



Wensen rond het spoor in Vught

Adviezen van de werkgroepen voor de inrichting van de ruimtelijke omgeving
PHS Meteren - Boxtel

Maart 2017 | Definitieve versie

ProRail

In opdracht van:

Vught 

Provincie Noord-Brabant



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Inhoudsopgave

1 Inleiding	5
2 Leeswijzer	9
3 Het proces	11
4 Het gebied	13
5 De werkgroepen	15
5.1 Postweg – N65	15
5.2 Kruising Loonsebaan	33
5.3 Kruising N65 – spoor	37
5.4 N65 – Molenstraat	43
5.5 Stationsgebied	57
5.6 Kruising Wolfskamerweg	65
5.7 Klein Brabant	67
6 Vragen en antwoorden	71
7 Bijlagen	80
7.1 Factsheets	80
7.2 Klantwensen Samen voor Vught	94
7.3 Antwoord klantwensen Samen voor Vught	95
7.4 Klantwensen bewoners Loonsebaan	96
7.5 Deelnemers werkgroepen	97



1 Inleiding

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt de spoorcapaciteit tussen Meteren en Boxtel vergroot. Onderdeel van het project PHS Meteren - Boxtel is de aanleg van een vierde spoor in Vught Noord, het verdiepen van een deel van het spoor door Vught en het 'omkeren' van de N65 en het spoor¹. De drie opdrachtgevers hiervoor zijn het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught. Zij hebben ProRail gevraagd de plannen voor de spooraanpassingen nader uit te werken.

De spoorlijn tussen Eindhoven en 's-Hertogenbosch loopt dwars door Vught. Aanpassingen aan het spoor hebben daarom een grote impact op de spooromgeving en omwonenden. Een goede uitwerking van deze plannen, waarbij de inbreng van bewoners en belanghebbenden en daarmee belangrijke lokale kennis wordt meegenomen in het ontwerp, is van groot belang om te komen tot gedragen oplossingen. ProRail heeft met bovenstaande in gedachten, een klankbordgroep geformeerd. De klankbordgroep helpt om signalen op te vangen en het proces mee vorm te geven. Daaruit kwam het idee voort om voor de inhoudelijke uitwerking van de plannen rond bepaalde thema's en deelgebieden werkgroepen in het leven te roepen.

De werkgroepen

In totaal zijn er negen werkgroepen gevormd. De werkgroepen 'Gebiedsvisie Spoorzone' en 'Waarde' zijn medio 2015 bij elkaar gekomen en voorafgaand aan de andere werkgroepen gestart. De verslagen van eerstgenoemde werkgroepen zijn te vinden in de PHS Bibliotheek². Hun bevindingen dienden als basis voor de andere zeven werkgroepen waarvan de resultaten in dit verslag zijn belicht.

De leden van de zeven werkgroepen hebben zich gebogen over de inrichting van de ruimtelijke omgeving direct rond het spoor in de definitieve situatie. Twee werkgroepen hebben hun aandacht gericht op langgerekte delen van de spoorzone: de strook vanaf de Postweg tot aan de N65 en van de N65 tot aan de Molenweg. De andere vijf hebben specifieke deelgebieden onder de loep genomen: de kruisingen van het spoor met de Loonsebaan, de N65, de Wolfskamerweg, het stationsgebied en Klein Brabant.

Hieronder een overzicht van alle werkgroepen:

- Postweg – N65
- Kruising Loonsebaan
- Kruising N65 – spoor
- N65 – Molenstraat
- Stationsgebied
- Kruising Wolfskamerweg
- Klein Brabant

Alle belanghebbenden (omwonenden, omliggende bedrijven of belangenorganisaties) hebben zich via de projectpagina van ProRail aan kunnen melden voor deelname aan een van deze werkgroepen. In totaal hebben zo'n 95 mensen deelgenomen aan de werkgroepen.

Randvoorwaarden en uitgangspunten

De werkgroepen zijn in januari 2016 aan de slag gegaan op basis van twee belangrijke randvoorwaarden, te weten:

- Bestuurlijke voorkeur variant V3
- Gebiedsvisie Spoorzone

Op 17 december 2015 spraken het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught hun voorkeur uit voor een van de verdiepingsvarianten. Het betreft variant V3: verdieping van het spoor tussen de Loonsebaan en de Molenstraat over een lengte van 1,6 kilometer met een taakstellend budget van 502 miljoen euro. Met de keuze voor variant V3 liggen de exacte locatie van de sporen en de locatie met de hoogte van de verdiepte bak met daarin de sporen vast. Hoe het spoor verder moet worden ingepast in de omgeving, is in hoofdlijnen beschreven in de Gebiedsvisie Spoorzone van september 2015 en vormt daarmee de tweede belangrijke randvoorwaarde voor de werkgroepen. De overige randvoorwaarden zijn per werkgroep op factsheets³ beschreven, die bij de start van de werkgroepen aan de deelnemers zijn overhandigd.

