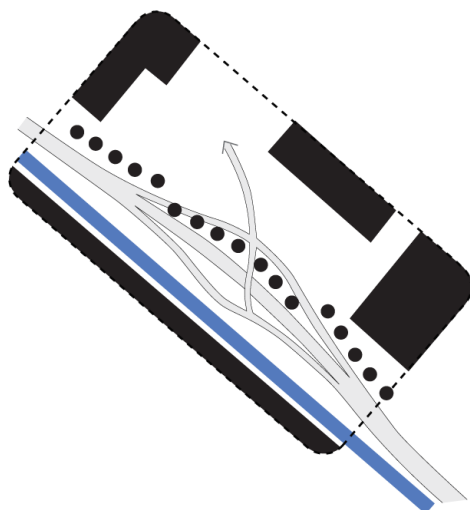
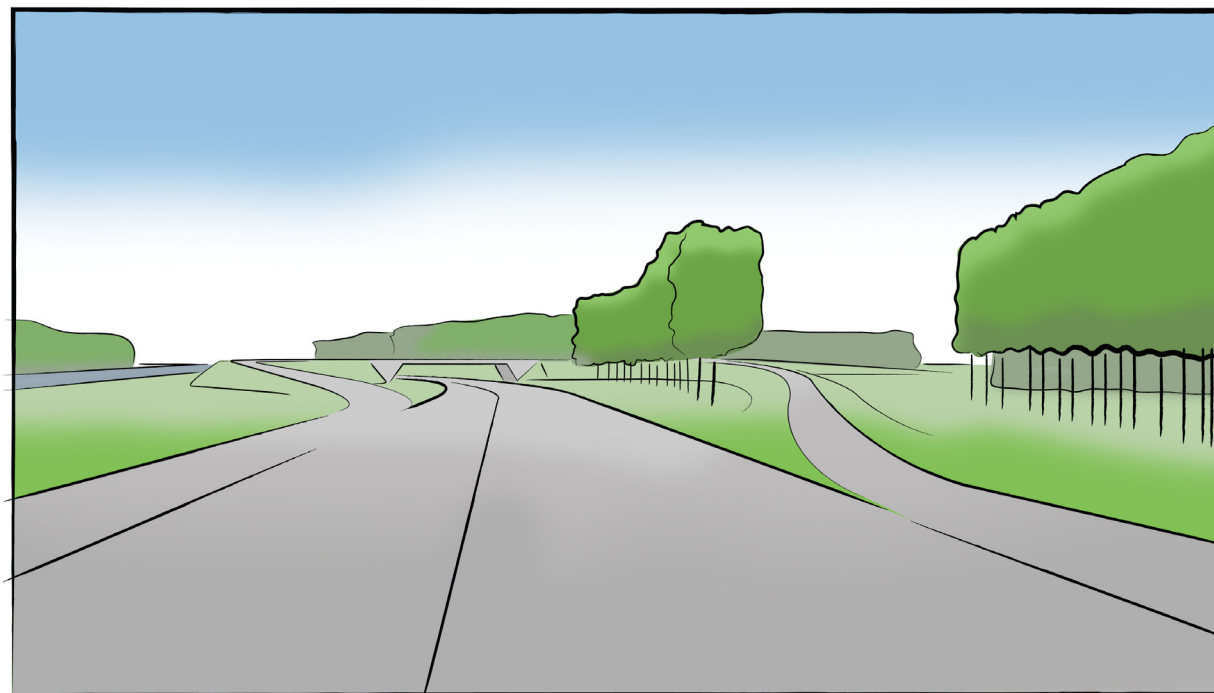
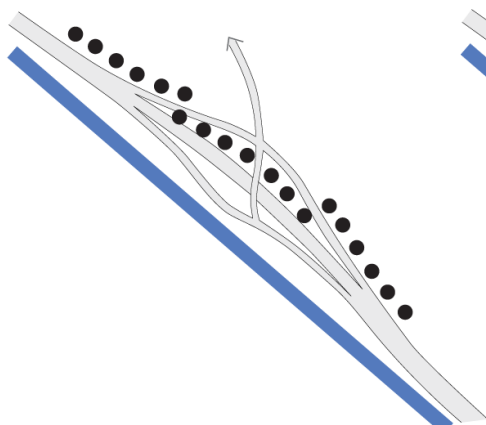




