruimte te waarborgen tussen A59 en de nieuwe ontwikkelingslocatie voor nieuwe bedrijven.
- Strokenverkaveling versterken met doorzichten naar het achterliggende gebied.

Project parallelstructuur

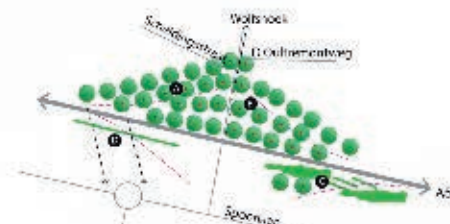
Project Baardwijkse Overlaat - Waalwijk - Drunen West

UITGANGSPUNTEN DRUNEN WEST



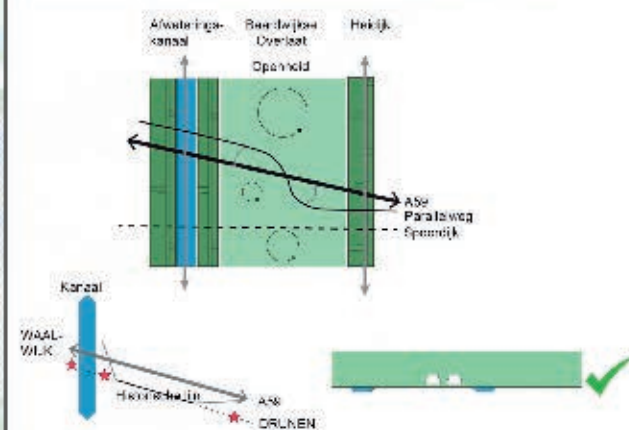
- Bundeling van bestaande en nieuwe lijnen, weg ligt zo dicht mogelijk op de Heidijk.
- Contrast tussen open BO en Heidijk behouden.
- Weg zo laag mogelijk inpassen t.b.v. de beleving vanuit de omgeving en vanaf de weg.
- Zo recht mogelijke weg.

UITGANGSPUNTEN KNOOP 41



- Grondlichamen uit het zicht halen d.m.v. een groene uitstraling.
- Bestaande bomen behouden en nieuwe aanplanten.
- Zuidkant openhouden ter bevordering van de oriëntatie: gebruikmaken van lage beplanting om grondlichaam uit het zicht te halen.

UITGANGSPUNTEN BAARDWIJKSE OVERLAAT



- Openheid landschappelijke cultuurhistorische eenheid van de Baardwijkse Overlaat.
- Respecteren van de cultuurhistorische lijn van de voormalige lintbebouwing.
- Infrastructurele knoop als autonoom object.
- Bundeling van infrastructuur.
- Zo weinig mogelijk nieuwe lijnen.
- Parallelstructuur is een doorgaande structuur waarop op- en afritten aan gekoppeld worden.
- Waar mogelijk oriëntatie op landmarks.
- Knoop zo laag mogelijk in het gebied oplossen.
- Zo weinig mogelijk opgaande elementen.
- Zo smal mogelijk wegprofiel.

