



VERSLAG PARTICIPATIE EN ADVIES
LANDSCHAPPELIJKE INPASSING EN WEGONTWERP
RANDWEG OIRSCHOT

landschappelijke inpassing en wegontwerp

RANDWEG OIRSCHOT

verslag participatie en advies

3135

3 september 2018

gemeente Oirschot, MTD Landschapsarchitecten



Österreich
Wien
1000

VOORWOORD

In opdracht en onder begeleiding van de gemeente Oirschot is een ontwerp- en participatieproces doorlopen voor de landschappelijke inpassing van de nieuwe Randweg en voor de ontwikkeling van het wegontwerp. De gemeenteraad koos eerder, op basis van de tracéstudie Randweg Oirschot van mei 2017 al voor het model 'Heersdijk Boven', het tracé tussen de Kempenweg (start ter hoogte van de rotonde bij Slingerbos) en de Eindhovense dijk (eind ter hoogte van de Kriekampen) en voor het grootste deel parallel aan en noordelijk van de A58.

Het was niet de bedoeling die keuze nogmaals aan de orde te stellen, de gemeenteraad heeft het besluit genomen om dit tracé nader uit te werken. Er is een intensief participatietraject opgezet om tot een adequate en gedragen landschappelijke inpassing en wegontwerp te komen. In de vorm van een 4-tal interactieve werksessies is de visie van omwonenden en betrokkenen geconsulteerd en ingebracht. In de begeleidingsgroep zijn in die werksessies de stappen in het ontwerpproces gedeeld en getoetst. De vele mogelijkheden zijn getrechterd, waardoor er een beperkt en overzichtelijk aantal varianten is overgebleven.

De vormgeving en inpassing van de Randweg omvat vier onderdelen; het principeprofiel, de aansluiting op de Kempenweg, een eventuele nieuwe aansluiting op de Kemmer en de aansluiting op de Eindhovense dijk. Met deze onderdelen zijn meerdere complete scenario's samen te stellen.

In de laatste werksessie is een keuzematrix voorgelegd, ingevuld en besproken. De varianten worden hiermee gemeten aan een aantal kwalitatieve aspecten. Cijfermatig heeft dat niet geleid tot een wiskundige conclusie, wel is duidelijk geworden waar de wensen en bezwaren liggen, hoe diep ze gaan en waar ze vandaan komen. In hoofdlijnen is er een beeld ontstaan waarmee een afgewogen besluit kan worden genomen.

Vervolgens kunnen de bestemmingsplanprocedure en de bijbehorende onderzoeken worden opgestart, een definitief ontwerp worden opgesteld, de uitvoering worden voorbereid en aanbesteed, waarna de weg gerealiseerd kan worden.

MTD landschapsarchitecten, 's-Hertogenbosch
- 29 juni 2018 -

INHOUD

voorwoord	5
1 inleiding en opgave	9
2 proces en participatie	11
3 omgeving, context en landschap	13
4 principes wegprofiel en landschappelijke inpassing	23
5 aansluiting op de Kempenweg	31
6 ontsluiting sportpark De Kemmer	33
7 aansluiting op Eindhovensedijk/ de 'Groene Corridor'	37
8 de keuzematrices	43
9 uitvoeringskosten	51
10 ruimtebeslag	53
11 advies	55
colofon	59



De projecten van Oirschot Blijvend Verbonden



Een sterke positie in een
sterke regio



Een attractieve levendige
groene route met passende
activiteiten



Een aantrekkelijke verbinding
voor langzaam verkeer naar
centrum van Oirschot en
creëren aantrekkelijk
waterfront.

Een goede verkeersafwikkeling
Kempenweg en leefbaarheid
Moorland



Een goede ontsluiting van de
voorzieningen en
bedrijvigheid van Brainport



Bereikbaarheid en
leefbaarheid van Oirschot
waarborgen

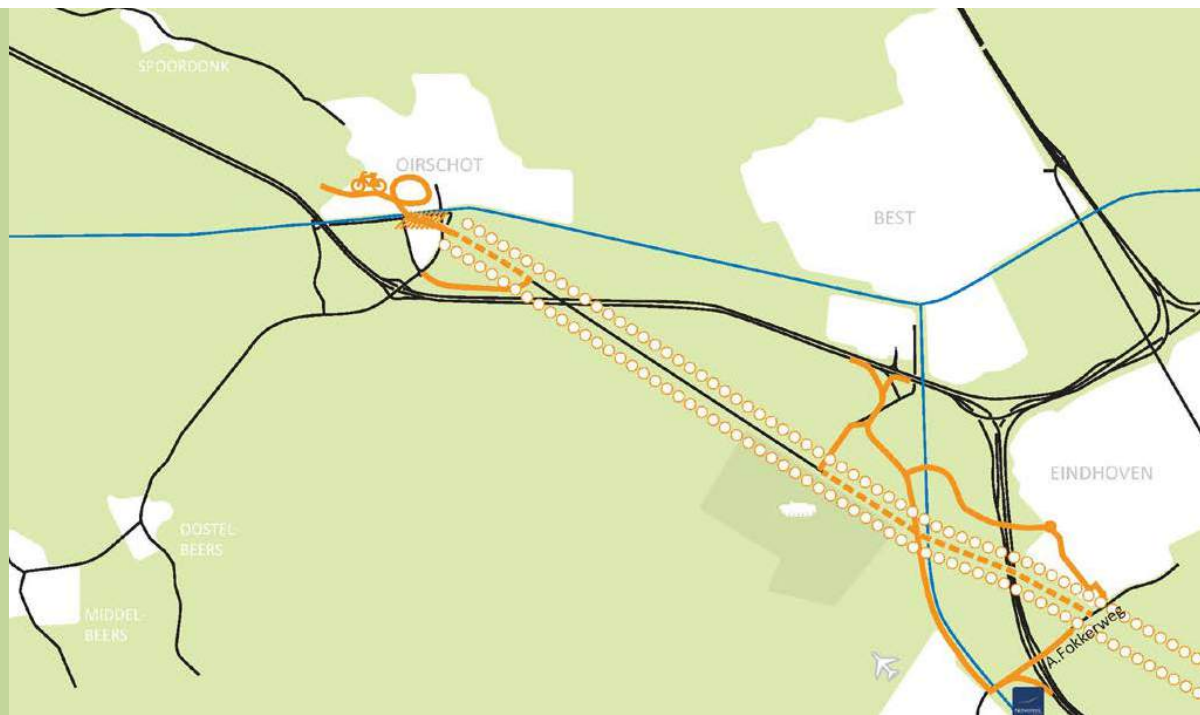


Bereikbaarheid en
leefbaarheid de Beerzen
waarborgen



fietsstraten

2019 - 2023



INLEIDING EN OPGAVE

Met de realisatie van de Randweg dient een aantal doelen te worden bereikt .

- verbeteren van de verkeersafwikkeling en veiligheid op de Kempenweg en op- en afrit Koolmond / Prinses Irene Brigadebrug
- doorgaand verkeer door de Kemmer (Eindhovense dijk) en Moorland / Slingerbos wegnemen in kader van verkeersveiligheid, leefbaarheid en ontwikkeling Groene Corridor

De aanleg van de randweg is ook onderdeel geweest van het proces om te komen tot een inpassingsvisie van de A58 opgesteld door Feddes Olthof Landschapsarchitecten. Bij dit proces is het zogenaamde team Oirschot betrokken, wat pleit voor een geluidsscherm tussen de Randweg en de A58.

In overleg met een klankbordgroep is in 2017 een tracéstudie opgesteld. Tijdens dit proces werd duidelijk dat een goede landschappelijke inpassing van groot belang werd geacht. Zuinig ruimtegebruik, het niet willen horen, zien of ruiken van de weg was de wens, evenals het behoud van zoveel mogelijk landschappelijke waarden. Dit alles onder het motto; 'Oirschot, monumentaal, ondernemend en groen'.

Het ontwerp en participatieproces is gericht geweest op het principe 'weg volgt landschap', De weg moet zich schikken in het landschap en op een zorgvuldige manier worden ingepast, rekening houdend met de in het gebied aanwezige en/of te versterken waarden. De efficiënte civieltechnische oplossing van het wegprofiel komt daar uit voort.

De randweg bestaat uit een aantal onderdelen die op een verschillende manier als variant zijn uitgewerkt. De belangrijkste zijn :

- het principe van wegprofiel en berminrichting, ruimtebeslag en landschappelijke inpassing
- aard van aansluiting op de Kempenweg; aanpassing rotonde of kruispunt met stoplichten
- een eventuele aansluiting op de Randweg van sportcomplex de Kemmer en camping Latour
- aard van de aansluiting op Eindhovense dijk / 'Groene Corridor'

Daarnaast is er in detail ook aandacht geschonken aan de aard van de aansluiting op het sportcentrum Laco, aan de bijbehorende parkeercapaciteit, aan de toegang tot het speelbos en aan de inrit naar de woning van de heer Verkooijen (bewoner Zuidzijde Laco).

De verschillende varianten van de verschillende onderdelen van de Randweg zijn onderling uitwisselbaar. Wel is het zo dat bij de keuze van de aard van de aansluiting van sportcomplex de Kemmer, de visie op de aard van de aansluiting op de Eindhovense dijk / Groene Corridor beïnvloedt zal worden.

Het resultaat van het ontwerp en communicatieproces is niet een enkele ontwerpoplossing geworden. De belangen waren daarvoor te verdeeld. Toch is er resultaat geboekt na de beschouwing van een groot aantal mogelijkheden. Voor de verschillende onderdelen zijn uiteindelijk twee verschillende principes t.a.v. de aansluiting van sportcomplex de Kemmer overgebleven, met daarnaast in eerste instantie een viertal mogelijke profielen van de weg en uiteindelijk twee voorkeursprofielen. Daarnaast worden er een drietal opties voor de aansluiting op de Eindhovense dijk / 'Groene Corridor' behandeld en wordt er kort ingegaan op de twee mogelijke aansluitingen ter hoogte van de Kempenweg.

Het doel van deze rapportage is om tot een bondige samenvatting te komen van het proces, tot een helder overzicht van de keuzemogelijkheden en tot een vakinhoudelijk advies, waarmee bestuurlijk een adequaat besluit genomen kan worden.



PROCES EN PARTICIPATIE 2

Om tot een adequate landschappelijke inpassing en wegontwerp te komen is een intensief communicatietraject doorlopen. In een 4-tal werksessies is de visie van omwonenden en betrokkenen geconsulteerd en ingebracht.

De betrokkenen opereerden veelal als groepen:

- bewoners noordzijde Eindhovense dijk
- bewoners zuidzijde Eindhovense dijk
- buurtgroep de Kemmer
- buurtbeheer de Hei
- sporthal de Kemmer - binnensport -
- sportclubs (tennisclub, atletiekvereniging, kynologenclub)
- Laco sportcentrum/zwembad - Camping Latour - Kempenhorst college
- BMF/IVN/BL

Bij de aanvang in de eerste werksessie werden de landschappelijke kwaliteiten en eigenschappen van het plangebied toegelicht en zijn de uitgangspunten en de verschillende mogelijkheden en opties van de Randweg besproken. In de tweede werksessie presenteerde een aantal betrokkenen hun visie op de mogelijkheden en tijdens het vervolgproces zijn er een aantal modellen in beeld gebracht en doorgenomen, waarbij de aansluiting van de Kemmer op de randweg een belangrijk punt bleek. Uiteindelijk zijn de volgende profielen en varianten zijn besproken:

wegprofiel

profiel A : zo smal mogelijk, incl. haag tussen A58 en bermen van gras (12 m)

profiel B : met greppel en grondwal + scherm erop (17,50 m)

profiel C : met greppel en begroeid scherm (14,20 m)

profiel D : met bosstrook tussen randweg en A58 (17 m)

aansluiting op de Kemmer

variant 1 : randweg met ontsluiting van de Kemmer via de Eindhovense dijk/Groene Corridor

variant 2 : randweg met afslag en inrit van de Kemmer vanaf de nieuwe Randweg.

aansluiting op de Eindhovense dijk / de 'Groene Corridor'

variant 1 : afslag / T-splitsing , behoud bestaande fietspad

variant 2 : afslag / T-splitsing , aansluiting op fietsstraat / Groene Corridor

variant 3 : rotonde met aantakking op de Kriekampen

Op basis van deze modellen zijn in de 3e werksessies een drietal 'Trade off Matrices' opgesteld, daarna door betrokkenen beoordeeld en gewaardeerd en in de 4e werksessie integraal besproken en vastgelegd.

aansluiting op de Kempenweg

De mogelijke aard van de aansluiting op de Kempenweg is niet apart in de matrices weergegeven. De opties, de bijbehorende overwegingen en de voor- en nadelen zijn in de werksessies besproken.

De keuze tussen een aanpassing van de rotonde tot een twee baans turbo-rotonde of de realisatie van een kruising met verkeerslichten vraagt om een nadere verkeerskundige analyse, waarbij de doorstroomcapaciteit (in relatie tot het aansluitpunt op de A58) en de veiligheid, met name voor fietsers, de belangrijkste onderwerpen zijn.

Daarnaast is het belangrijk dat er een relatie wordt gelegd tussen de reconstructie van de N395 richting Oostelbeers en de aansluiting van de Kempenweg, waardoor het oostelijk gelegen fietspad langs de N395 mogelijk vervalt.

Als laatste zal er bij het inrichten van de aansluiting ook aandacht moeten zijn voor het bieden van een veilige bushalte in de omgeving van benzinstation BP en het creëren van voldoende parkeergelegenheid voor de Kempenhorst en het Laco-Complex

In het planproces is de compensatie van bos- en beplantingen die verloren gaan bij de aanleg van de Randweg aan de orde geweest. Deze compensatie zal in het kader van de bestemmingsplanprocedure aan de orde zijn, dan zal worden bepaald waar en hoeveel bos en gecompenseerd gaat worden.



1850 - kleinschalig landschap ten zuiden van Oirschot



1960 - komst Wilhelminakanal vanaf begin 20e eeuw



1970 - komst A58 met verlegging van de Eindhovensedijk
t.b.v. viaduct en aansluiting



2016 - huidige situatie met afrit Oirschot op de Kempenweg en
ontwikkeling Moorland

OMGEVING, CONTEXT EN LANDSCHAP 3

plangebied

Het tracé van de toekomstige Randweg Oirschot is gelegen in een bijzonder gebied ten zuiden van de historische kern van Oirschot. De directe omgeving heeft van oudsher een kleinschalige structuur met een afwisselend gebruik van natuurgebieden, bos en agrarische gronden. De Eindhovensedijk is al herkenbaar in de oude structuren als verbinding van Oirschot naar Eindhoven. In de tijd hebben grote ruimtelijke ingrepen het gebied deels afgesloten van de directe omgeving. Dit zijn met name het Wilhelminakanaal vanaf begin 20e eeuw en de komst van de rijksweg A58 rond 1960 geweest. Belangrijke toekomstige ontwikkelingen zijn de verbreding van de A58 en de ontwikkeling van de Eindhovensedijk naar de 'Groene Corridor'. Beide zijn infrastructurele ontwikkelingen met een sterke invloed op de landschappelijke beleving en het gebruik van het gebied 'De Kemmer – Eindhovensedijk'.

plek specifieke en landschappelijke benadering

De directe omgeving van de toekomstige randweg heeft zich, mede door de gedeeltelijke inkadering, ontwikkeld tot een bijzondere plek met eigen sfeer en een diversiteit aan gebruikers en functies. Bij de benadering van het project zal rekening worden gehouden met de waarden van het gebied zoals bijvoorbeeld de recreatieve functies in de bosrand, de archeologische- en natuurwaarden en de eigen sfeer. De ruimtelijke impact van de randweg heeft hierop zijn invloed en in de uitwerking van de scenario's is dit meegenomen. In de omgeving zijn georganiseerde recreatieve functies, zoals het Laco Sportcentrum en sportcentrum De Kemmer waarbij onderwerpen als de ontsluiting en parkeren een opgave zijn. En ook meer vrije recreatie in de bosrand langs de A58 is aanwezig met onder andere een speelbos, hardloopparcours en mountainbikeroute(s). Bij de inpassing van de randweg zijn behoud, herstel en/of versterking van deze recreatieve functies belangrijke opgaven. Naast de ruimtelijke en landschappelijke analyse van het gebied en de aanwezige functies is onderzocht welke gebruikers en functies er zijn. Zo zijn er zijn private eigendommen op- en grenzend aan het geselecteerde tracé van de Randweg.

interactieve communicatie

Voor de eerste fase van de randweg is zorgvuldige communicatie en participatie van groot belang. Niet alleen met de eigenaren van gronden en de gebruikers van de (recreatieve) functies maar ook op een breder draagvlak. Veranderingen in het gebied spelen namelijk nadrukkelijk in de omgeving. Bij het proces van de verbreding van de A58 zijn al veel kansen en wensen geformuleerd in participatietrajecten met groepen bewoners, zoals onder andere Team Oirschot. Aandachtspunten hierin benoemd, zoals reductiegeluid, goede inpassing, zuinig ruimtegebruik en innovatieve maatregelen zijn in het proces voor de Randweg nadrukkelijk meegenomen en worden in de scenario's van het voorlopig ontwerp afgewogen.