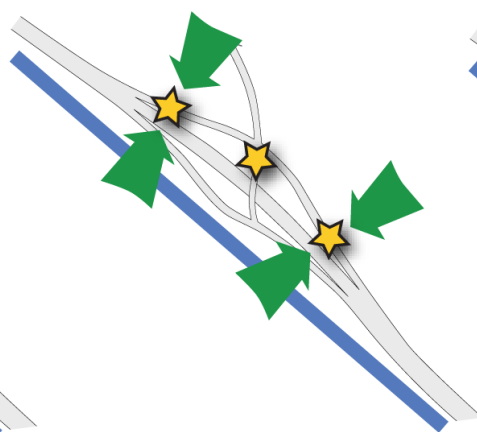
Schematische weergave Massa/Ruimte



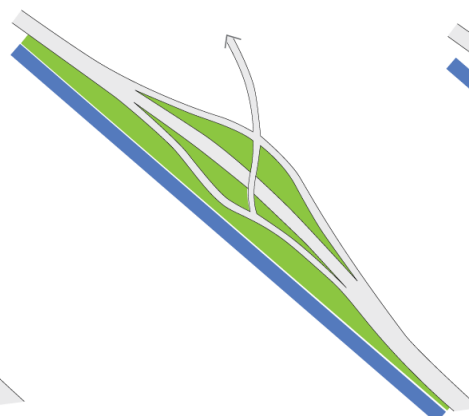
Visualisatie afslag Heeswijk-Dinther zuid



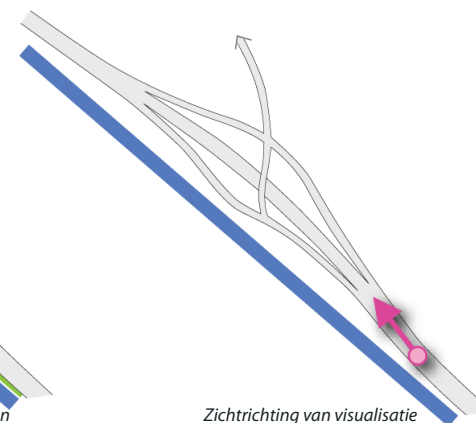
Schematische weergave laanstructuur



Accentuering entree



Eenduidige behandeling grondlichamen



Zichtrichting van visualisatie



Afslag Heeswijk-Dinther zuid

Beleving vanuit de omgeving:

Net als de afslag Heeswijk maakt de afslag Heeswijk-Dinther zuid ook onderdeel uit van het kleinschalige coulisselandschap. Het integreren van de afslag in het coulisselandschap staat centraal. Om het geïntegreerde effect in dit kleinschalige landschap te behalen worden de volgende samenhangende maatregelen voorgesteld:

- Versterking coulisselandschap door: doortrekken laanstructuur in de twee noordelijke verkeersoksels;
- Versterken coulisselandschap door aanplant van erfbepplanting rondom aangrenzende agrarische bedrijven;
- Versterking van kleinschaligheid door behoud en versterking van bestaande landschapselementen;
- Accentuering grondlichamen als onderdeel van de N279 door een eenduidige behandeling van de taluds. Bij voorkeur taluds voorzien van gras met bloemen met bijbehorend extensief beheer;
- Opvang van het hoogteverschil geschiedt alleen d.m.v. grond.

Beleving vanuit de weggebruiker

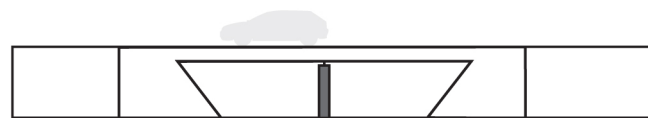
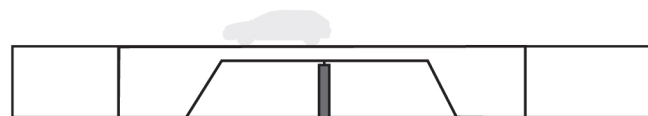
De inrichting zorgt er allereerst voor dat de grondlichamen worden opgenomen in het landschap en dat er een duidelijke overgang ontstaat tussen de N279 en het locale wegennetwerk. Om te bereiken dat de grondlichamen in het landschap worden opgenomen wordt de begeleidende laanstructuur aan de noordzijde van de N279 in de verkeersoksels doorgezet. De doorgetrokken laanstructuur versterkt het kleinschalige karakter van het gebied en vermindert, gezien vanaf de noordzijde, de ruimtelijke impact van het grondlichaam. Daarnaast wordt met het doortrekken van de laanstructuur een duidelijke overgang van en naar het coulisselandschap gecreëerd. De ruimte tussen de afslag en de noordelijk gelegen rotonde wordt zo veel mogelijk vrij gehouden van beplanting en sluit in maat en schaal aan op de overige ruimtes in het omliggende landschap. De zuidzijde van de ruimte wordt gevormd door het grondlichaam van de afslag.