UITGANGSPUNTEN FIETSPAD

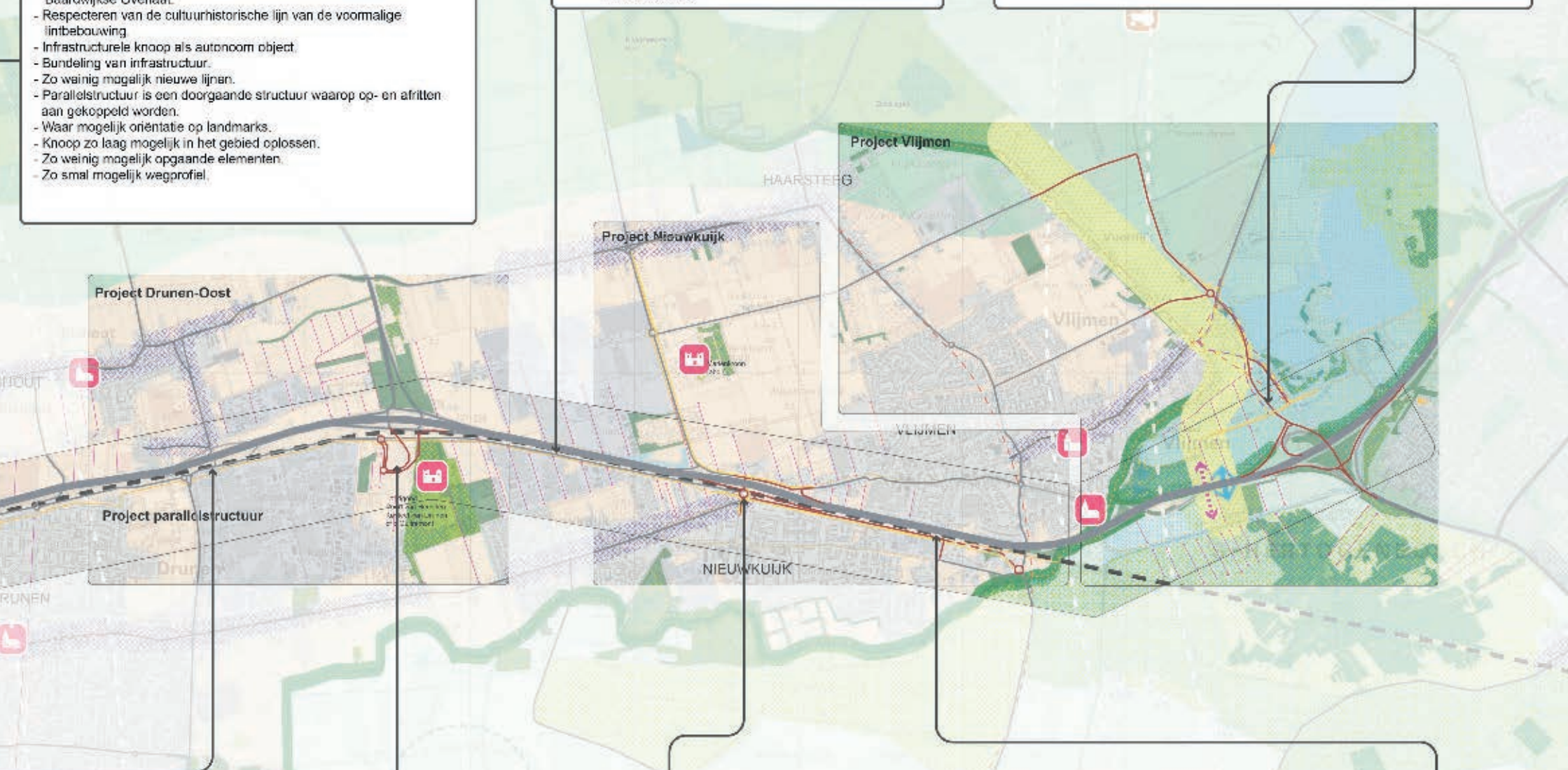


- Eenduidig gematerialiseerd, herkenbaar fietspad.
- Zo rechtlijnig mogelijk met zoveel mogelijk voorrang.
- Voormalige spoorlijn beleefbaar maken.
- Herkenbare elementen bij (belangrijke) kruisingen, zo mogelijk gekoppeld aan de identiteit van het gebied.
- (Sociaal) veilig.
- Waar mogelijk vrijliggend, begeleid door groen zodat rechtlijnigheid wordt versterkt.
- Waar ruimte voor een vrijliggend fietspad ontbreekt een fietsstraat toepassen waarbij de auto's te gast zijn.
- Haaks kruisen.

UITGANGSPUNTEN VLIJMEN OOST



- Openheid van de polders behouden.
- Nieuwe structuren bundelen aan bestaande.
- Toegankelijk voor recreatief verkeer.
- Zicht op Vlijmen behouden.
- Zichtbaar maken historie, als markering van de entree.
- Beleving open-besloten.

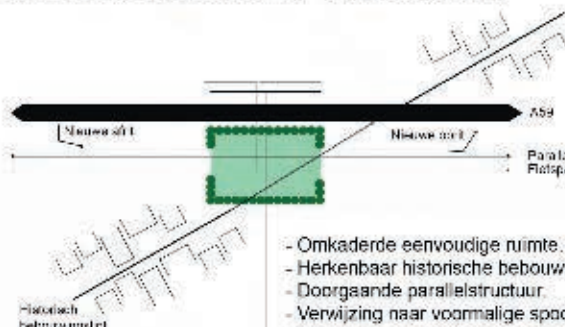


UITGANGSPUNTEN EI VAN DRUNEN



- Groene verbindingzone die het noorden en zuiden van de A59 met elkaar verbindt.
- Het transferium heeft een groene uitstraling en biedt ruimte voor watercompensatie.
- Koppeling tussen het fietspad en Landgoed Poort van Heusden.

UITGANGSPUNTEN KNOOP 43 NIEUWKUIJK



- Omkaderde eenvoudige ruimte.
- Herkenbaar historische bebouwingslint.
- Doorgaande parallelstructuur.
- Verwijzing naar voormalige spoorlaan.
- Zo rechtlijnig mogelijk fietspad.

UITGANGSPUNTEN PARALLELSTRUCTUUR NIEUWKUIJK



- Markeren spoorlaan en -dijk door bomenrijen.
- Sociale veiligheid en zichtbaarheid fietsroute.
- Open zichtrelaties tussen bebouwing en fietsroute.
- Geluidsschermen zijn met groen beplant.