Kwaliteiten van het gebied

- sfeer en functie van het bosgebied met o.a. een speelbos;
- recreatieve functies als sportcomplexen de Kemmer en Laco Sportcentrum;
- informele recreatie als het hardloop/en MTB-parcours door de bosrand;
- bosrand met natuurwaarden en bufferfunctie voor de snelweg;
- historische laan- en wegstructuren van de Bloemendaal-Oerlesedijk en De Kemmer-Wintelresedijk, doorbroken bij de komst van de A58;
- historische betekenis en waarde van de Oirschotsedijk en Eindhovensedijk;
- huidige- en toekomstige recreatieve functie van de Eindhovensedijk;
- grote particuliere tuinen/bosgebieden.

Knelpunten voor- en in het gebied

- directe impact van de snelweg A58, geluidhinder, zichthinder en andere milieueffecten;
- indirecte impact van de snelweg, barrièrewerking voor recreatieve en functionele routes van mens en dier;
- toekomstig tracé van de randweg in fysieke zin, claim op oppervlak van de huidige functies;
- raakvlak van de randweg op het oppervlak en de beleving van particuliere tuinen/gronden;
- impact van de randweg voor de beleving van het bosgebied;
- aantasting van de landschappelijke structuur van de Eindhovensedijk door de verkeersaansluiting van de randweg.



speelbos de Kemmer

rotonde BP (Kempenweg, Slingerbos, de Kemmer)





bestaand zandpad ter hoogte van
toekomstig tracé Randweg Oirschot



toekomstig tracé Randweg Oirschot
(zicht op rotonde BP)



groene corridor:

De gemeente Oirschot, de gemeente Eindhoven en het Brabants Landschap gaan de komende jaren de Eindhovensedijk en Oirschotsedijk ontwikkelen tot een aantrekkelijke groene route. Naast een directe, comfortabele en conflictvrije fietsverbinding biedt dit kansen voor groen, beleving en recreatie. Een deel van route, zowel in Eindhoven als in Oirschot, wordt afgesloten voor doorgaand autoverkeer. In het verlengde van de Eindhovensedijk zal een nieuwe langzaamverkeersbrug over het Wilhelminakanaal worden gerealiseerd als verbinding met de dorpskern van Oirschot. Voor de Randweg Oirschot is de relatie met de Groene Corridor van groot belang. De verkeersintensiteit zal op de Eindhovensedijk wijzigen als gevolg van de Randweg en de verhouding van gebruik zal voor een aantal delen meer naar fietsverkeer gaan. Daarnaast zal er een aansluiting op de Eindhovensedijk worden gerealiseerd waarvan in nadere afweging zal worden bepaald hoe de inpassing goed past in het landschap en hoe deze verkeerskundig- en civieltechnisch kloppend is.

inpassingsvisie Oirschot (A58)

De Inpassingsvisie voor de A58 opgesteld Feddes Olthof Landschapsarchitecten (met input van Team Oirschot) is een onderdeel van het project InnovA58. In de Inpassingsvisie worden de lijnen uitgezet voor de vormgeving en de inpassing van de A58. Daarnaast worden er ook een aantal kansen en aandachtspunten meegegeven voor de Randweg Oirschot:

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



toekomstige aansluiting Randweg
Oirschot - Eindhovenedijk



afbuiging bestaand zandpad richting bos



zicht vanaf viaduct Eindhovenedijk
over A58



toekomstig tracé Randweg Oirschot
waar bos doorloopt tot aan A58





hoofdingang Sporthal de Kemmer

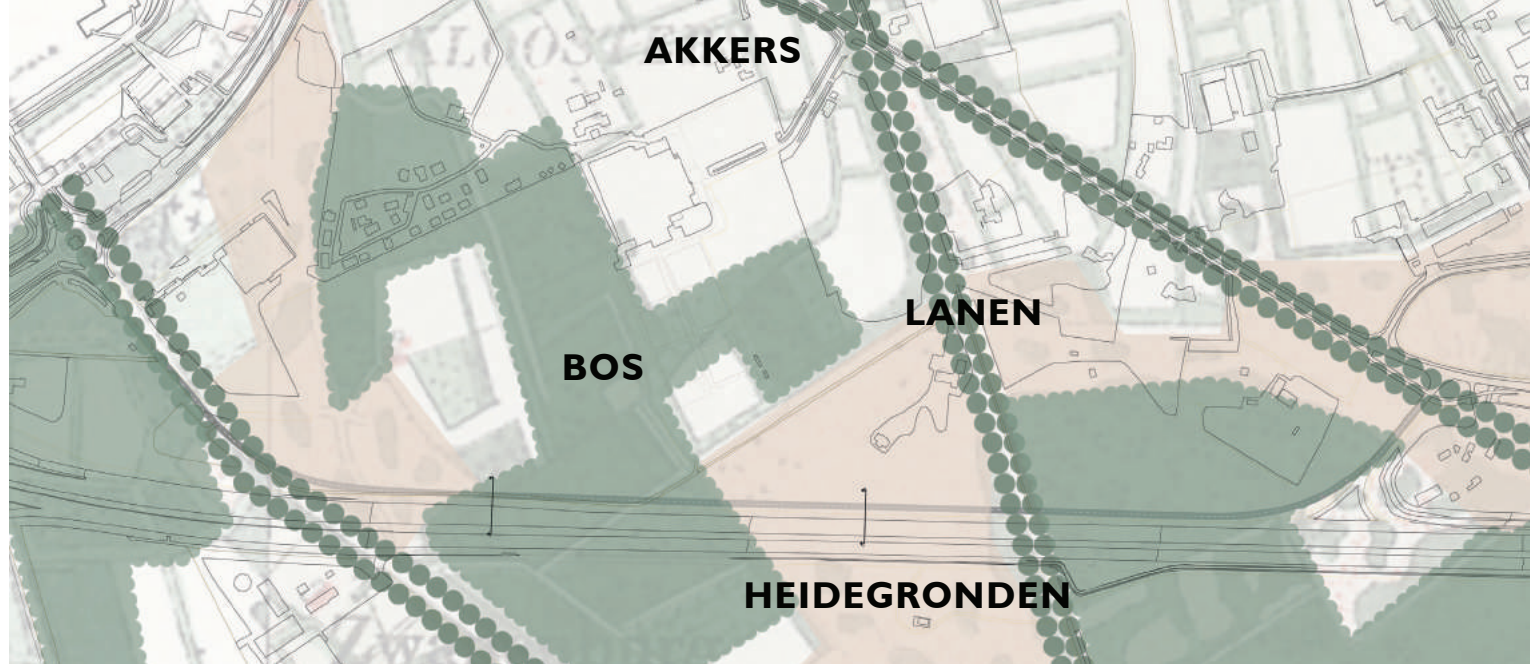
mountainbike route door het Kemmerbos

ingang vakantiepark Latour

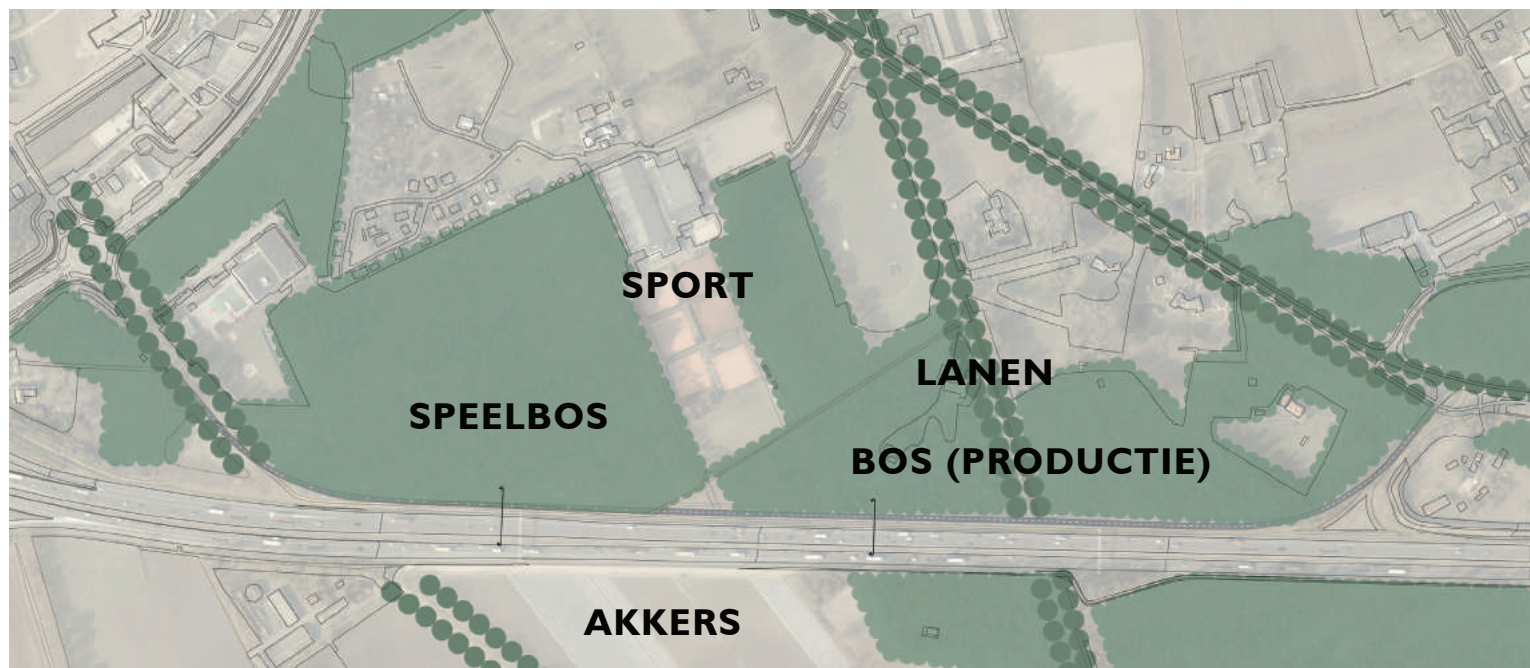
bestaand zandpad langs
Kynologenclub De Kempen



landschappelijke structuur rond 1900

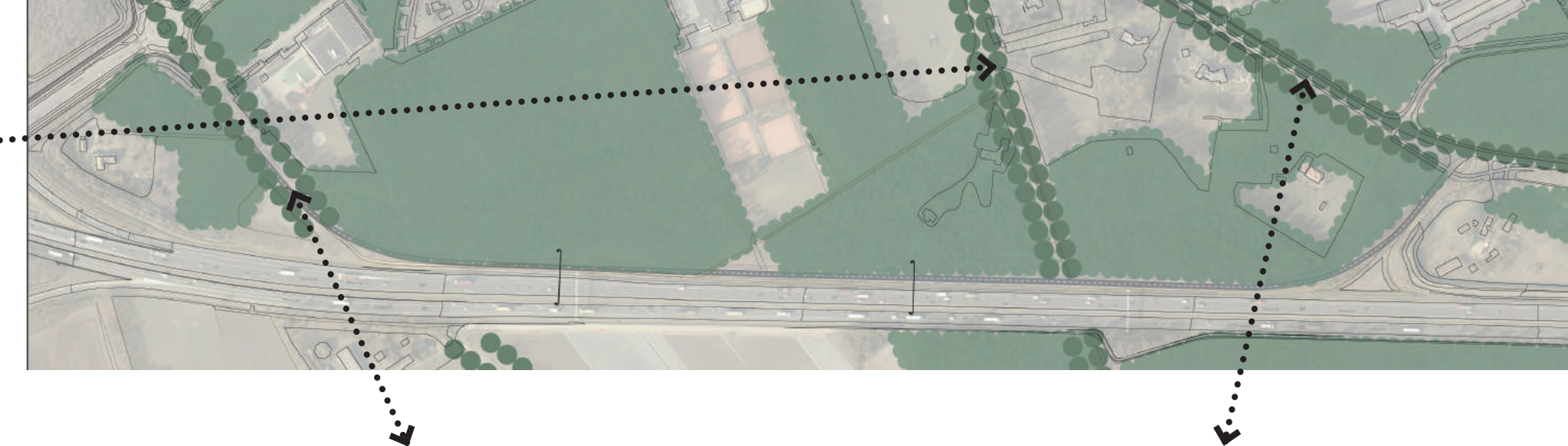


huidige landschappelijke structuur





BLOEMENDAAL



LANEN IN HET GEBIED

Hoofdzakelijk lanen van loofbomen

Landschappelijk waardevol



PRINCIPES WEGPROFIEL EN LANDSCHAPPELIJKE INPASSING

De Randweg wordt een weg van 6.00 m breed, bedoeld voor 60 km per uur, een zogenaamde 60 km bubeko (buiten de bebouwde kom). De weg is niet bedoeld voor fietsers, hetgeen door verbodsborden zal worden aangegeven. De totale profielbreedte, ofwel het fysieke ruimtebeslag voor de weg inclusief bermen en voorzieningen is afhankelijk van de keuze voor een bepaald type profiel. De weg wordt aan beide zijden voorzien van 2,50 brede obstakelvrije bermen van gras. Er zijn uiteindelijk 4 mogelijkheden voor een principeprofiel in beeld gebracht, onderstaand met de weergave van de totale profielbreedte.

profiel A : zo smal mogelijk, haag tegen achterzijde scherm A58, incl. vereiste bermen (12.00 m)

profiel B : met greppel en grondwal + scherm erop
($1,00+2,50+6,00+2,50+5,50= 17,50$ m)

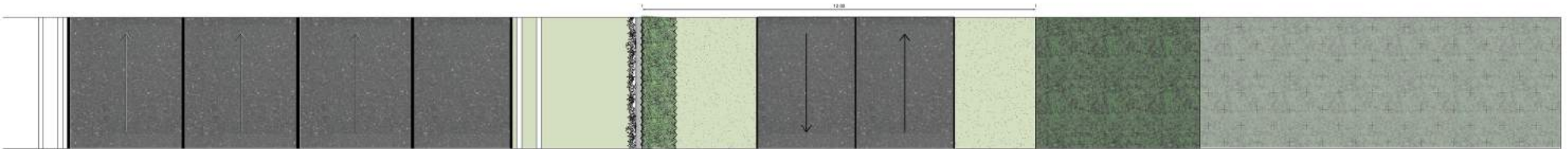
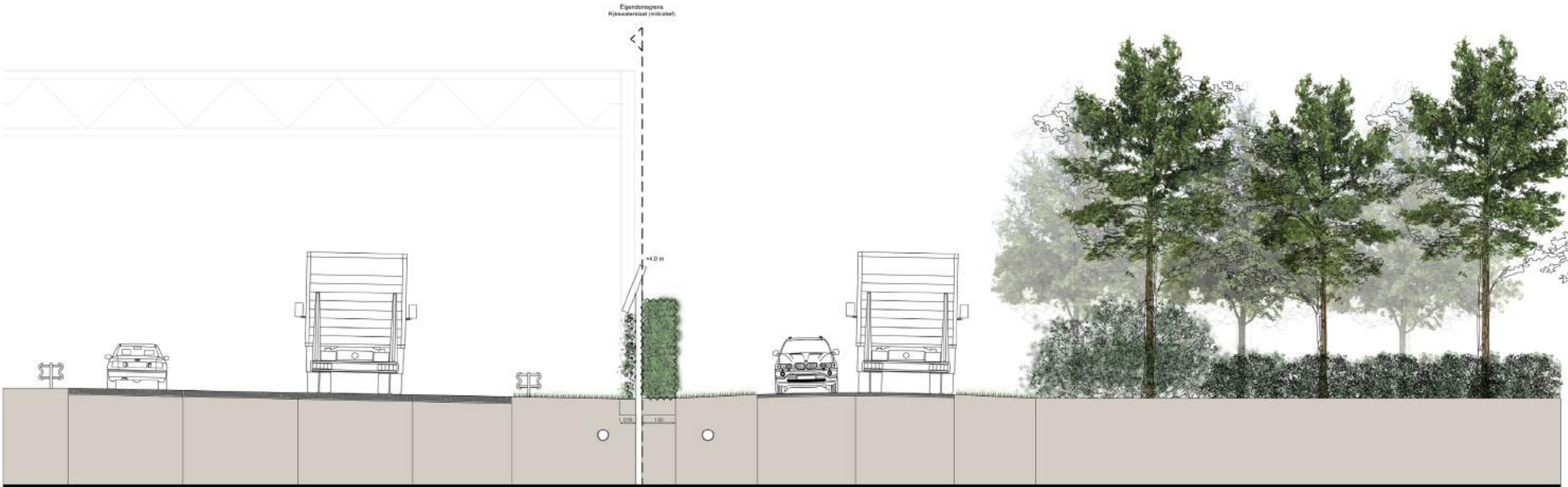
profiel C : met greppel en begroeid scherm
($1,00+6,00+5,00+2,20= 14,20$ m)

profiel D : met bosstrook tussen randweg en A58
($6,00 +2,50+6,00+2,50 = 17,00$ m)

In alle profielen is een geluidwerende constructie tussen de A58 en de Randweg voorzien. Dat is ook steeds uitgangspunt geweest in de ateliersessies. De keuze daarvoor wordt door Rijkswaterstaat gemaakt en blijft een niet geheel zekere factor. Als het scherm er niet komt werpt dat een ander licht op het gewenste profiel voor de randweg. Vanuit de wens zuinig om te gaan met de ruimte en vanuit landschappelijk oogpunt zou gekozen kunnen worden uit profiel A of D als er een scherm komt langs de A58. Als dat er niet komt ligt profiel B of C, beiden met een scherm tussen de Randweg en bosgebied, eerder voor de hand.