Hoofdvorm viaduct principe 1



Hoofdvorm viaduct principe 2



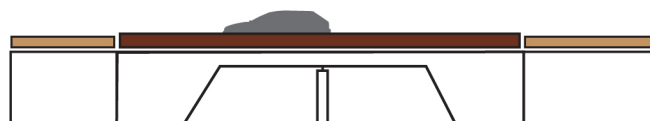
Ondergeschiktheid steunpunt



Aankleding onderdoorgang principe 1



Aankleding onderdoorgang principe 2



Behoud zicht op omgeving door toepassing 'lage' brugrand

8.7 Viaducten

Functie van de inpassing: versterking van de identiteit van het omliggende landschap

Zover als mogelijk vormen de bestaande en nieuwe viaducten in de toekomst één vormfamilie. De geplande aanpassing van de bestaande viaducten geeft hier de mogelijkheid toe. De viaducten hebben een aantal overeenkomsten zoals: kleur/ materiaal, talud, landhoofd, leuning / vangrail en brugrand. Binnen deze familie zijn twee typen te onderscheiden:

- In het westelijke deel van het tracé (Knooppunt Runweg en Middelrode) symboliseren de viaducten de openheid van het gebied en loopt de tunnelruimte naar boven wijder uit;
- In het oostelijk deel symboliseren de viaducten de beslotenheid van het gebied. In dit besloten gebied wordt de tunnelruimte naar boven toe juist iets smaller.

Voor de optimale beleving van het landschap en de N279 als autonoom element, is een heldere vormgeving van de kunstwerken gewenst. De kunstwerken worden wel

helder maar niet opvallend vormgegeven. Een aandacht-vragende dominante uitstraling past niet in dit landschap.

De wijze van aankleding sluit aan op de eenduidige vormgeving van de N279. Er wordt gestreefd naar visuele rust. Deze visuele rust uit zich vooral in het aanzicht van de kunstwerken. Het kunstwerk bestaat dan ook bij voorkeur uit één element met zo min mogelijk anders vormgegeven details. Tussensteunpunten maken deel uit van het kunstwerk maar zijn ondergeschikt aan de hoofdvorm en worden zo minimaal als mogelijk gedimensioneerd.

Landhoofd: de aankleding van de landhoofden is verschillend en sluit aan bij de twee hoofdtypologieën. Zo wordt ter versterking van de openheid bij dit type het gras zover mogelijk doorgezet onder het viaduct. De aankleding van de onderdoorgang bij het besloten type wordt in zijn geheel uitgevoerd in beton.

Kleur en materiaal van de viaducten:

De kunstwerken bestaan voor het grootste deel uit beton. Dit heeft een functionele uitstraling. Door toepassing van standaard “kaal” beton, worden de kunstwerken opgenomen in de omgeving in plaats van dat ze gaan afsteken

tegen het omliggende landschap. Deze toepassing geldt voor alle te realiseren viaducten. Het komt ten goede aan de beleving van de N279 als autonoom element.

Brugrand

Om zoveel mogelijk visuele rust te realiseren worden leuning en geleiderails tot een minimum beperkt. Door de brugrand iets te verhogen – zonder het zicht op het landschap te blokkeren – wordt de geleiderail weggewerkt en het beeld vanaf de N279 rustiger.



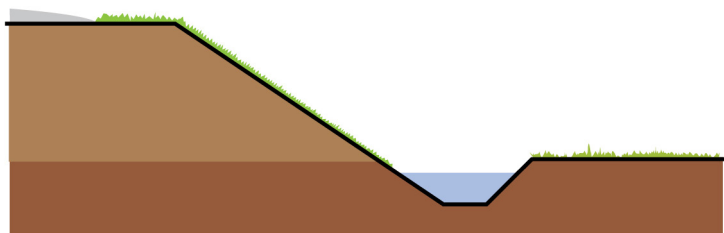
Referentie materiaalgebruik, beton



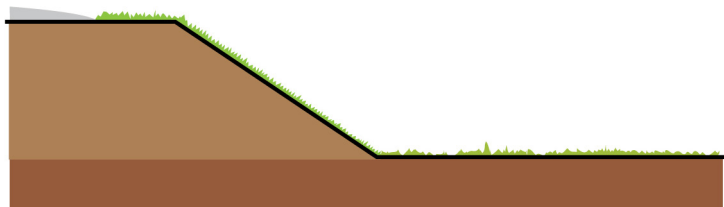
8.8 Grondlichamen

Functie van de landschappelijke inpassing: continuïteit en karakter van de N279 versterken.