Van tussentijdse versie naar definitief document

In augustus 2016 verscheen een tussentijdse versie van dit document met de resultaten van zes van de zeven werkgroepen. De resultaten van de werkgroep N65 – spoor waren toen nog niet bekend. Door een tussentijdse wijziging in de plannen voor de N65 kon deze werkgroep haar activiteiten pas in november 2016 beëindigen. In deze definitieve versie is de uitwerking van de werkgroep Kruising N65-spoor opgenomen.

¹ Waar nu de snelweg onder het spoor door gaat, gaat de snelweg straks over het spoor heen.

² <http://www.phsbibliotheek.nl/project/vught>.

³ De factsheets staan in bijlage 7.1



Gezamenlijke inspanning

De werkgroepen hebben in korte tijd een enorme klus geklaard. De leden hebben tientallen wensen en suggesties aangedragen. Daarnaast zijn deze wensen en suggesties waar mogelijk nader uitgewerkt. Het gaat daarbij niet alleen over de inrichting van de ruimtelijke omgeving, maar ook over de consequenties voor verkeer, veiligheid en leefbaarheid en over de invloed van geluid en trillingen op de bebouwing langs het spoor. Iedere werkgroep is hierbij begeleid en ondersteund door inhoudelijke experts van ProRail, Arcadis, LOS Stad om Land en de gemeente Vught. Bij de werkgroep Kruising N65 – spoor is ook Rijkswaterstaat betrokken. Ondanks dat de gebieden elkaar soms nauw raken, bevatten de diverse voorstellen die zijn gedaan door de werkgroepen geen noemenswaardige tegenstrijdigheden.

De betrokkenheid van alle deelnemers bij dit proces en de heldere feedback die zij gaven levert een belangrijke bijdrage aan het project. De discussies leidden niet altijd tot een eenduidig antwoord of oplossing, maar zorgden er wel altijd voor dat belangrijke issues naar voren kwamen voor de verdere uitwerking van het ontwerp. Al met al levert dit een waardevol document op, vol met input en ideeën die het ontwerptraject voor de spoorplannen in Vught verder helpen. Met als doel te komen tot een aantrekkelijk en leefbaar Vught.

Afstemming met betrokken instanties

De verschillende lokale werkgroepen zijn niet de enige die betrokken worden bij de uitwerking van V3. Het gekozen ontwerp wordt ook intensief besproken met verschillende bevoegde instanties, zoals de Veiligheidsregio's (hulpdiensten), de waterschappen en dergelijke. Al deze instanties denken actief mee over oplossingen voor verschillende onderdelen in de uitvoering. Zij adviseren ook over de gebiedsinrichting rond het nieuwe spoor.

Vervolg

Dit rapport – 'Wensen rond het spoor in Vught' - en het geheel van adviezen van andere betrokken instanties worden meegenomen in het bestuurlijk overleg van de drie opdrachtgevers en vervolgens bij de vaststelling van een ontwerptractébesluit (OTB) door de staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarmee vormt dit rapport een belangrijke bouwsteen voor het OTB. Dit OTB wordt medio 2017 verwacht.

Wensen buiten scope

Aan de werkgroepleden is meegegeven dat niet al hun wensen onverkort kunnen worden gerealiseerd. Veel suggesties en ideeën kunnen worden meegenomen in het ontwerp, andere ideeën en wensen vallen buiten de scope of het budget van het project. Dergelijke wensen kunnen niet worden gehonoreerd, tenzij daarover op bestuurlijk niveau aanvullende afspraken worden gemaakt en alternatieve financiering wordt gevonden. Deze moeten dan ook in een bestuurlijk overleg aan de orde worden gesteld. De ontwerpen die door de bestuurders van het ministerie van Infrastructuur en milieu, provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught akkoord worden bevonden, worden uiteindelijk alsnog verwerkt in het ontwerptractébesluit.



o.a. Na
Nu 16:
September '16: Informatieavond
Presentatie uitkom
voorlopige stand va
December '16: OTB door staatsse
Januari '17: Informatieavond
OTB en MER ier
milieuonderzoeken