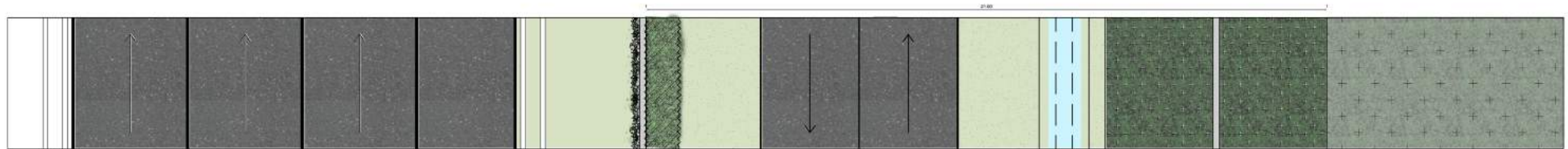
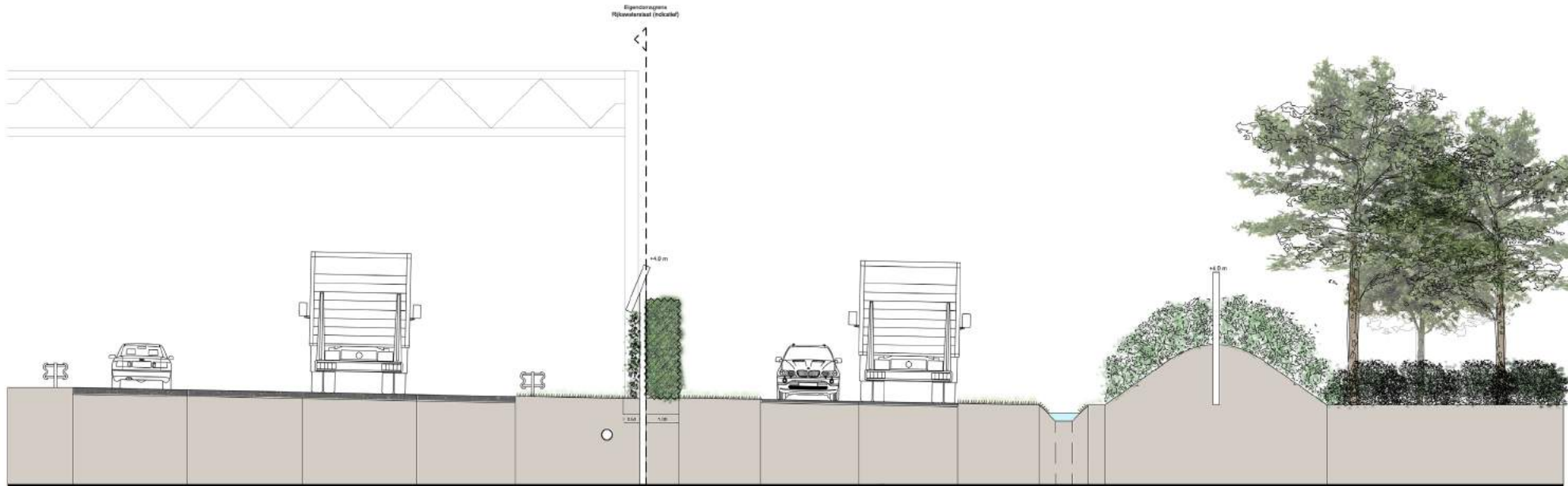
In de planvorming en ook in de discussie over het best mogelijke profiel was het ruimtebeslag (met namen voor de bewoners zuidzijde Eindhovensedijk) een belangrijk aspect. In de verschillende mogelijke profielen verschilde dat ruimtebeslag. Van een minimale 12.00m breed incl. de bermen tot 17.50 m breed incl. de bermen en een geluidwerende wal met een scherm erop (gerekend tot en met het scherm ervan uitgaande dat de plaats van het scherm een nieuwe eigendomsgrens zal worden). Met de volledige wal is het ruimtebeslag in dat geval 21.00 m.

VARIANT A - SCHERM MET BOSRAND



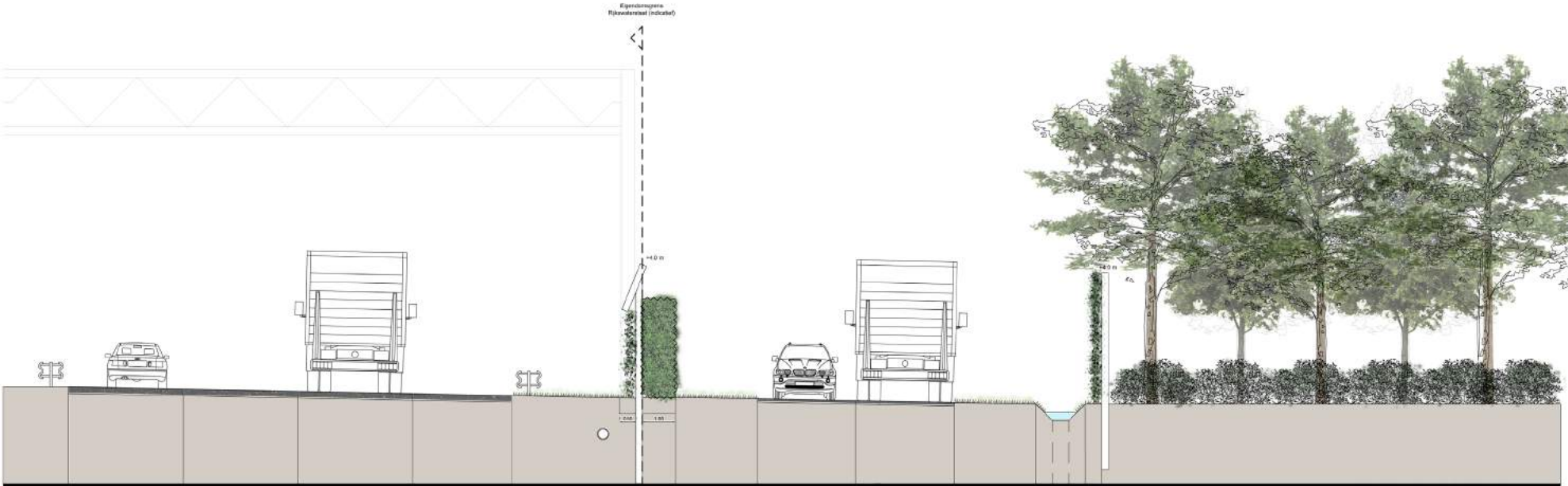
MIDDENBERM		RUBAAN A58		RUBAAN A58		RUBAAN A58		VLUCHTSTROOK A58		VRUJE ZONE		INNOVATIEF SCHERM		VRUJE ZONE		RUBAAN RANDWEG		RUBAAN RANDWEG		VRUJE ZONE		STRUWEEL/BESTAAND BOS		BESTAAND BOS	
3.50		3.50		3.50		3.00		4.00		1.00		2.50		3.00		3.00		2.50		5.00					
gras	bestaande rijbaan asfalt		bestaande rijbaan asfalt		bestaande rijbaan asfalt		bestaande vluchstrook asfalt	vrije zone met vangrail	infiltratie riool innovatief scherm met infiltratie riool neder in te vullen	haag, hoogte 3,0m met bodemverbetering	infiltratie riool gras		nieuwe rijbaan randweg asfalt		nieuwe rijbaan randweg asfalt		gras		nieuwe struweelrand t.b.v. geïsoleering bestaand bos				bestaand bos met ondergrondse leiding		

VARIANT B - SCHERM MET GRONDWAL



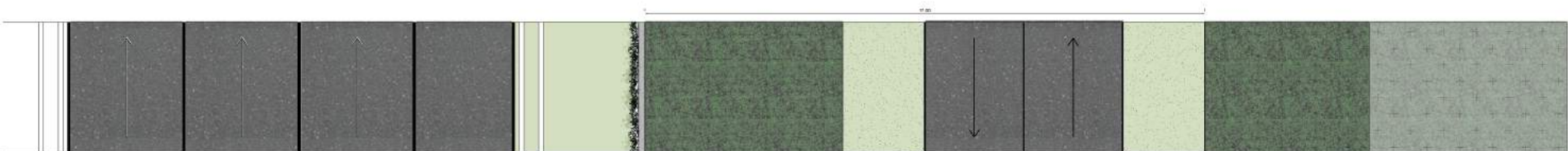
INNOVATIEF SCHERM														
MIDDENBERM	RUBAAN A58	RUBAAN A58	RUBAAN A58	VLUCHTSTROOK A58	VRJIE ZONE	HAAG	VRJIE ZONE	RUBAAN RANDWEG	RUBAAN RANDWEG	VRJIE ZONE	SLOOT	GRONDWAL		BESTAAND BOS
	3.50	3.50	3.50	3.00	4.00	1.00	2.50	3.00	3.00	2.50	1.50	4.00		
gras	bestaande rijbaan asfalt		bestaande rijbaan asfalt	bestaande vluchtrook asfalt	vrjje zone met vangrail	infiltratie rool innovatief scherm met natuurlijke wand runder in te vullen haag, hoogte 3.0m inclusief bodemversterking	infiltratie rool gras	nieuwe rijbaan randweg asfalt	nieuwe rijbaan randweg asfalt	gras	sloot	nieuwe stuweelrand op grondwal	geluidsscherm	bestaand bos met bestaande onderbegroeiing

VARIANT C - DUBBEL SCHERM

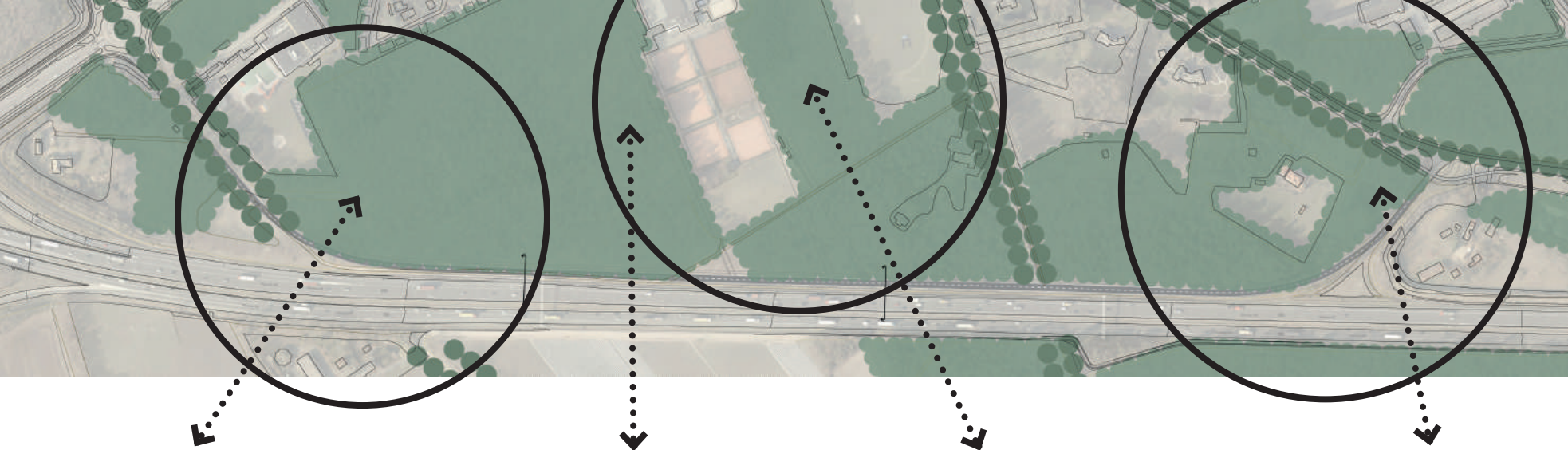


14.25													
MIDDENBERM	RIJBAAN A58	RIJBAAN A58	RIJBAAN A58	VLUCHTSTROOK A58	INNOVATIEF SCHERM			RIJBAAN RANDWEG	RIJBAAN RANDWEG	RIJBAAN RANDWEG	SLOOT	BESTAAND BCS	
	3.50	3.50	3.50	3.00	VRIJE ZONE	HAAG	VRIJE ZONE	3.00	3.00	2.50	1.50	0.70	
gras	bestaande rijbaan asfalt	bestaande rijbaan asfalt	bestaande rijbaan asfalt	bestaande vluchstrook asfalt	vrije zone met vangrail	infiltratie rool innovatief scherm met natuurlijke wand ruider in te vullen hoog, hoogte 3.0m inclusief bodemverbetering	infiltratie rool gras	nieuwe rijbaan randweg asfalt	nieuwe rijbaan randweg asfalt	gras	sloot	gras	kokowall met klimplanten
													bestaand bos met bestaande onderbegroeiing

VARIANT D - DUBBELE BOSRAND



MIDDENBERM	RUIBAAN A58	RUIBAAN A58	RUIBAAN A58	VLUCHTSTROOK A58	VRUJE ZONE	INNOVATIEF SCHERM	ECOLOGISCHE BOSRAND	VRUJE ZONE	RUIBAAN RANDWEG	RUIBAAN RANDWEG	VRUJE ZONE	STRUWEL/BESTAAND BOS	BESTAAND BOS
	3.50	3.50	3.50	3.00	4.00		6.00	2.50	3.00	3.00	2.50	5.00	
gras	bestaande rijbaan asfalt	bestaande rijbaan asfalt	bestaande rijbaan asfalt	bestaande vluchstrook asfalt	vruije zone met vangraal	infiltratie riool innovatief scherm met natuurlijke wand made in ts. ruien	nieuwe bosrand met onderbeplanting	infiltratie riool	nieuwe rijbaan randweg asfalt gras	nieuwe rijbaan randweg asfalt		nieuwe struwscherm t.b.v. geluidskering bestaand bos	bestaand bos met bestaande onderbegroeiing



OMGEVING SPEELBOS

Mix van loof- en naaldbos

Bos met onderbegroeiing en bosranden

Landschappelijk waardevol



OMGEVING SPORTVELDEN

Hoofdzakelijk naaldbos (fijn sparrenbos), deel productiebos.

Bos met zeer weinig onderbegroeiing en bosranden

Landschappelijke minder waardevol



OMGEVING EINDHOVENSEDIJK

Mix van loof- en naaldbos

Bos met onderbegroeiing en bosranden

Landschappelijk waardevol

Langs de randweg zijn verschillende bostypen te ervaren;

- tussen sport- en zwemcomplex Laco en sportpark de Kemmer, het speelbos en omgeving Eindhovense dijk (incl. ‘vogelreservaat’ op particulier perceel); een gevarieerde mix van loof- en naaldbos en onderbegroeiing, daarmee ook een gevarieerde bosrand
- omgeving sportcomplex de Kemmer; vooral naaldbos, fijnsparren, deels productie, weinig onderbegroeiing en geen ontwikkelde bosranden

Daarnaast zijn de lanen de Kemmer/ Zwanenbrug / Wintelrese dijk en Bloemendaal / Oerlese dijk als landschappelijke structuren als oorspronkelijk kader nog goed herkenbaar.