Voor een verdere versterking van de N279 als autonoom element worden de grondlichamen helder, eenvoudig, functioneel en eenduidig vormgegeven.



1. Overgang grondlichaam binnenzijde verkeersoksel



2. Overgang grondlichaam aansluiting omgeving

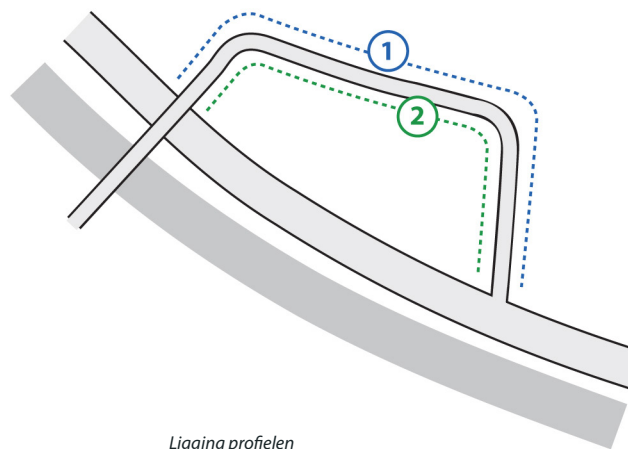
Beplanting

Voor de versterking van de grondlichamen als autonoom element in het landschap wijkt de beplanting op de grondlichamen af van de beplanting in haar directe omgeving. De beplanting bestaat bij alle grondlichamen uit gras met bloemen. Hierdoor onderscheidt de civieltechnische ingreep zich van haar directe omgeving en versterkt dit de leesbaarheid van de N279 als autonoom element in het landschap.

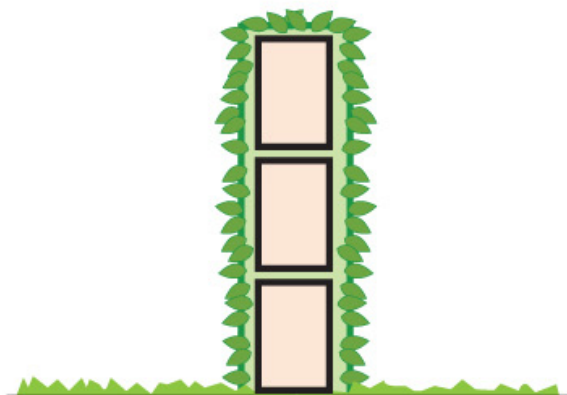
Overgang talud naar landschap

Ter versterking van het grondlichaam als autonoom element is er geen toevoeging op de overgang van grondlichaam naar grondvlak. Er zijn twee principes:

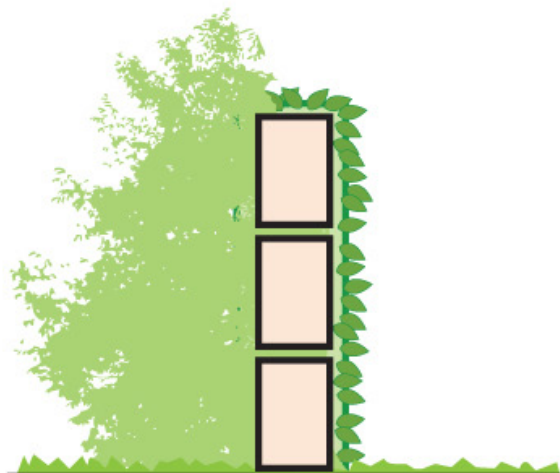
- 1 Het grondlichaam ligt als het ware direct op de ondergrond. Deze overgang wordt toegepast in de verkeersok-sels;
- 2 De overgang grondlichaam / grondvlak wordt vorm gegeven door middel van een sloot. Deze overgang wordt toegepast aan de "buitenzijden" van de afslagen (aansluiting ventweg / fietspad, agrarisch gebied). De sloot zorgt voor zowel een ruimtelijke als functionele begrenzing.