2 Leeswijzer

Na een korte beschrijving van het proces (hoofdstuk 3) en een weergave van het gebied met daarin de verdeling van de werkgroepen (hoofdstuk 4), komen in hoofdstuk 5 de resultaten van de werkgroepen gedetailleerd aan bod. In woord en beeld is te lezen welke suggesties en aandachtspunten de werkgroepen voor de vormgeving hebben aangedragen. Per werkgroep is de beschrijving ‘trechtersvormig’. Eerst wordt er een globale beschrijving van het aandachtsgebied gegeven. Vervolgens worden algemene wensen beschreven. Daarna wordt dieper ingezoomd op de specifieke voorstellen per thema of (deel-) gebied. Hoofdstuk 6 bevat een overzicht van alle vragen en antwoorden die in de verslagen naar de werkgroepen zijn teruggekoppeld. Hoofdstuk 7 bevat alle bijlagen. Bijlage 7.1 toont de factsheets.

Bijlage 7.2 bevat een ingezonden brief met klantwensen van de belangengroep ‘Samen voor Vught’. In bijlage 7.3 staan klantwensen van bewoners van de Loonsebaan. Beide klantwensen zijn pas na afloop van de werkgroep sessies ingediend en konden daarom niet meer in dit kader worden behandeld. Daarom zijn de klantwensen van ‘Samen voor Vught’ schriftelijk beantwoord, zie bijlage 7.4. Bij het doornemen van de klantwensen van bewoners van de Loonsebaan bleek dat deze grotendeels besproken zijn in de werkgroep. Er is daarom geen aparte brief met antwoorden opgesteld. Voor de volledigheid is de lijst wel opgenomen als bijlage bij dit document. Bijlage 7.5 toont een overzicht van alle werkgroepdeelnemers.



3 Het proces

Nadat medio 2015 de werkgroepen ‘Gebiedsvisie Spoorzone’ en ‘Waarde’ waren afgerond, zijn de werkgroepen die in dit rapport aan de orde komen, in 2016 drie keer bijeen geweest.

In de eerste sessie is geïnterviewd welke ideeën er zijn voor de herinrichting in de eindsituatie. Aan de hand van een ontwerp-kening met daarop het betreffende werkgebied hebben de werkgroepleden met de aanwezige experts van gedachten gewisseld. Deze ideeën zijn genoteerd en meegenomen ter beoordeling.

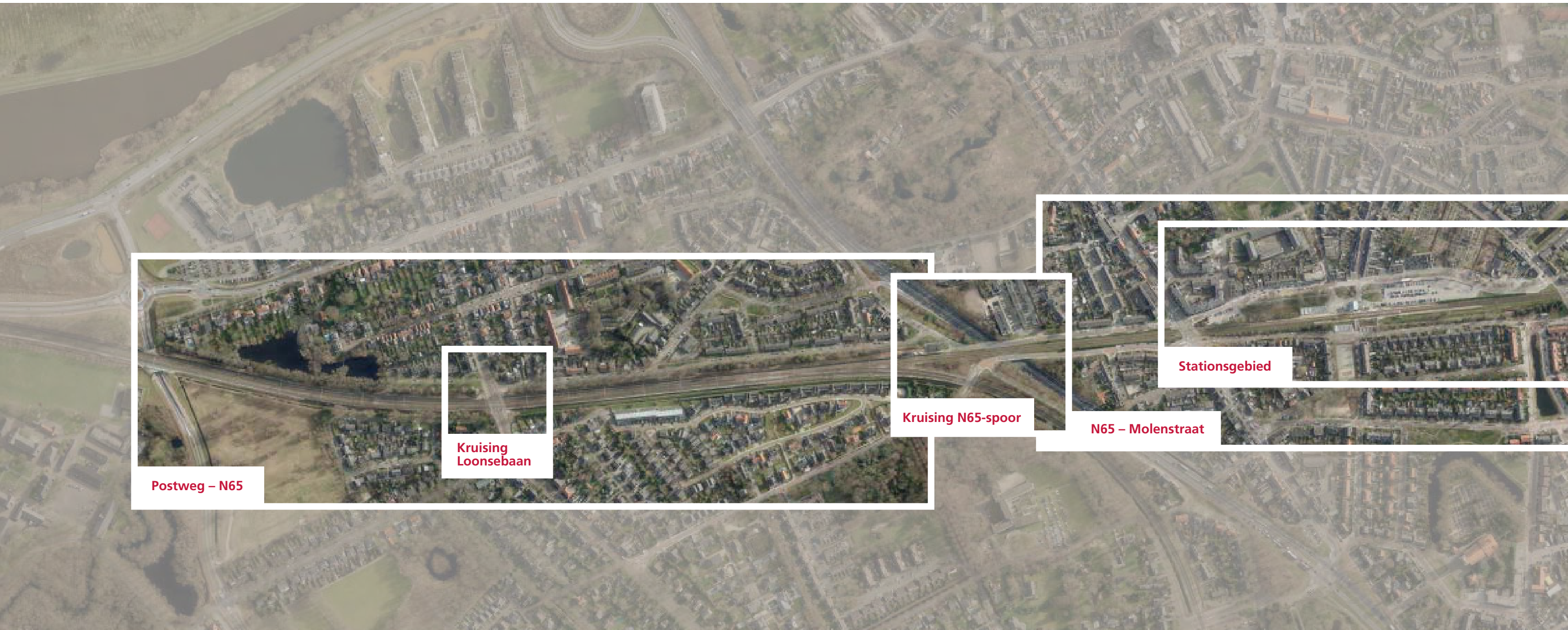
In de tweede sessie hebben de leden de ideeën van de eerste sessie verder uitgewerkt. Zij konden daarvoor gebruikmaken van verschillende schetsen, die op basis van de eerste sessie zijn ontwikkeld. Gezamenlijk is bekeken of de schetsen nog aanpassingen nodig hadden. Per idee is vervolgens aangegeven of dit idee kansrijk was voor verdere uitwerking of niet, en waarom.