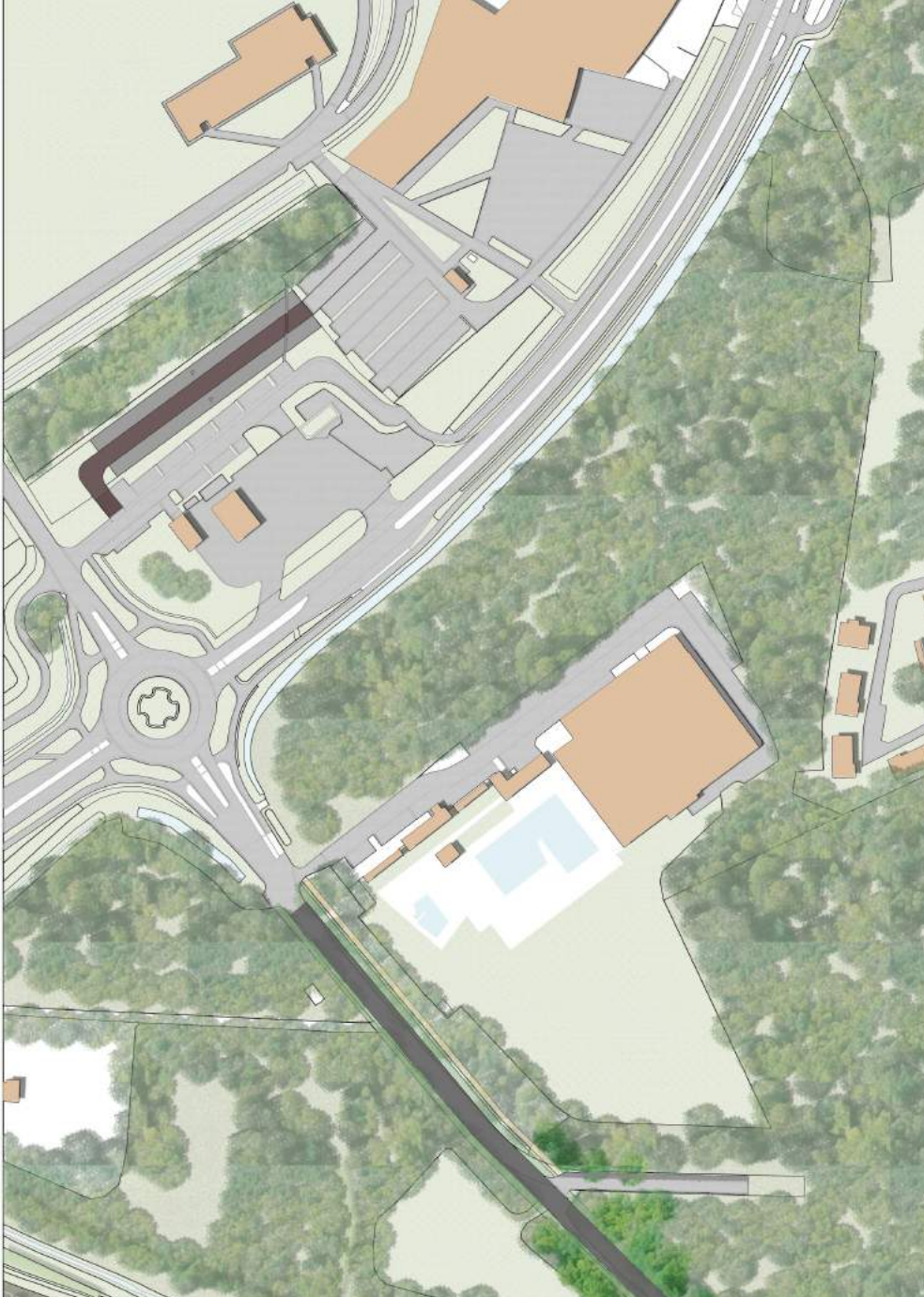
Aanbeveling bij de inpassing van de randweg zijn dan ook;

Behouden en in beeld houden van de in cultuurhistorisch opzicht waardevolle lanen. Het benadrukken van de afwisseling in het verschillend gebruik en inrichting van het landschap; bos, akker en heide.

Het in stand houden en benadrukken van hoogteverloop van het natuurlijke maaiveld, hiermee de bakermat koesteren van de gradiënten in het gebied en de basis behouden of verbeteren van een hoge biodiversiteit. Bij het aanbrengen van nieuwe beplantingen daarop afstemmen en met een grotere variatie ook de biodiversiteit mede initiëren.

Met name in de nieuwe bosranden; verjonging door lichte kap, afwisseling genereren tussen licht en donker, variëren met aan te brengen aanvullend beplantingssortiment, specifiek sparen van enkele oude karakteristieke bomen als ‘habitatboom’. Hiermee worden bosranden versterkt, wordt de biodiversiteit vergroot en worden mooie ruimtelijke overgangen gemaakt van bos naar het cultuurlandschap, naar de sportvoorzieningen en naar de nieuwe Randweg.

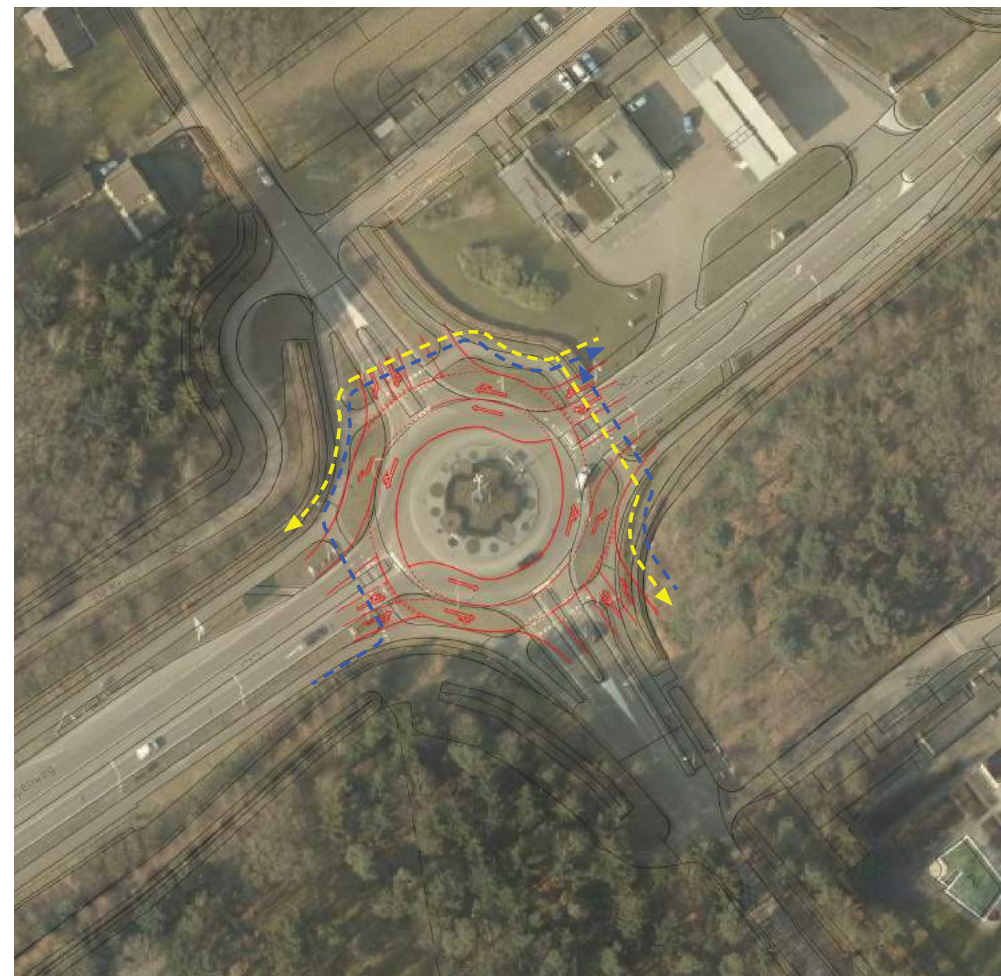
De bosranden zijn nu niet optimaal en kunnen verbeterd worden, deze zorgplicht is onderdeel tijdens aanleg van de Randweg.



aansluiting op de kempenweg



ruimtebeslag van een turborotonde (indicatief)



AANSLUITING OP DE KEMPENWEG

5

De Randweg zal in het Noordoosten aansluiten op de rotonde in de Kempenweg. De huidige rotonde zal in die nieuwe situatie niet voldoen. De aansluiting dient te worden aangepast en vanwege de benodigde capaciteit is gesproken over twee verschillende opties, waarbij de rotonde wordt omgevormd naar een turborotonde of een kruispunt met verkeerslichten. Als er voor de inrichting als kruispunt met verkeerslichten wordt gekozen, zou het kunnen zijn dat de doorstroming beter is dan bij het aanpassen naar een turborotonde, omdat de verkeerslichtinstallatie kan worden afgestemd op de verkeerslichten bij de op- en afritten van de A58. Naast een optimale doorstroming is de inschatting van een adequate veiligheid in de nieuwe situatie (met name voor fietsers en voetgangers) van eminent belang en een belangrijk aandachtspunt.

Er is op de locatie voldoende ruimte om een meerbaans turbo rotonde te maken, maar een kruispunt met meerdere rijstroken en verkeerslichten kan op ook op deze plek ingepast worden. Te meer om dat aan de aan de zuid-oostzijde van de rotonde of het kruispunt het fietspad richting Oostelbeers mogelijk zal vervallen.

De keuze voor een van beide oplossingen heeft verder geen invloed op de andere onderdelen van de Randweg. Op basis van nadere verkeersberekeningen, beoordeling van veiligheidsaspecten en beschouwing van de uitvoeringskosten zal, in overleg met betrokkenen, tot een adequate keuze worden gekomen.

Van belang hierbij zijn ook de reconstructie van de N395 en de aanpassing van de fietsverbinding tussen Oostelbeers en Oirschot. De gedachte is om vanaf de aansluiting, richting A58 en verder naar Oostelbeers het fietspad aan de noord/westzijde als twee richtingen fietspad uit te voeren en het fietspad aan de zuid/oostzijde te laten vervallen. De bushalte aan de noordoostzijde van het fietspad zal een nieuwe locatie in de omgeving van het benzinestation BP krijgen.

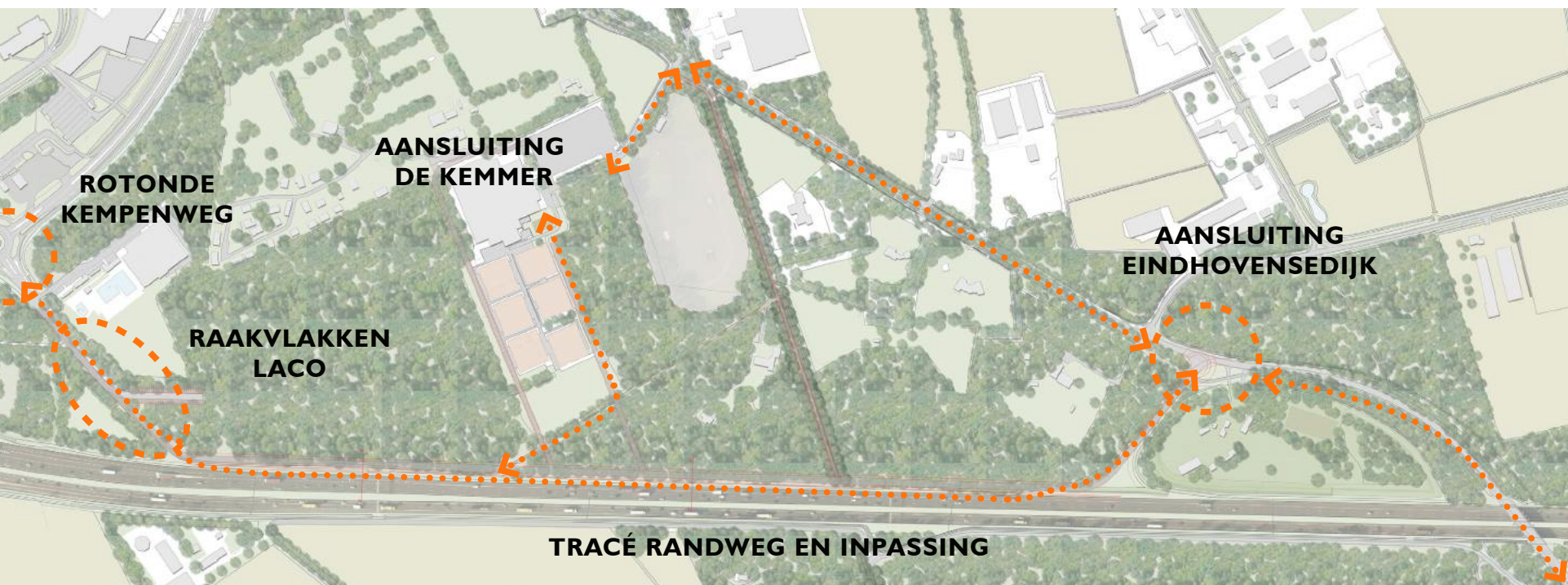
Om op piekmomenten te voldoen aan de parkeerbehoefte van Laco sportcentrum, wordt gedacht aan de uitbreiding van het parkeerterrein noordelijk van het BP-benzinestation. Een goede en veilige voetgangersverbinding tussen dat parkeerterrein, vanaf Slingerbos is een ontwerp is tijdens de ontwikkeling van de nieuwe aansluiting.

Rotonde of kruispunt zal daarnaast moeten worden voorzien van een ruime en veilige oversteek en met en vrijliggend voetpad. In combinatie met een fietspad, zal sportcentrum Laco bereikbaar zijn, evenals de bestaande toegang tot het speelbos even verderop. Deze aparte en vrijliggende voet- en fietsverbinding is noodzakelijk, omdat de rijbaan van de Randweg niet is bedoeld voor fietsers.

De ontsluiting van het speelbos voor auto's, voetgangers en fietsers (met of zonder hond) is een kwaliteit die op die plek niet mag verdwijnen. Vandaar het belang van het separate voet/fietspad. In dezelfde sfeer als nu kan daar worden voorzien in een informele en beperkte parkeervoorziening.

Voorzien zal worden in een veilige inrit/uitrit aan de Randweg. Voor de detaillering van de afslag naar sportcentrum Laco en de inrit naar het woonhuis tussen De Randweg en de A58 dient er de nodige aandacht te zijn, mede omdat deze inritten / uitritten vrij dicht gelegen zijn bij de aansluiting van de Randweg op de Kempenbaan.

uitgangspunten opgave



6 ONTSLUITING SPORTPARK DE KEMMER

De realisatie van de Randweg Oirschot biedt kansen om na te denken over de auto-ontsluiting van Sportpark de Kemmer. Met 'sportpark de Kemmer' worden alle sportfaciliteiten aldaar bedoeld, de sporthal, tennis, atletiek en kynologenclub, nu en straks in beide varianten allemaal te bedienen via de centrale parkeervoorziening. Dit geldt ook voor de bereikbaarheid van camping Latour.

Er zijn dus twee ontsluitingsmogelijkheden voor het sportpark De Kemmer :

- . nieuwe ontsluiting vanaf de nieuwe Randweg
- . zoals die nu is, vanaf de Eindhovense dijk

Met een nieuwe aansluiting vanaf de Randweg

Een nieuwe en directe aansluiting van het sportcomplex de Kemmer op de randweg vraagt om een inrit en ontsluiting die een bosgebied doorsnijdt. Hoewel de ontsluiting slechts smal hoeft te zijn, 3,50 m met aan weerszijden een bermversteving van 1,00 m, heeft het wel invloed op de beleving van de eenheid van het bosgebied en heeft het, volgens de atletiekclub, invloed op het functioneren van de atletiek. Er zijn meerdere varianten in beeld gebracht

voor deze inrit naar het sportcomplex, uiteindelijk is de variant onderlangs het veld van de kynologenclub en oostelijk van de tennisvelden als de meest wenselijke beschouwd. Uitgangspunt daarbij is dan wel dat de verbinding voor autoverkeer tussen de Eindhovensedijk en het parkeerterrein van de Kemmer zal vervallen.

Met deze nieuwe inrit ontstaat een parkachtige setting die meerdere verbeteringen oplevert , zoals:

- de mogelijke aanleg van een greppel langs de tennisvelden waarmee de waterhuishouding verbeterd kan worden;
- de aanpak en vernieuwing van een bosperceel met uitgegroeide sparren;
- de mogelijke reorganisatie van het tennispark met o.a. de vervanging van tennisbanen door banen voor 'padel', in combinatie met de aanleg van een groene zone tussen de kynologenclub en het tennispark die door atletiekvereniging gebruikt kan worden als looproute.

Een alternatief daarvan (variant 2a), gebaseerd op een verschuiving van atletiekbaan richting tennisvelden,

zou dan een inrit zijn die oostelijk van de verschoven atletiekbaan gesitueerd wordt en vervolgens aansluit op de huidige parkeerplaats van sportcomplex de Kemmer. Deze variant is natuurlijk alleen in beeld als de verschuiving van de atletiekbaan aan de orde is.

De doorsnijding van het bosgebied wordt door een aantal betrokken als een aantasting gezien en de beoogde verbeteringen worden door die zelfde betrokkenen uiteindelijk niet gewaardeerd. Als aantastingen worden gezien; de versnippering van het bosgebied, waardoor het leefgebied voor de fauna wordt verstoord en opgeknipt. De inrit kruist de looproutes voor de atletiek en wandelaars en ook de track voor mountainbikes. De Kynologenclub maakt zich zorgen over de toename van geluid en andere overlast. De verkeersveiligheid van de aansluiting zelf is een aandachtspunt en beïnvloed de verkeersveiligheid op de Randweg als geheel. De inrit/afslag is niet bedoeld en ook niet aantrekkelijk en logisch te gebruiken voor fietsers. De nieuwe ontsluiting vraagt om een extra investering. De toegang vanaf de Eindhovense Dijk / Groene corridor is er dan alleen voor langzaam verkeer. Vanuit de

kern van Oirschot en de wijk Moorland is dat dan voor fietsers een korte, gezonde en veilige verbinding met het sportcomplex, zeker als de nieuwe fietsbrug er is over het Wilhelminakanaal. Auto's via de Randweg, fietsers en dergelijke via de Groene corridor.

ontsluiting vanaf de Eindhovense dijk

De huidige ontsluiting van sportpark de Kemmer vanaf de Eindhovense dijk zou ook kunnen blijven zoals die nu georganiseerd is. Uitgangspunt is wel dat, na de realisatie van de randweg, de bereikbaarheid van de Eindhovense dijk voor auto's via Moorland zal worden afgesloten. Het tunneltje onder de Kempenweg door, de afrit vanaf de Kempenweg richting Moorland en de oprit Koolmond zullen voor auto's worden afgesloten. Voor auto's zal het sportpark bereikbaar zijn via de Randweg en de aansluiting van de randweg op de Eindhovense dijk. Dit is ca. 1,5 km meer dan de huidige route en ook ca. 1,5 km meer dan via de mogelijke nieuwe afslag/inrit vanaf de Randweg.