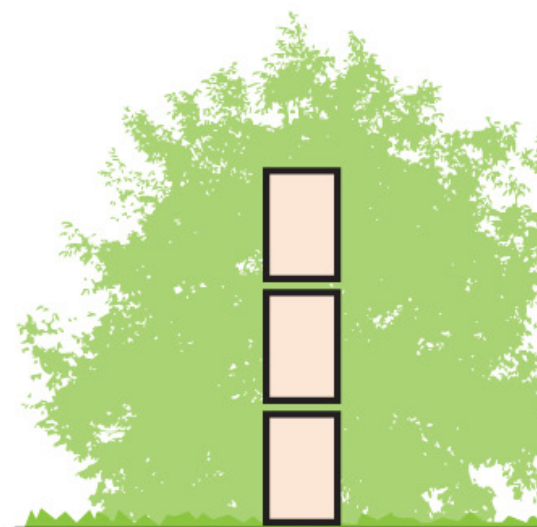
Ligging profielen



Type geluidsscherm begroeid



Type geluidsscherm eenzijdig ingepast



Type geluidsscherm tweezijdig ingepast





8.9 Geluidsschermen

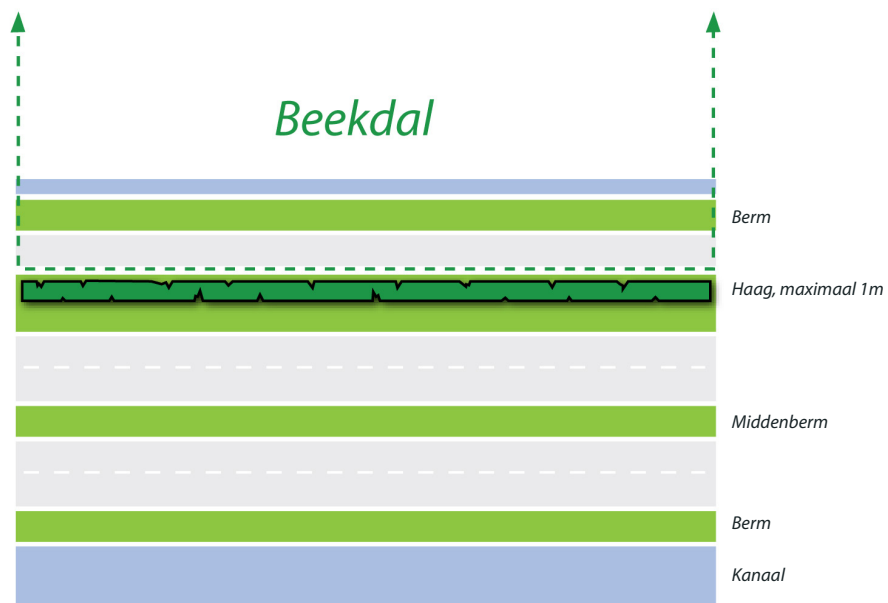
Functie van de inpassing: versterking van de continuïteit en herkenbaarheid van de weg en versterking van de landschappelijke karakteristiek.

De toepassing van de geluidsschermen is onderverdeeld in twee categorieën:

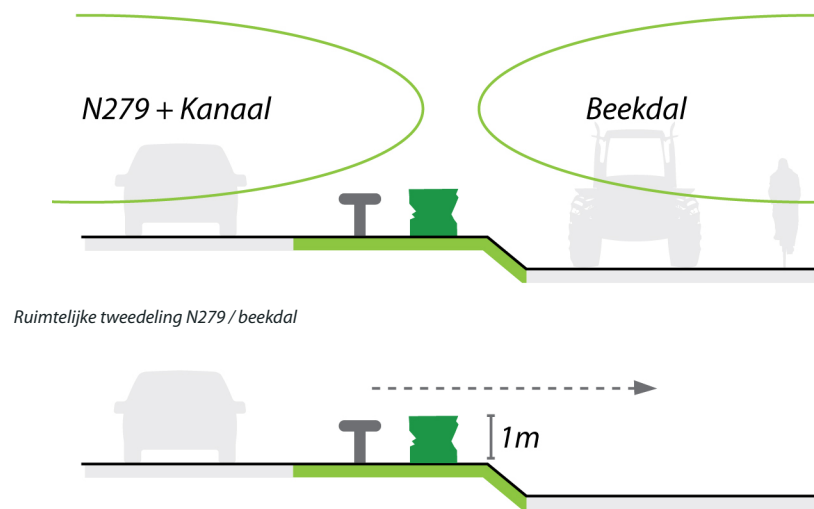
- Categorie 1 sluit aan bij het nationaal snelwegenetwerk en omvat de knooppunten N279 / A2 en A50. De geluidsschermen maken deel uit van het snelwegpanorama, zijn duidelijk aanwezig en sluiten aan op de reeds toegepaste geluidsschermen langs de A2 en A50.
- Categorie 2 omvat de geluidsbeperkende maatregelen langs de N279. De geluidsschermen worden vormgegeven als een samenhangende vormfamilie. Voor het scherm geldt een standaard constructie en paneelgrootte. Als uitgangspunt geldt dat de geluidsschermen niet of nauwelijks waarneembaar zijn vanuit de dorpen, landschap en vanaf de N279. Ze worden, waar mogelijk op enige afstand, geïntegreerd met lokale landschappelijk karakteristieke beplanting. In de meer open gebieden wordt gekozen voor een transparant geluidsscherm.

Al naar gelang er ruimte beschikbaar is voor de landschappelijke inpassing van de geluidsschermen kan gekozen worden uit een drietal principes (oplopend in ruimtebeslag zijn dit):

1. Het geluidsscherm is zowel aan de dorps- / landschapszijde als aan de N279 zijde begroeid;
2. Het geluidsscherm wordt aan dorps / landschapszijde voorzien van een begroeiing aan de wegzijde wordt de geluidswal voorzien van een houtwal;
3. Het geluidsscherm wordt aan beide zijden voorzien van een houtwal.



Schematische weergave bermen N279



Visueel contact weggebruiker achterliggend landschap



Referentie gras met bloemen

8.10 Bermen

Functie van de landschappelijke inpassing: versterking van de continuïteit en het autonome karakter van de N279

De berm vormt een belangrijk onderdeel van het wegtracé en bepaalt mede de herkenbaarheid en het autonome karakter van de weg. De bermen sluiten aan op de toegepaste beplanting van de grondlichamen. Beplanting bestaat bij voorkeur uit gras met bloemen.

Binnen het totale profiel van de N279 zijn vier bermen te onderscheiden. Van noord naar zuid zijn dit:

1 De berm tussen ventweg en/of fietspad en bermsloot.

Het versterken van de ruimtelijke opbouw van het aansluitende landschap staat centraal.

De berm wordt als volgt vormgegeven:

- Versterking open karakter westelijk deel van het tracé (A2 tot Kasteel Heeswijk). Het beeld van deze zone bestaat uit gras met bloemen;
- Versterking besloten karakteristiek oostelijk deel (Kasteel Heeswijk tot A50). Het beeld van deze zone bestaat uit een bomenlaan en gras met bloemen.

2 De berm tussen de rijweg en ventweg / fietspad

Het vormgeven aan het ruimtelijk en functionele onderscheid tussen de N279 en het aangrenzende landschap zonder het verlies van visueel contact met het landschap staat hierin centraal.

De berm wordt als volgt vormgegeven:

- Versterking van de ruimtelijke tweedeling door de aanplant van een haag.
- Behoud van visueel contact, van de weggebruiker, met het achterliggende landschap.

3 De middenberm

De middenberm maakt onderdeel uit van het autonome karakter van de weg en bestaat uit gras met bloemen.

4 De berm tussen de N279 en de Zuid-Willemsvaart

Deze berm maakt onderdeel uit van het autonome karakter van de weg en bestaat uit gras met bloemen.



8.11 Geleiderails

Functie van de landschappelijke inpassing: versterking autonome karakter N279

De geleiderails vormen een continue lijn langs het gehele tracé. Ze geven de functionele en ruimtelijke begrenzing aan van de rijbanen. De geleiderail bepaalt mede het zicht vanaf de weg op de omgeving en het beeld van de weg vanuit de omgeving.

Voor de vormgeving staan de continuïteit en het autonome karakter van de N279 in het landschap centraal.

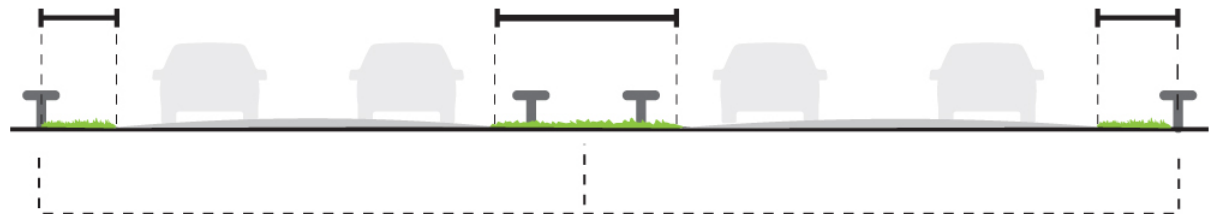
Continuïteit wordt gerealiseerd door:

- Toepassing van hetzelfde type geleiderails langs het gehele tracé;
- De afstand tussen de rijbaan en de geleiderails dient constant te zijn;
- Plaatsing van geleiderails aan beide zijden van de middenberm;
- De hoogte van de geleiderails ten opzichte van de rijbaan moet gelijk blijven.