Hoewel de benadering van het sportpark straks geheel vanuit het zuiden, via de Randweg of vanuit de richting Eindhoven zal zijn, hoeft er aan de ontsluiting

van parkeerterrein en de toegang naar camping Latour niet veel te veranderen.

Vanuit het planproces voor de 'Groene Corridor' zou het gedeelte tussen de aansluiting Randweg Oirschot-Eindhovensedijk en het viaduct onder de Kempenweg een weg worden voor langzaam verkeer met zo weinig mogelijk aanleidingen voor autoverkeer. Vanuit die optiek zou het vervallen van de aansluiting naar Sportpark de Kemmer en camping Latour en het maken van een nieuwe afslag op de Randweg naar het sportcomplex een goede keuze zijn. De gewenste ontwikkeling van de Groene Corridor krijgt hiermee zijn meest ideale vorm als groene recreatieve verbinding en route voor langzaam verkeer zonder de last van te veel auto's. Betrokkenen geven aan dat er ca. 100 auto bewegingen per etmaal zijn met betrekking tot het sportcomplex. Wel mag verwacht worden dat dit zal afnemen vanwege de langere afstand voor auto's vanaf het centrum en de betere en veiligere fietsverbinding die zal ontstaan, mede door de nieuwe fietsbrug over het Wilhelminakanaal. Het bereikbaar maken van woningen en bedrijven aan de Eindhovensedijk, tussen de aansluiting van de

Randweg en de doorgang onder de Kempenweg, via bijvoorbeeld Bloemendaal, Hoeven en De Kriekampen lijkt een lastige zaak. Er zal dus plaatselijk verkeer blijven op de Groene corridor, in geringe mate. Een deel daarvan zal vrachtverkeer zijn vanwege de bedrijven aan de noordoostzijde van de Eindhovense dijk.

De instandhouding van de ontsluiting van het sportcomplex vanaf de Eindhovense dijk / Groene Corridor vraagt nauwelijks om aanvullende investeringen, maar daagt tegelijk ook niet uit om de toegankelijkheid en de inrichting van het parkeerterrein en camping Latour te verbeteren.



↑ variant 1 - Randweg Oirschot zonder inrit

routing en knelpunten variant 1



randweg



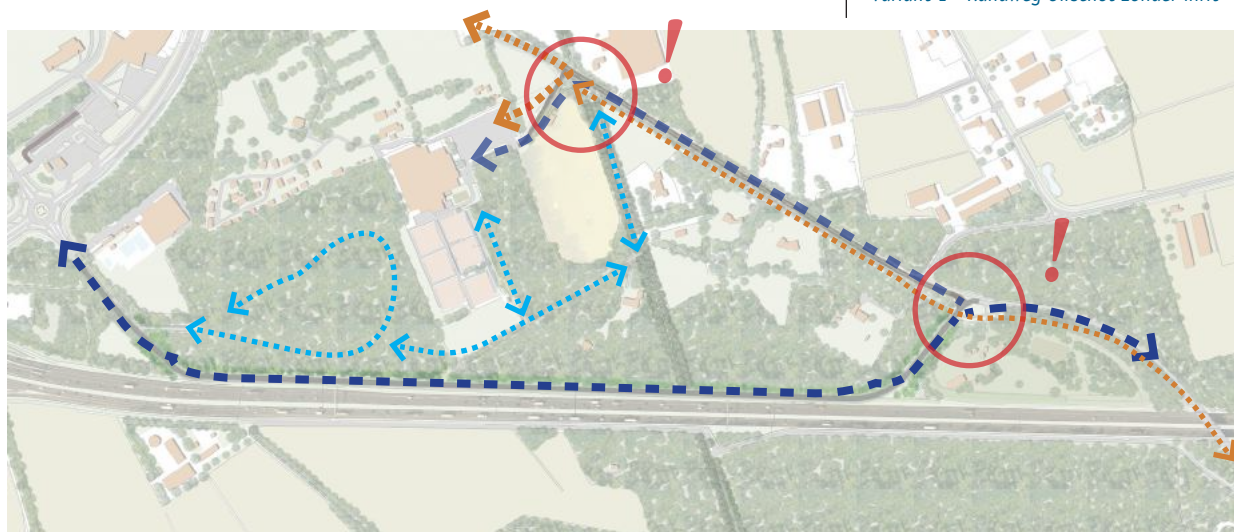
afslag de kemmer



fiets (groene corridor)



recreatief in bos





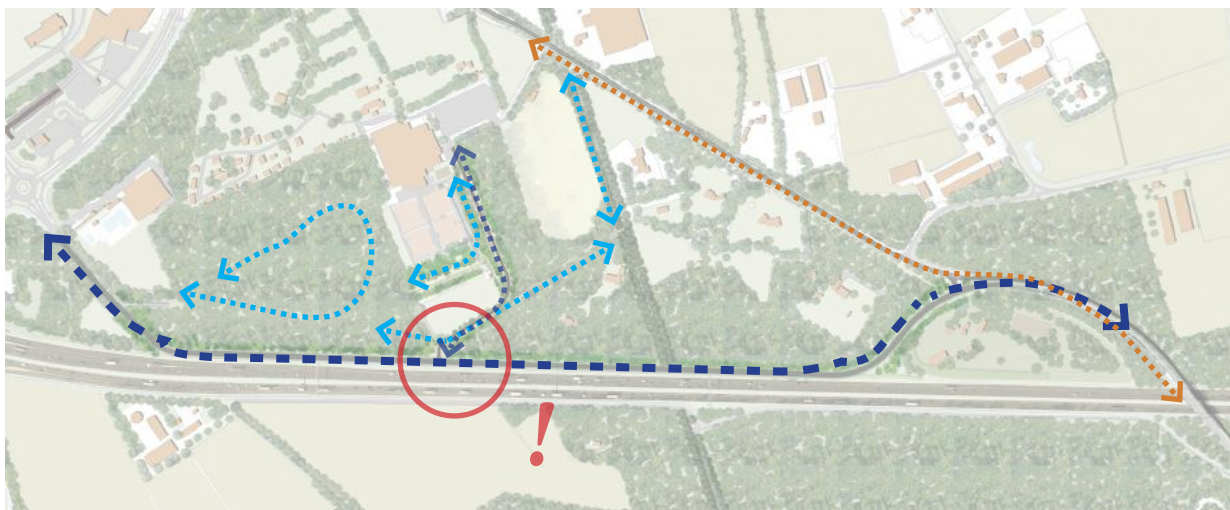
variant 2 - Randweg Oirschot met inrit



routing en knelpunten variant 2



variant 2a met verschuiving atletiekbaan





AANSLUITING EINDHOVENSE DIJK/ DE 'GROENE CORRIDOR'

De wijze waarop de randweg gaat aansluiten op de Eindhovense dijk wordt beïnvloed door een aantal aspecten :

- de eventuele realisatie van de 'Groene Corridor'
- tussen de aansluiting en het viaduct onder de Kempenweg kiezen voor een inrichting als fietsstraat, of niet
- een eventuele aparte afslag/inrit vanaf de Randweg voor Sporthal de Kemmer
- kan de landschappelijke inpassing van de aansluiting adequaat vorm krijgen waarbij de landschappelijke en historische structuur van de Eindhovensedijk wordt gerespecteerd

In het participatieproces zijn een aantal principes/opties en ook sub-opties in beeld geweest voor de aansluiting van de Randweg op de Eindhovensedijk. In het kader van het project 'de Groene Corridor' zal de Eindhovense dijk worden omgevormd tot een recreatieve en fietsvriendelijke route. De keuze voor een van de principes/opties is van belang bij een juiste besluitvorming over de randweg als totaal. In beeld zijn twee verschillende T-aansluitingen en een rotonde. De sub-opties zijn nadere uitwerkingen die afhankelijk zijn van de uitwerking van de Groene Corridor.

Voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling kan hier worden volstaan met een T-aansluiting. Er is derhalve geen aanleiding om hier rotonde of een aansluiting met verkeerslichten aan te leggen. De vraag is dan ook of een dergelijke investering op deze plek wel gepast is. Daarnaast heeft een rotonde een negatieve invloed op het beeld van de Eindhovensedijk als landschappelijke en historische hoofdstructuur.

De ene T-aansluiting(variant 1.) respecteert op deze plek de mogelijke opties voor het doorgaande fietspad. De andere T-aansluiting (variant 2.) maakt met een opstelruimte een aansluiting op de doorgaande Groene Corridor.

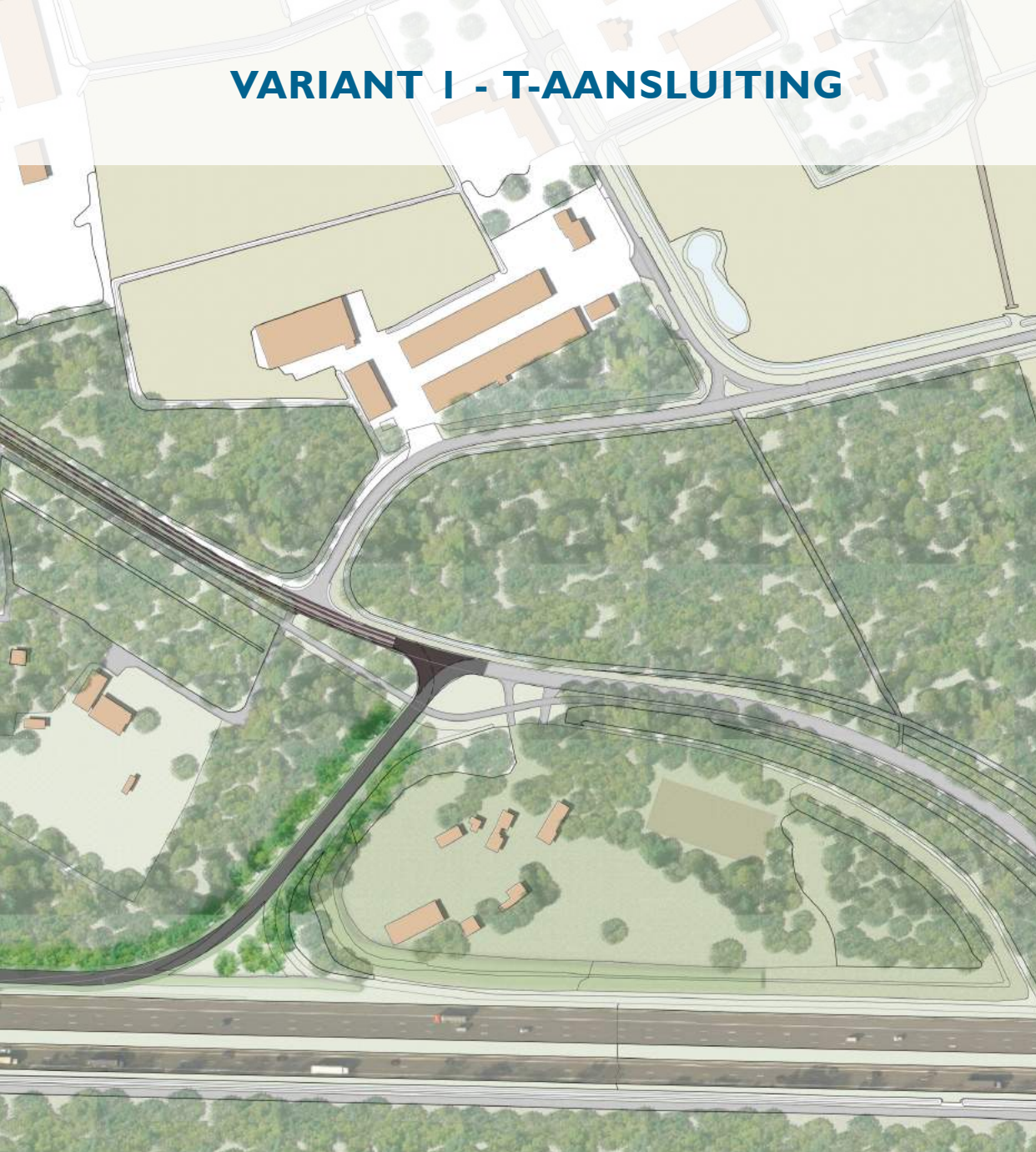
Vanaf die aansluiting is er vanuit de Groene Corridor in de richting van Oirschot de intentie om de Groene Corridor uit te voeren als fietsstraat en in de richting Eindhoven als vrijliggend fietspad noordelijk van de Eindhovensedijk. De fietsstraat richting Oirschot zal ook gebruikt worden door bestemmingsverkeer naar de woningen en bedrijven aan de Eindhovensedijk/Groene Corridor. Bij de inrichting van dit gedeelte Groene Corridor is het dan ook belangrijk dat er extra aandacht is voor de veiligheid voor fietsers.

In het geval dat de Groene Corridor wordt gerealiseerd, zeker als het deel tussen de aansluiting met de Randweg en het viaduct onder de Kempenweg door wordt uitgevoerd als fietsstraat, heeft de T-aansluiting in de vorm van variant 2 de voorkeur. Met deze aansluiting in de vorm van een T, is er de meeste ruimte voor een adequate landschappelijke inpassing en is de verkeersmatige eenvoud en de veiligheid voor fietsers het meest gewaarborgd.

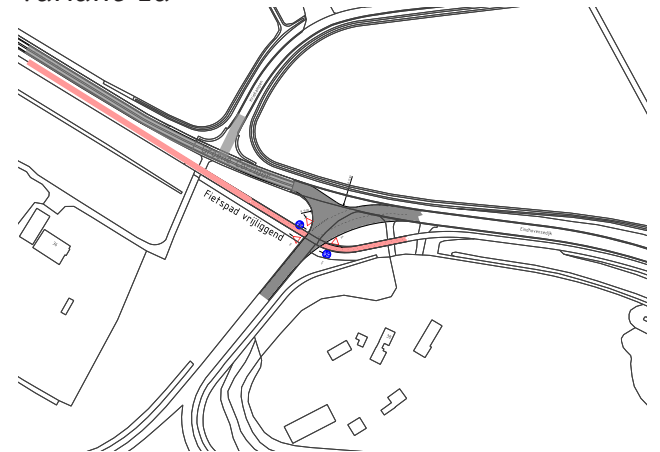
Deze afweging komt aan de orde bij de verdere planvorming voor de Groene Corridor en comfortabele fietsverbinding Tilburg - Eindhoven. Geopperd is om ook een variant in beeld te brengen waarbij een kortsluiting naar De Kriekampen wordt gemaakt, zoals variant 2b, in combinatie met fietsroutes als in de varianten 1a, 1b en 1c.

Een nadere beschouwing daarvan leert dat dit geen logische combinatie oplevert. Bij vrij liggende fietspaden wordt de rijweg van de Eindhovense dijk niet ingericht als fietsstraat en ook niet gebruikt door fietsers. Daarmee is er geen conflict met het gebruik van de Eindhovense dijk door vrachtverkeer.

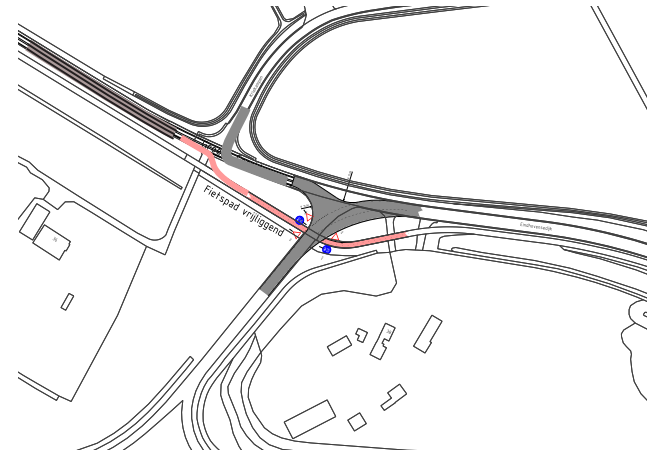
VARIANT I - T-AANSLUITING



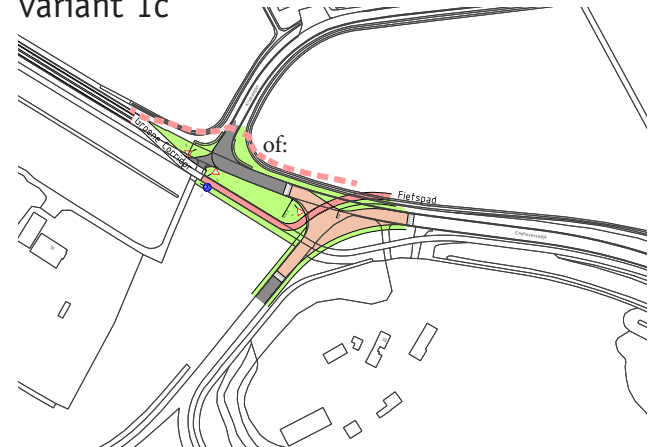
variant 1a



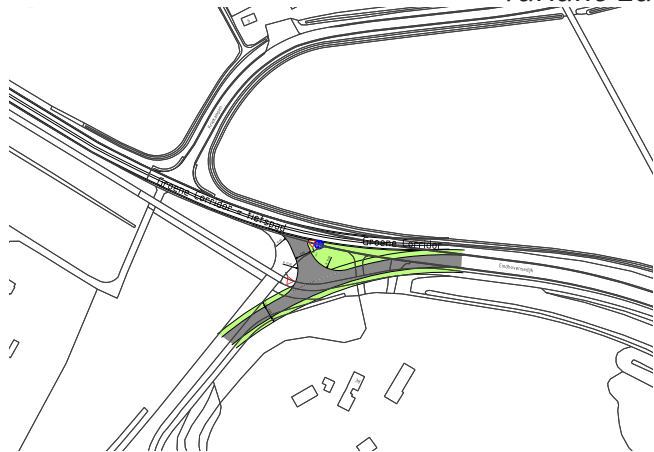
variant 1b



variant 1c



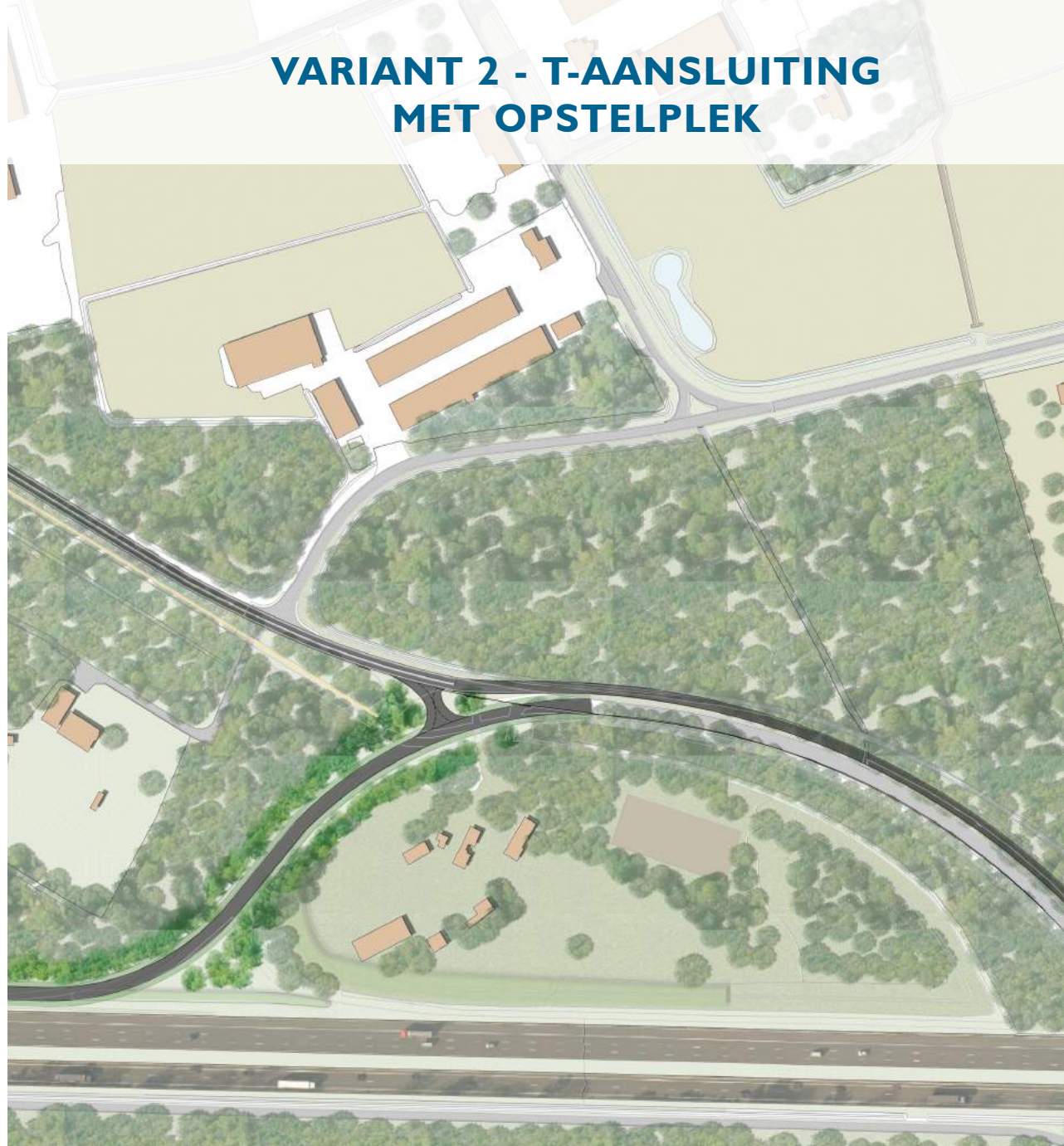
variant 2a



variant 2b



VARIANT 2 - T-AANSLUITING MET OPSTELPLEK



VARIANT 3 - ROTONDE AANSLUTING

The image displays two diagrams, labeled 'variant 3a' and 'variant 3b', illustrating a roundabout junction with green corridors. The diagrams show a central roundabout with four approaches. Green corridors, highlighted in light green, run along the approaches and around the roundabout. Red lines indicate the boundaries of the green corridors. The text 'Groene Corridor' is visible on the approaches. The diagrams are labeled 'variant 3a' and 'variant 3b' on the right side.

VARIANT 3 - ROTONDE AANSLUITING

The image contains two diagrams, labeled 'variant 3a' and 'variant 3b', showing a roundabout junction. The roundabout is a central circular island with four approach roads. The roads are labeled 'Groene Corridor' and 'Groene Corridor??'. The 'Groene Corridor' label is on the left approach road, and the 'Groene Corridor??' label is on the right approach road. The 'Groene Corridor??' label also has the word 'sensiedijk' written below it. The roundabout is surrounded by green areas, which are highlighted in light green. The diagrams show the layout of the roads, the roundabout, and the green corridors. The 'Groene Corridor' is a wide, straight road, and the 'Groene Corridor??' is a road that curves around the roundabout. The diagrams are labeled 'variant 3a' and 'variant 3b' on the right side.

variant 3a

variant 3b

VARIANT 3 - ROTONDE AANSLUITING

The image contains two diagrams, labeled 'variant 3a' and 'variant 3b', showing a roundabout junction. The roundabout is a central circular island with four approach roads. The roads are labeled 'Groene Corridor' and 'Groene Corridor??'. The 'Groene Corridor' label is on the left approach road, and the 'Groene Corridor??' label is on the right approach road. The 'Groene Corridor??' label also has the word 'sensiedijk' written below it. The roundabout is surrounded by green areas, which are highlighted in light green. The roads are shown in grey. The diagrams illustrate the layout of the roundabout and the green corridors, with variant 3a showing a slightly different configuration than variant 3b.

variant 3a

variant 3b





DE KEUZEMATRICES'

Toen het duidelijk was hoe de verschillende onderdelen van de modellen door betrokkenen werden gewaardeerd, maar niet helder was hoe de voorkeuren lagen en welke motivaties daaraan ten grondslag liggen, is besloten per onderdeel en per variant een matrix op te zetten waarin de onderscheidende aspecten zijn weergegeven. Hiermee werd pas echt duidelijk hoe de verschillende belangengroepen er over denken en konden de verschillende visies op een consistente wijze worden vastgelegd.

Ten aanzien van de matrix met de varianten 1 (ongewijzigde ontsluiting van de Kemmer via Eindhovense dijk / Groene Corridor) en 2 (ontsluiting met afslag/ inrit vanaf de nieuwe randweg) zijn de meningen verdeeld maar wel groepsgewijs en logischerwijs te duiden.

In grove lijnen zijn de groepen -Noordzijde EHV-dijk, De Hei en OBV - voor de afslag/inrit vanaf de nieuwe randweg en de zijn buurtgroep de Kemmer, atletiek en tennisclub tegen.

De atletiekvereniging ziet wel de zin van die afrit/ inrit vanaf de nieuwe randweg als de atletiekbaan verschoven wordt richting tenniscomplex/sporthal en de inrit om het atletiekcomplex heen gaat. Het standpunt van buurtgroep de Kemmer is begrijpelijk, dat van atletiek ook maar van een iets andere orde en betekenis, het bezwaar van de tennisclub lijkt van ideële aard of oplosbaar door een goede inpassing van de inrit. Hetzelfde lijkt te gelden voor de kynologenclub.

Bij de beoordeling van de voorliggende opties voor het profiel van de randweg is er waardering voor de groene en ruimtelijke beleving en de landschappelijke kwaliteit van de profielvarianten A en D.

Buurtgroep de Kemmer heeft, evenals de bewoner zuidzijde Laco, uitgesproken voorkeur voor profiel C. De combinatie van het geringe ruimtebeslag en de geluidwerende voorzieningen zal daar de aanleiding voor zijn, hoewel de bewoner zuidzijde Laco daar geen profijt van heeft.

De noodzaak van een geluidsscherm langs de A58 staat echter nog niet vast en zal op basis van geluidsonderzoek vastgesteld moeten worden.

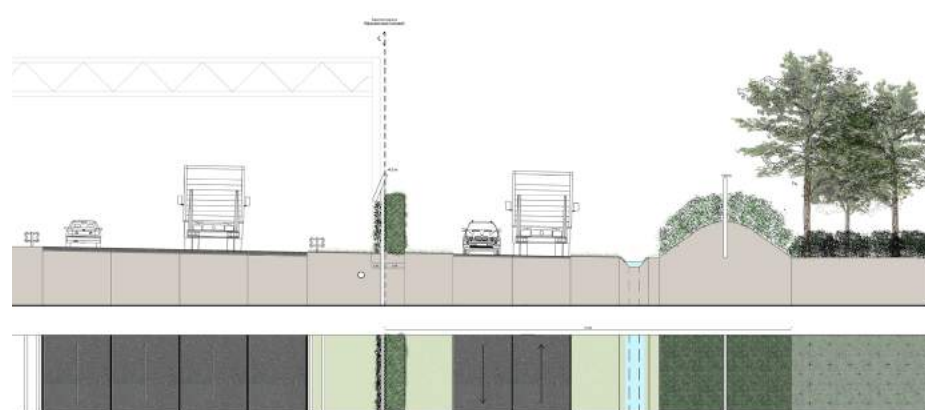
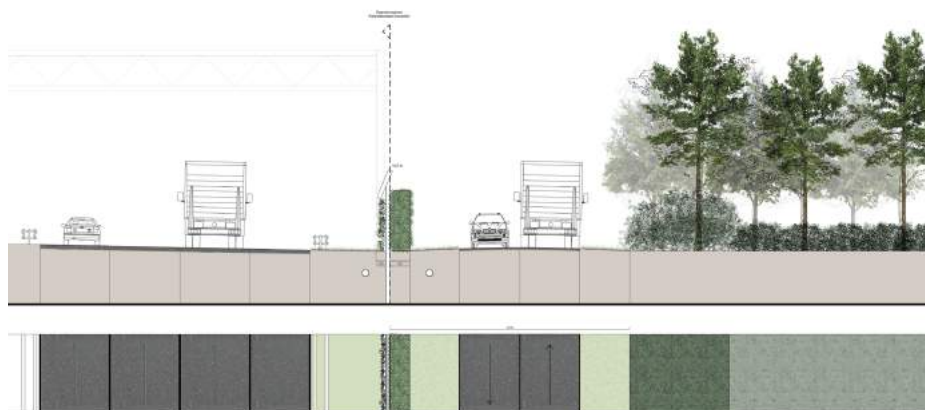
MATRICES TRACE RANDWEG

**variant 1: Randweg met ontsluiting van de Kemmer
via deel van de Groene Corridor**

aspect	Noordzijde Eindhovensedijk variant 1	De Hei variant 1	Projectgroep OBV variant 1	Buurtgroep de Kemmer variant 1	Bewoner Zuidzijde Laco variant 1	Atletiek variant 1	Tennisclub variant 1
1. lengte (en tijd), kwaliteit van verbinding met auto tussen kern van oirschot en de Kemmer	--	-	--	++	++	+	-
2. gevolgen voor verkeersveiligheid op de randweg	0	0	0	++	++	+	+
3. gevolgen voor veiligheid van fietsers naar de Kemmer	-	--	-	++	0	0	-
4. respect voor landschappelijke waarden, structuur, groot monumentaal groen, weg schikkend in landschap	0	0	+	++	++	++	-
5. respect voor natuur	0	0	+	++	++	+	-
6. invloed op verkeerskundige kwaliteit voor auto's naar de Kemmer op 'Groene Corridor'	--	-	-	+	0	0	-
7. invloed op verkeersveiligheid voor fietsers op de 'Groene Corridor'	-	--	-	+	0	0	0
8. aansluiting bij regionaal belang 'Groene Corridor'	0	?	--	+	0	0	0
9. aansluiting bij gemeentelijk belang: Oirschot- monument in het groen	0	0	0	++	++	0	0
10. aansluiting op gemeentelijk belang: ondernemend oirschot	0	0	0	+	++	0	0
11. invloed op functioneren en mogelijkheden Tennis club	0	+	-	?	?	0	0
12. invloed op functioneren en mogelijkheden Kynologen club	0	+	-	?	?	0	0
13. invloed op functioneren en mogelijkheden Atletiek	0	+	0	?	?	++	0
14. invloed op functioneren en mogelijkheden Latour	-	0	-	?	?	0	-
15. invloed op gebruik sporthal De Kemmer	-	+	-	?	++	0	0
16. overig gebruik bos, trimbaan, uitlaat honden, wandelaars, mtb	+	0	0	++	++	0	+
17. zinnig gebruik van ruimte (oppervlak)	0	?	0	++	++	0	+
18. geluidshinder	-	?	0	++	++	0	--
19. emissie- en fijnstofoverlast	-	?	0	--	0	0	--
20. variant 2A aangedragen door atletiekclub (ingebracht door buurtbeheer de hei)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