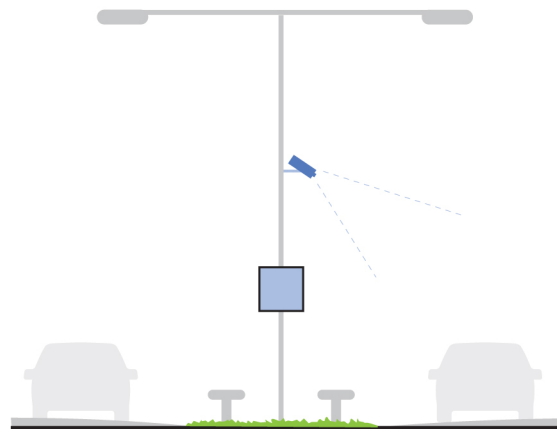
Door de plaatsing van geleiderails aan beide zijden van de middenberm wordt voorkomen dat de geleiderail ter plaatse van objecten zoals; tussensteunpunten viaducten, verlichtingsmasten, e.d. moet uitwijken. Met als resultaat een rustig en eenduidig beeld.



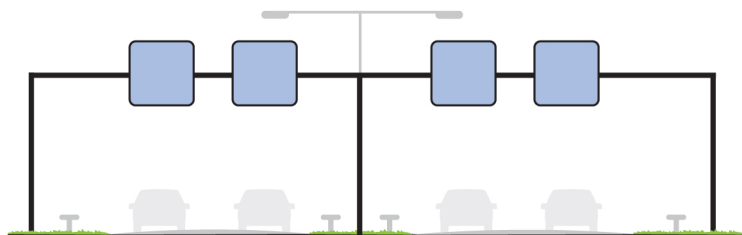
Eenduidige toepassing geleiderails zuidzijde



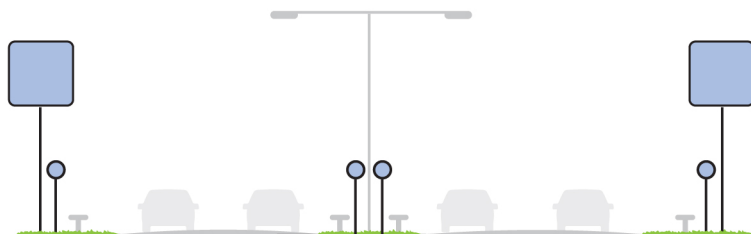
Principe toepassing plaatsing geleiderails



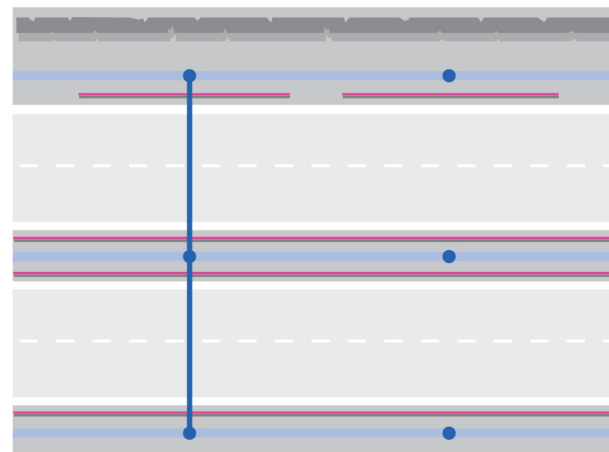
Slimme combinaties palen / verkeersborden



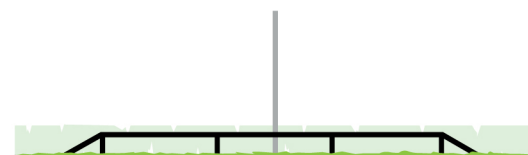
Principe 1 plaatsing bewegwijzering



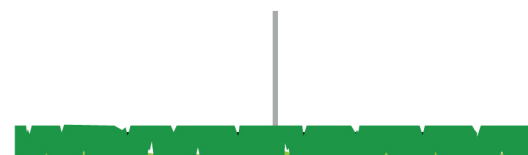
Principe 2 plaatsing bewegwijzering en bebording



Eenduidige toepassing geleiderails (rechtstanden) in relatie tot bebording



Geleiderails zorgt voor bescherming bewegwijzering



Beeld vanaf ventweg / fietspad



8.12 Bewegwijzering en bebording

Functie van de landschappelijke inpassing: versterking van de continuïteit en herkenbaarheid van de weg.