**variant 2: Randweg met aparte afslag
naar sportpark de Kemmer**

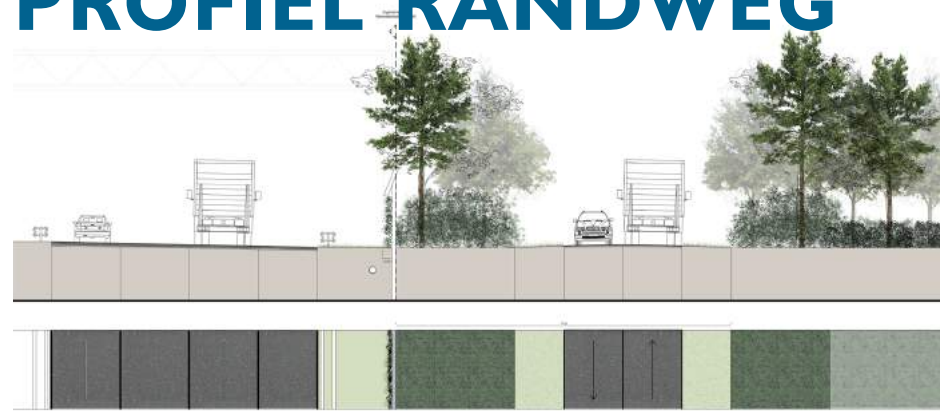
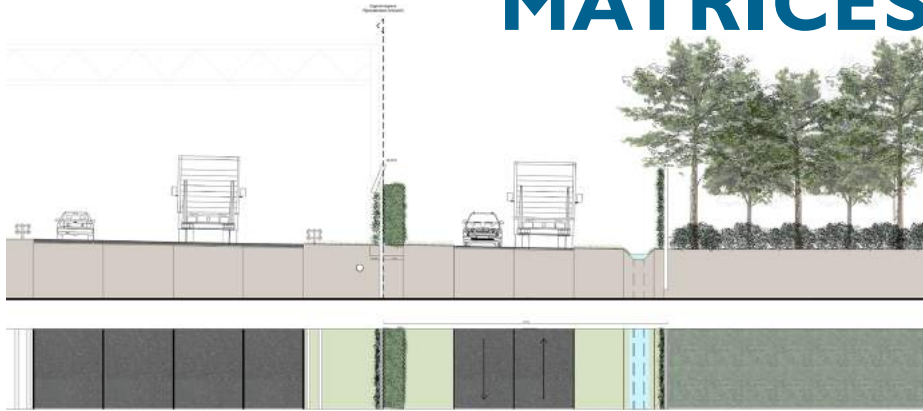
aspect	Noordzijde Eindhovensedijk variant 2	De Hei variant 2	Projectgroep OBV variant 1	Buurtgroep de Kemmer variant 2	Bewoner Zuidzijde Laco variant 2	Atletiek variant 2	Tennisclub variant 2
1. lengte (en tijd), kwaliteit van verbinding met auto tussen kern van oirschot en de Kemmer	++	+	+	--	--	-	+
2. gevolgen voor verkeersveiligheid op de randweg	-	0	-	--	--	-	-
3. gevolgen voor veiligheid van fietsers naar de Kemmer	++	+	+	++	0	-	+
4. respect voor landschappelijke waarden, structuur, groot monumentaal groen, weg schikkend in landschap	0	0	0	--	--	--	--
5. respect voor natuur	0	0	0	--	--	-	-
6. invloed op verkeerskundige kwaliteit voor auto's naar de Kemmer op 'Groene Corridor'	++	++	+	-	0	0	+
7. invloed op verkeersveiligheid voor fietsers op de 'Groene Corridor'	++	+	+	+	0	0	-
8. aansluiting bij regionaal belang 'Groene Corridor'	0	?	++	-	0	0	+
9. aansluiting bij gemeentelijk belang: Oirschot- monument in het groen	+	0	+	--	--	-	-
10. aansluiting op gemeentelijk belang: ondernemend oirschot	+	0	+	0	--	0	0
11. invloed op functioneren en mogelijkheden Tennis club	+	+	+	?	?	-	-
12. invloed op functioneren en mogelijkheden Kynologen club	+	+	+	?	?	-	-
13. invloed op functioneren en mogelijkheden Atletiek	-	+	-	?	?	--	-
14. invloed op functioneren en mogelijkheden Latour	++	+	+	?	?	0	-
15. invloed op gebruik sporthal De Kemmer	++	+	+	?	--	-	-
16. overig gebruik bos, trimbaan, uitlaat honden, wandelaars, mtb	-	0	-	--	--	-	-
17. zinnig gebruik van ruimte (oppervlak)	0	?	-	--	--	-	-
18. geluidshinder	++	?	0	--	--	0	-
19. emissie- en fijnstofoverlast	?	?	+	--	0	0	-
20. variant 2A aangedragen door atletiekclub (ingebracht door buurtbeheer de hei)		+				+	+



	Noordzijde Eindhovense dijk	De Hei	Projectgroep OBV	Buurtgroep de Kemmer	Bewoner Zuidzijde Laco	Atletiek	Tennisclub
	profiel A	profiel A	profiel A	profiel A	profiel A	profiel A	profiel A
1. beleving groene kwaliteit vanaf A58 en overzijde	+	0	+	+	--	0	
2. regionale landschappelijke kwaliteit	+	+	+	-	-	+	
3. ruimtelijke, dynamische en groene beleving weggebruiker	+	+	+	+	-	+	
4. zicht en beleving vanuit bos/ bewoners/ gebruikers	+	+	-	--	-	+	
5. ruimtebeslag	-	+	+	+	-	+	
6. geluidsoverlast door doorweg	0	0	-	--	--	-	
7. waterhuishouding bermen (+andere opties?)	+	?	-	0	--	0	
8. invloed van slechte lucht op woonomgeving	0	?	+	-	--	0	
10. invloed op groene en land-schappelijke kwaliteit bos	0	0	++	-	-	+	
11. inpassings mogelijkheden geluidwering	0	?	-	0	+	-	
12. verkeersveiligheid			0				
13. aansluiting belang bewoners (ingebracht door zuidzijde laco)					--		
14. ecologische hoofdstructuur (ingebracht door zuidzijde laco)					-		
15. Scherm (zie 16) (ingebracht door zuidzijde laco)					-		

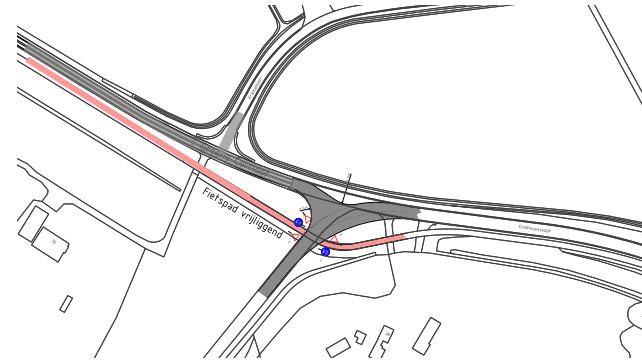
	Noordzijde Eindhovense dijk	De Hei	Projectgroep OBV	Buurtgroep de Kemmer	Bewoner Zuidzijde Laco	Atletiek	Tennisclub
	profiel B	profiel B	profiel B	profiel B	profiel B	profiel B	profiel B
	-	0	-	+	-	0	
	0	+	-	-	-	++	
	+	+	-	+	-	+	
	+	+	+	-	+	++	
	0	-	-	--	--	-	
	+	+	+	--	-	+	
	0	?	0	0	-	0	
	0	?	-	--	--	0	
	0	0	-	--	--	++	
	+	?	+	--	+	+	
			0				
					--		
					--		
					-		

MATRICES PROFIEL RANDWEG



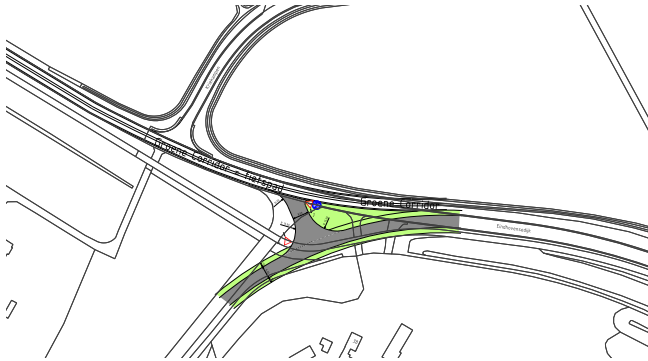
	Noordzijde Eindhovense dijk	De Hei	Projectgroep OBV	Buurtgroep de Kemmer	Bewoner Zuidzijde Laco	Atletiek	Tennisclub
	profiel C	profiel C	profiel C	profiel C	profiel C	profiel C	profiel C
1. beleving groene kwaliteit vanaf A58 en overzijde	-	0	0	+	++	0	
2. regionale landschappelijke kwaliteit	-	--	--	-	+	-	
3. ruimtelijke, dynamische en groene beleving weggebruiker	-	--	--	+	-	0	
4. zicht en beleving vanuit bos/ bewoners/ gebruikers	-	+	+	++	++	-	
5. ruimtebeslag	++	+	0	++	++	+	
6. geluidsoverlast door randweg	+	+	++	++	++	0	
7. waterhuishouding bermen (+andere opties?)	0	?	0	0	+	0	
8. invloed van slechte lucht op woonomgeving	0	?	0	-	+	0	
10. invloed op groene en land-schappelijke kwaliteit bos	0	-	-	+	++	0	
11. inpassings mogelijkheden geluidwering	+	?	0	++	++	0	
12. verkeersveiligheid			-				
13. aansluiting belang bewoners (ingebracht door zuidzijde laco)					++		
14. ecologische hoofdstructuur (ingebracht door zuidzijde laco)					+		
15. Scherm (zie 16) (ingebracht door zuidzijde laco)					++		

	Noordzijde Eindhovense dijk	De Hei	Projectgroep OBV	Buurtgroep de Kemmer	Bewoner Zuidzijde Laco	Atletiek	Tennisclub
	profiel D	profiel D	profiel D	profiel D	profiel D	profiel D	profiel D
	++	+	+	+	--	0	
	++	++	++	-	-	+	
	++	++	++	+	-	-	
	++	+	-	--	-	+	
	-	-	-	--	-	--	
	0	+	-	--	--	-	
	+	?	+	0	-	0	
	0	+	+	-	--	0	
	0	++	+	--	-	+	
	0	?	-	--	+	-	
			0				
					--		
					--		
					-		



	Noordzijde Eindhovense dijk	De Hei	Projectgroep OBV	Buurtgroep de Kemmer	Bewoner Zuidzijde Laco	Atletiek	Tennisclub
	variant 1 A - B - C T- aansluiting	variant 1 A - B - C T- aansluiting	variant 1 A - B - C T- aansluiting	variant 1 A - B - C T- aansluiting	variant 1 A - B - C T- aansluiting	variant 1 A - B - C T- aansluiting	variant 1 A - B - C T- aansluiting
1. impact op landschappelijke structuur, groen , natuur	0	0	+	+	-	0	
2. logica, weggedrag auto's, impact op gebruik, snelheid, veiligheid, geluid	-	-	0	--	--	0	
3. logica, inpassing gebruik vrachtauto's	-	-	0	-	--	+	
4. inpassing fietsroute, logica,gemak en veiligheid	-	-	-	-	--	+	
5. inpassing, aansluiting op concept 'Groene Corridor'	0	++	+	0	--	0	
6. impact op mogelijkheden wandelaars, hardlopers ed.	0	?		0	--	?	
7. ...							
8. ...							
9. ...							

MATRICES AANSLUITING RANDWEG



Noordzijde Eindhovense dijk	De Hei	Projectgroep OBV	Buurtgroep de Kemmer	Bewoner Zuidzijde Laco	Atletiek	Tennisclub
variant 2 A - B gescheiden wegen	variant 2 A - B gescheiden wegen	variant 2 A - B gescheiden wegen	variant 2 A - B gescheiden wegen	variant 2 A - B gescheiden wegen	variant 2 A - B gescheiden wegen	variant 2 A - B gescheiden wegen
0	0	0	0	-	0	
+	+	+	-	--	+	
-	+	-	-	--	+	
0	++	+	-	--	+	
0	++		0	--	+	
0	?		0	--	+	

Noordzijde Eindhovense dijk	De Hei	Projectgroep OBV	Buurtgroep de Kemmer	Bewoner Zuidzijde Laco	Atletiek	Tennisclub
variant 3 A - B rotonde	variant 3 A - B rotonde	variant 3 A - B rotonde	variant 3 A - B rotonde	variant 3 A - B rotonde	variant 3 A - B rotonde	variant 3 A - B rotonde
-	-	-	0	--	0	
++	-	0	++	++	++	
++	-	0	++	++	+	
++	-	0	++	++	++	
+	-	-	0	++	0	
0	-		0	++	+	



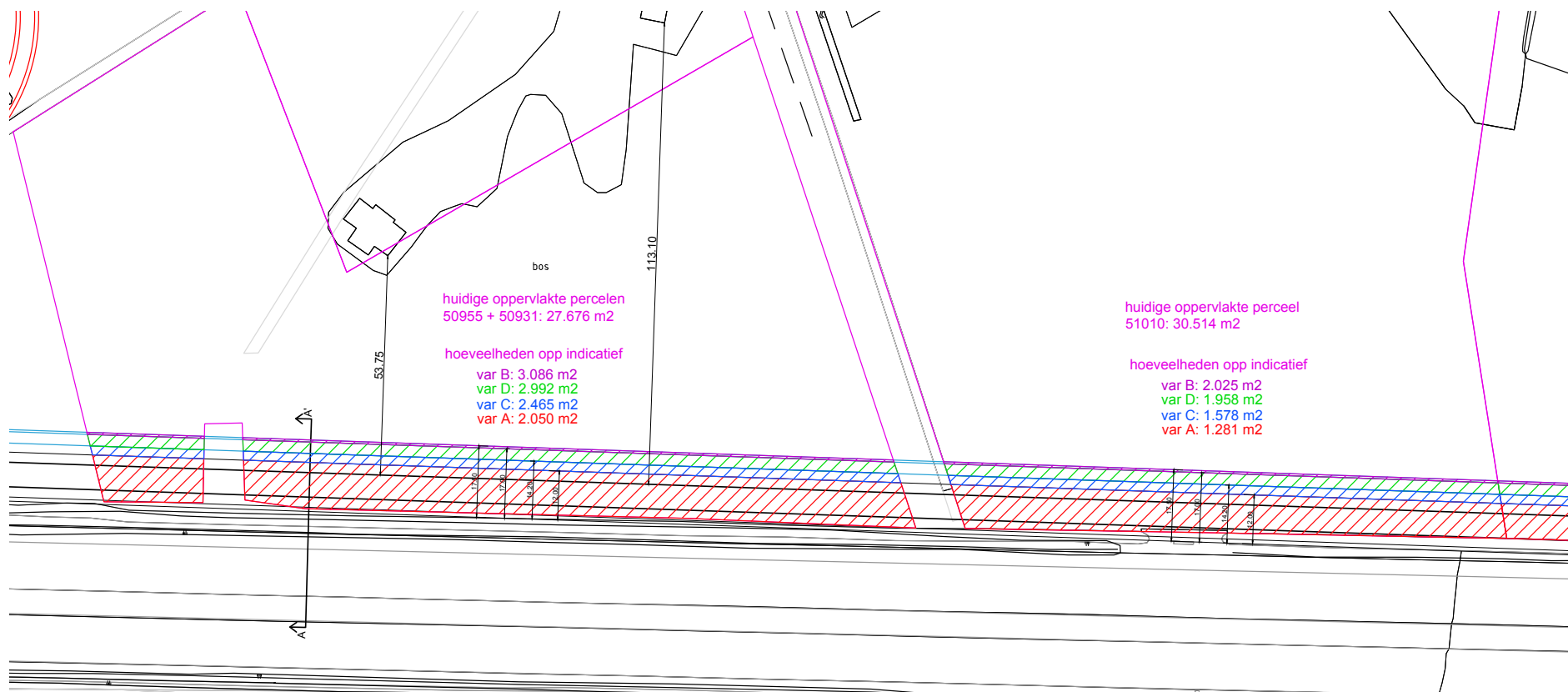
UITVOERINGSKOSTEN

Voor de verschillende onderdelen van het traject zijn per variant begrotingen opgemaakt , in bijgaande opsomming zijn de bedragen bij elkaar opgeteld in een kolom 'minimaal' en een kolom 'duurder'

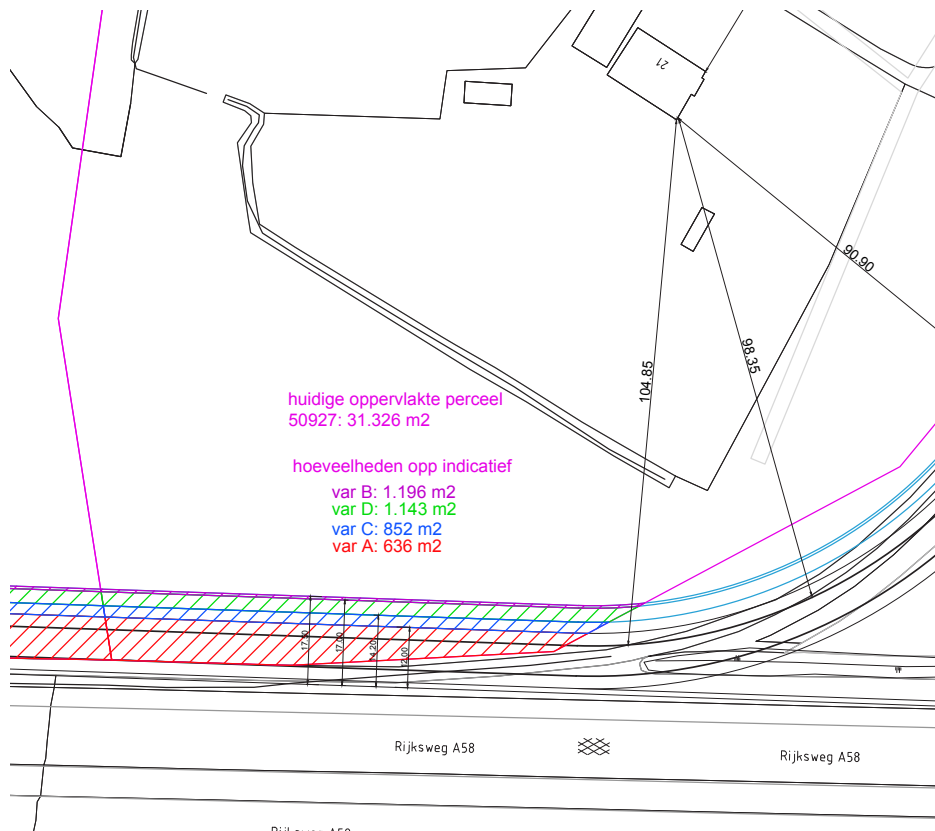
<i>omschrijving</i>	<i>bedragen in euro</i>	
	minimaal	duurder
aanpassing rotonde (turbo rotonde)	510.000	
ombouw tot kruispunt met VRI		870.000
profiel A	1.540.000	
profiel D		1.800.000
afslag/ inrit de Kemmer		360.000
verbetering bos, bosranden, biodiversiteit		100.000
T-aansluiting Eindhovense dijk/Groene Corridor	320.000	
aansluiting op rotonde in Eindhovense dijk/Groene Corridor		600.000
totaal, excl. btw en plankosten planologische procedure	2.570.000	3.730.000
<i>extra kosten voor extra geluidwerende voorzieningen</i>		
<i>(700 m1 lang 4,00 m hoog)</i>		
met grondwal en geluidsscherm (2 m hoge wal, 2 m hoog kokosscherm)	680.000	
begroeid kokosscherm (4 m hoog,)		950.000
<i>indicatie kosten innovatieve geluidwering tussen A58 (1100 m1 lang, 4 m hoog)</i>		3.000.000

Informatie perceeloppervlaktes Randweg Oirschot

Perceeleigenaar	C. Ouwerkerk		A.H.M. De Leest	H.R.J. Baeten
Perceelnummer	Perceel 50995	Perceel 50931	Perceel 51010	Perceel 50927
Huidige oppervlakte	9054 m2	18622 m2	30514 m2	31326 m2
Ruimtebeslag var. A	0	-2050 m2	-1281 m2	-636 m2
Ruimtebeslag var. B	0	-3086 m2	-2025 m2	-1196 m2
Ruimtebeslag var. C	0	-2465 m2	-1578 m2	-852 m2
Ruimtebeslag var. D	0	-2992 m2	-1958 m2	-1143 m2
		Totaal	Totaal	Totaal
		27676 m2	30514 m2	31326 m2



10 RUIMTEBESLAG



Voordat er gestart kan worden met de realisatie van de Randweg Oirschot zal er door de Gemeente Oirschot grond aangekocht moeten worden van particuliere eigenaren.

Elk profiel heeft een andere breedte, waardoor er in meer of mindere mate grond aangekocht moet worden. Op deze bladzijde wordt per variant en per eigenaar weergegeven hoeveel grond er indicatief aangekocht moet worden, zodat de Randweg gerealiseerd kan worden. De excate oppervlaktes zullen in een later stadium berekend moeten worden.

Uitgangspunt voor het opzetten en de breedte van de profielen is dat een eventueel geluidsscherm langs de A58 op grond van rijkswaterstaat wordt geplaatst, waarmee wordt voorkomen dat de Randweg Oirschot in noordelijke richting zal verschuiven.

Voor profiel A is het vanzelfsprekend dat de gehele profielbreedte aangekocht en gekapt zal worden.

Voor profiel B is aangenomen dat de grond tot en met het geluidsscherm op de grondwal aangekocht wordt. De noordzijde van de grondwal zal dan particulier eigendom blijven, maar hiervoor zal wel bos gekapt moeten worden.

Voor profiel C is aangenomen dat de grond tot en met het geluidsscherm aangekocht en gekapt zal worden.

Voor profiel D is het vanzelfsprekend dat de gehele profielbreedte aangekocht en gekapt zal worden. Er wordt echter wel bos gecompenseerd in de strook tussen de A58 en de Randweg Oirschot.



De nieuwe Randweg is te beschouwen als een traject met in hoofdzaak vier onderdelen; het feitelijke profiel van de weg, de aansluiting op de Kempenweg, de toepassing van een mogelijke afslag en inrit voor sportcomplex de Kemmer en de aansluiting op de Eindhovensedijk.

In de loop van het proces is het duidelijk geworden dat er een voorkeur is voor een weg met een breedte van 6.00 m die gericht is op een vast te stellen maximum snelheid van 60 km per uur.

De onderdelen van het wegtraject zijn in de vorm van mogelijke inpassingsvarianten in beeld gebracht en in een begeleidingsgroep intensief besproken. Keuzematrixen hebben duidelijk gemaakt welke inpassingsvarianten vervolgens prevaleren en waarom.

In het planproces zijn vele afgeleiden van de feitelijke vraag aan de orde geweest. Belangrijke kennis is daarmee opgedaan over de wensen en benaderingen van deze flankerende kwesties. Voorbeelden daarvan zijn o.a. de fietsverbinding met het Kempenhorstcollege, de afsluiting voor autoverkeer van de tunnel onder de Kempenweg, de inrichting van de Groene Corridor, de aansluiting voor (vracht)verkeer vanaf de bedrijven noordelijk van de Eindhovenseweg/ Groene corridor e.d. . Voor de focus op beantwoording van de feitelijke vraag zijn de flankerende zaken niet verder uitgewerkt.

In de behandeling van het ontsluitingsvraagstuk van Sportcomplex de Kemmer is de ontsluiting van Camping Latour als onderdeel daarvan meegenomen.

De mogelijke keuzes ten aanzien van de vier hoofdzaken voor de randweg zijn als volgt te formuleren.

principe van het wegprofiel

Voor een mogelijke profiel van de randweg zijn verschillende varianten uitgewerkt. Uitgangspunt voor de opzet van deze varianten is de realisatie van geluidwerende voorziening langs de noordzijde van de A58 en daarmee tussen de A58 en de nieuwe randweg. De keuze daarvoor wordt echter door Rijkswaterstaat gemaakt en blijft een niet geheel zekere factor. De varianten hadden ook betrekking op de toepassing van extra geluidwerende voorzieningen. De variant met een verdiepte ligging werd in de loop van het proces niet als zinvol ervaren en had bovendien civiel- en cultuurtechnische nadelen in de zin van drooglegging en waterbeheer. De mogelijke profielen van de weg worden door de diverse invalshoeken van de betrokkenen heel verschillend beoordeeld.

Van de vier besproken principe-profielen worden profiel A en profiel D het meest gewaardeerd. Profiel A vanwege het meest smalle profiel met het minste ruimtebeslag en

eigendom. De totale wegbreedte is 12.00 m, inclusief de bermen en bijbehorende inrichtingsaspecten. Profiel D vanwege de meest landschappelijke en fraaie inpassing van de weg. De totale wegbreedte is 17.00 m, inclusief de bermen en bijbehorende inrichtingsaspecten. Dat extra ruimtebeslag wordt door de aangrenzende grondeigenaren als negatief ervaren .

In beide opties wordt het mooie boslandschap, de lanen en de natuur vanaf de randweg het beste ervaren. In combinatie met de aanleg van de Randweg zullen de bosranden worden ontwikkeld tot een meer natuurlijk boszoom met meer kansen voor de ontwikkeling van een natuurlijke struik- en kruidenlaag.

In de andere profielen worden eventuele extra geluidwerende voorzieningen voorgesteld tussen de randweg en het noordelijk daarvan gelegen bosgebied.

Een Randweg met aan weerszijden een geluidwering is vanwege het tunneleffect wat daaruit voortkomt niet aanbevelenswaardig. Evenals brede geluidwallen die veel ruimte innemen in plaats van bestaand bos en daarnaast de ontwikkeling van een natuurlijke boszoom in de weg staan.

Een keuze voor profiel A of voor profiel D ligt daarmee voor de hand.

Vanuit de gedachte om het dorp Oirschot zo groen en landschappelijk mogelijk te benaderen, met het motto 'Oirschot, monumentaal, ondernemend en groen' en de Randweg vooral als een groene verbinding te zien 'weg volgt landschap', heeft profiel D de voorkeur. Daarmee wordt een algemeen maatschappelijk en groen belang het beste gediend. Profiel A heeft van wegen het geringere ruimtebeslag de voorkeur van een aantal direct aanwonenden.

Buurtschap de Kemmer wenst extra geluidwerende voorzieningen langs de Randweg, een wens die wel begrijpelijk is als er geen geluidweringen komen langs de A58. Wel is het zo dat de A58 de grote bron van het geluid is en dat een geluidwering ten noorden van de Randweg vanwege de afstand tot de bron weinig effect zal hebben.

aansluiting op de Kempenweg

De huidige rotonde zal in die nieuwe situatie niet voldoen. De aansluiting dient te worden aangepast en vanwege de benodigde capaciteit is gesproken over twee verschillende opties, waarbij de rotonde wordt omgevormd naar een turborotonde of een kruispunt met verkeerslichten.

Als er voor de inrichting als kruispunt met verkeerslichten wordt gekozen, zou het kunnen zijn dat de doorstroming beter is dan bij het aanpassen naar een turborotonde, omdat de verkeerslichtinstallatie kan worden afgestemd op de verkeerslichten bij de op- en afritten van de A58.

Naast een optimale doorstroming is de inschatting van een adequate veiligheid in de nieuwe situatie (met name voor fietsers en voetgangers) van eminent belang en een belangrijk aandachtspunt.

De afweging en keuze heeft verder geen invloed op de andere onderdelen van de Randweg. Op basis van nadere verkeersberekeningen, beoordeling van veiligheidsaspecten en beschouwing van de uitvoeringskosten zal, in overleg met betrokkenen, tot een adequate keuze worden gekomen.

Van belang hierbij zijn ook de reconstructie van de N395 en de aanpassing van de fietsverbinding tussen Oostelbeers en Oirschot. De gedachte is om vanaf de aansluiting, richting A58 en verder naar Oostelbeers het fietspad aan de noord/westzijde als twee richtingen fietspad uit te voeren en het fietspad aan de zuid/oostzijde te laten vervallen. De bushalte aan de noordoostzijde van het fietspad zal een nieuwe locatie in de omgeving van het benzinestation BP krijgen.

Om op piekmomenten te voldoen aan de parkeerbehoefte van Laco sportcentrum, wordt gedacht aan de uitbreiding van het parkeerterrein noordelijk van het BP-benzinestation. Een goede en veilige voetgangersverbinding tussen dat parkeerterrein, vanaf Slingerbos is een ontwerpeis tijdens de ontwikkeling van de nieuwe aansluiting.

Rotonde of kruispunt zal daarnaast moeten worden voorzien van een ruime en veilige oversteek en met en vrijliggend voetpad. In combinatie met een fietspad, zal sportcentrum Laco bereikbaar zijn, evenals de bestaande toegang tot het speelbos even verderop. Deze aparte en vrijliggende voet- en fietsverbinding is noodzakelijk, omdat de rijbaan van de Randweg niet is bedoeld voor fietsers.

Afslag en inrit naar de Kemmer

In het tracé 'Heersdijk boven', het tracé waarvoor de gemeenteraad eerder al heeft verkozen, is vanaf de nieuwe randweg een afslag/inrit naar de Kemmer en camping Latour voorzien. De keuze hiervoor is vooral gestoeld op de doorkijk naar de ontwikkeling van de groene corridor als recreatieve route. Een alternatief daarvoor is het weglaten van deze nieuwe afslag/inrit en gebruik te blijven maken van de inrit aan de Eindhovensedijk.

Een keuze voor een afslag/inrit vanaf de nieuwe Randweg heeft een aantal consequenties.

Met een nieuwe afslag vanaf de randweg wordt de Groene Corridor ontzien; er zal minder autoverkeer zijn op de Eindhovensedijk/ Groene Corridor (c.a. 100 auto bewegingen per etmaal), waardoor meer ruimte en veiligheid ontstaat voor de fietsers op die route.

De doelstelling van de Groene Corridor wordt met deze keuze ondersteund. De rijafstand voor auto's tussen het parkeerterrein van de Kemmer en Oirschot wordt er tevens mee verkort. (c.a. 1,5km)

Het gebruik van de Groene Corridor voor de bestemming de agrarische bedrijven noordelijk van de Groene Corridor is een aandachtspunt. Met name het medegebruik van een fietsstraat door auto- en vrachtverkeer vraagt om een verkeersveilige beschouwing voor het recreatieve verkeer.

De inpassing van een nieuwe afslag/inrit vanaf de Randweg heeft de aandacht nodig. Het is een doorsnijding van een bosgebied met natuurlijke en recreatieve kwaliteiten. De impact van de ingreep wordt beperkt door de toepassing van een smalle inrit met een breedte van 3,50 m (exclusief de verstevigde groene bermen).

Met de beoogde verbetering van bosranden, de afscherming van het tennispark en hondenveld en de vervanging van een bosperceel met louter sparren wordt tegelijk een verbetering van de natuurwaarden en de bosbouwkundige staat van het bosgebied bereikt. Met name de atletiek en buurtgroep de Kemmer zien echter overlast voor atleten, flora en fauna en zijn daarmee kritisch over deze afslag/inrit.

Als de groene corridor in de vorm van een fietsstraat gerealiseerd zal worden is vanuit een afweging voor de ervaring van landschappelijke en recreatieve waarden

en fietsveiligheid de keuze voor een afslag/inrit vanaf de nieuwe Randweg de beste. Een nieuwe afslag beïnvloed het bosgebied langs de randweg. De inrit is mooi landschappelijk in te passen maar heeft invloed op de fauna en het recreatief en sportief gebruik van het bosgebied.

Aansluiting op de Eindhovense dijk / 'Groene Corridor'

In het participatieproces zijn een aantal principes/opties en ook sub-opties in beeld geweest voor de aansluiting van de Randweg op de Eindhovense dijk. In het kader van het project 'de Groene Corridor' zal de Eindhovense dijk worden omgevormd tot een recreatieve en fietsvriendelijke route. De keuze voor een van de principes/opties is van belang bij een juiste besluitvorming over de randweg als totaal. In beeld zijn twee verschillende T-aansluitingen en een rotonde. De sub-opties zijn nadere uitwerkingen die afhankelijk zijn van de uitwerking van de Groene Corridor.

Voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling kan hier worden volstaan met een T-aansluiting. Er is derhalve geen aanleiding om hier rotonde of een aansluiting met verkeerslichten aan te leggen. De vraag is dan ook of een dergelijke investering op deze plek wel gepast is. Daarnaast heeft een rotonde een negatieve invloed op het beeld van de Eindhovensedijk als landschappelijke en historische hoofdstructuur.

De ene T-aansluiting(variant 1.) respecteert op deze plek de mogelijke opties voor het doorgaande fietspad. De andere T-aansluiting (variant 2.) maakt met een opstelruimte een aansluiting op de doorgaande Groene Corridor. Vanaf die aansluiting is er voor de Groene Corridor in de richting Oirschot de intentie om de groene Corridor uit te voeren als fietsstraat en in de richting Eindhoven als vrijliggend fietspad noordelijk van de Eindhovensedijk. In de planvorming met betrekking tot de omvorming naar Groene Corridor zal dan een aparte fietsbrug over de A58, een verbreding van de bestaande brug of in een verschuiving van de fietsstrook worden voorzien.

In het geval dat de Groene Corridor wordt gerealiseerd, zeker als het deel tussen de aansluiting met de Randweg en het viaduct onder de Kempenweg door wordt uitgevoerd als fietsstraat, heeft de T-aansluiting in de vorm van variant 2 de voorkeur. Met deze aansluiting is er de meeste ruimte voor een adequate landschappelijke inpassing en is de verkeersmatige eenvoud en de veiligheid voor fietsers het meest gewaarborgd.



BRONNENLIJST

- Feddes/Olthof Landschapsarchitecten bv i.s.m. Next architects (2017). *Inpassingsvisie Oirschot*. Utrecht/Amsterdam
- GRSK-SSC de Kempen (2016, 11 april). *Eigendommenkaart*. Bergeijk
- Overige cartografie door MTD Landschapsarchitecten
- Afbeeldingen door MTD Landschapsarchitecten

BIJLAGEN

- verslagen van de 4 ateliersessies
- presentaties ateliersessies

OPDRACHTGEVER - GEMEENTE OIRSCHOT

Hans van Doormaal	projectleider
Sander Klein Obbink	projectleider

ADVISEUR - MTD LANDSCHAPSARCHITECTEN

Mathé van Kranenburg	landschapsarchitect
Sander Mattheeuwse	technisch ontwerper
Han Thijssen	landschapsarchitect - directeur

VERKEERSKUNDIG ADVISEUR - AKERTECH

Harold Bolk	commercieel directeur
Nico Colijn	verkeerskundig adviseur

DEELNEMERS ATELIERSESSIES

Chris Hoeven	Bewoner Noordzijde Eindhovenendijk
Jan Bressers	Bewoner Noordzijde Eindhovenendijk
Jan van Gerven	Bewoner Noordzijde Eindhovenendijk
Cees Ouwerkerk	Bewoner Zuidzijde Eindhovenendijk
Mevr. Baeten	Bewoner Zuidzijde Eindhovenendijk
Frans Verkooyen	Bewoner Zuidzijde Laco
Marco Wolterink	Buurtbeheer de Hei
Jan van Zelst	Buurtbeheer de Hei
Ilona Klein	Kynologen Club Oirschot
Hans Diender	Tennisclub Oirschot
Henry van der Schoot	Atletiekvereniging Oirschot
Toon Bullens	Binnensportvereniging Sporthal de Kemmer
Jan de Rooy	Sporthal de Kemmer
Pieter Tuns	Kempenhorst College
Jochem Gerritsen	Vakantiepark Latour
Peter van Dijk	SBEO
Michiel Visser	Brabantse Milieufederatie