Voor de vormgeving staan samenhang en herkenbaarheid centraal.

De samenhang wordt door een tweetal aspecten bepaald:

- De plaatsing van de bebording ten opzichte van het wegprofiel;
- Eenduidig gebruik.

Voor het bereiken van een continu en eenduidig wegbeeld is het van belang dat de benodigde bebording langs het gehele tracé op gelijke afstand, ten opzichte van de rijweg, wordt geplaatst. Binnen dit BKP stellen we voor om voor de plaatsing drie zoekzones aan te wijzen waarbinnen, bij voorkeur, zowel de bewegwijzering als de bebording hun plek moeten krijgen.

De berm tussen rijweg en fietspad / ventweg vormt ten opzichte van de overige bermen een uitzondering. Op de locatie wordt incidenteel, ter plaatse van de bewegwijze-

ring, een geleiderails geplaatst. Voor de beeldkwaliteit is van belang dat zowel de voet van de bewegwijzering als de geleiderails vanaf het fietspad / ventweg aan het zicht wordt onttrokken. De toepassing van de geleiderail zelf dient zoveel als mogelijk aan te sluiten bij de plaatsing van de overige geleiderails.

Onder eenduidige bebordingstypologie wordt verstaan: dat over de gehele lengte van het tracé voor dezelfde verkeersaanduidingen dezelfde typen bebording worden toegepast.

Ter versterking van de samenhang en herkenbaarheid van het tracé stellen we voor om het "oerwoud" aan palen zo veel als mogelijk te beperken. Door het maken van slimme functionele combinaties tussen bijv. verlichtingsmasten en camera's wordt het aantal palen beperkt. Met als gevolg een rustiger beeld van de weg vanuit de omgeving en vanaf de weg zelf.

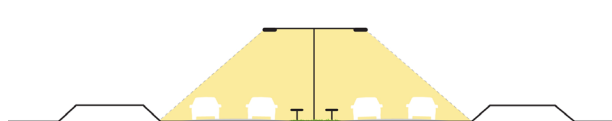




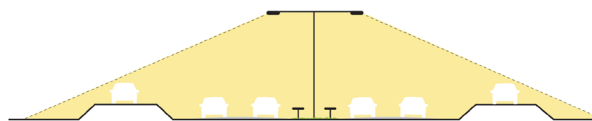
8.13 Verlichting

Functie van de landschappelijke inpassing: versterking van de continuïteit en herkenbaarheid van de weg.

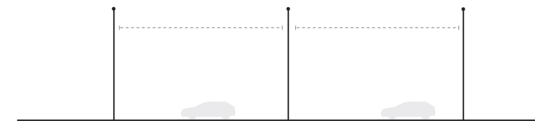
Om de beleving van het tracé tussen de A2 en de A50 tot een samenhangend geheel te maken wordt voor het gehele tracé gebruik gemaakt van dezelfde verlichtingsmasten. Door eenduidige toepassing van sobere verlichtingsmasten trekken deze zo min mogelijk de aandacht van de weggebruiker. De aandacht dient zo veel als mogelijk op het omliggende landschap gelegd te worden. Bij voorkeur wordt de verlichting alleen aangebracht in de middenberm van de hoofdrijbaan bij de op- en afritten. Deze toepassing kan doorgang vinden mits deze voldoet aan de daarvoor opgestelde technische eisen en voorschriften.



Plaatsing verlichting in middenberm



Verruiming reikwijdte verlichting d.m.v. verhoogde verlichtingsmast



Lijnopstelling / vaste onderlinge afstand verlichting



ROYAL HASKONING

urban
solutions

Barbarossastraat 35

Postbus 151

6500 AD Nijmegen

+31 (0)24 328 47 60 TELEFOON

m.bom@royalhaskoning.com E-MAIL

www.royalhaskoning-urbansolutions.com INTERNET

Provincie Noord Brabant OPDRACHTGEVER

9W0870.F1/R007/902177 NUMMER

Definitief STATUS

September 2012 DATUM

Dennis Martens NAAM

Landschapsontwerper FUNCTIE

+31 (0)24 328 45 23 TELEFOON

+31 (0)65 100 14 47 MOBIEL

d.martens@royalhaskoning.com E-MAIL

Daan van den Berg TEAM

Stedenbouwkundige

Collegiale toets

Michiel Brink NAAM

November 2011 DATUM

Rebecca Planteijdt NAAM

September 2012 DATUM

Vrijgegeven door:

Dennis Martens NAAM

September 2012 DATUM