Tijdens de derde en laatste sessie zijn de aangepaste schetsen van de werkgroepen gepresenteerd en besproken. Daarnaast zijn eventuele resterende vragen aan bod gekomen. Naar aanleiding van deze laatste ronde zijn door de experts de laatste wijzigingen doorgevoerd en als definitief product van de werkgroepen in dit document verwerkt. Deze wijzigingen zijn met de werkgroepleden in de tussentijdse verslagen afgestemd.

Om samenhang in het proces te houden en ideeënuitswisseling te stimuleren zijn alle drie de sessies plenair gestart en gezamenlijk afgesloten. De voorzitters van de werkgroepen hebben na elke bijeenkomst samengevat wat door de leden is besproken en aangegeven of zij overlap met andere werkgroepen opmerkten. Daarnaast zijn de voorzitters en betrokkenen van gemeente Vught, Rijkswaterstaat, LOS Stadomland, ProRail en Arcadis apart bij elkaar gekomen om de samenhang tussen (de resultaten van) de werkgroepen te bespreken en waarborgen.

Werkgroep	1e sessie	2e sessie	3e sessie	4e sessie	5e sessie	6e sessie
1 Werkgroep Postweg – N65	13-jan	3-mar	5-apr			
2 Kruising Loonsebaan	13-jan	3-mar	5-apr			
3 Kruising N65 – spoor ⁴	11-jan	29-feb	5-apr	23-mei	12-sep	3-nov
4 N65 – Molenstraat	13-jan	3-mar	4-apr			
5 Stationsgebied	13-jan	3-mar	4-apr			
6 Klein Brabant	11-jan	29-feb	4-apr			
7 Kruising Wolfskamerweg	11-jan	29-feb	4-apr			

⁴ Het proces voor de werkgroep Kruising N65 - spoor is door het tussentijds genomen Voorkeursalternatief N65 langer doorgelopen, zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 5.3



Postweg – N65



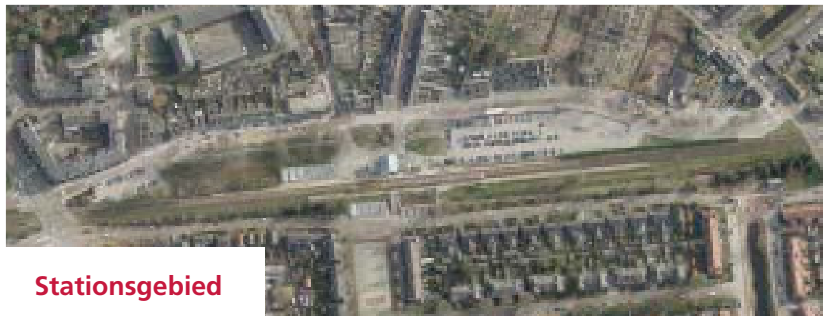
Kruising
Loonsebaan



Kruising N65-spoor



N65 – Molenstraat



Stationsgebied

4 Het gebied

De gebieden waar de werkgroepen zich over hebben gebogen zijn:

- Postweg – N65
- Kruising Loonsebaan
- Kruising N65 - spoor
- N65 – Molenstraat
- Stationsgebied
- Kruising Wolfskamerweg
- Klein Brabant





5 De werkgroepen

In de werkgroepen hebben de diverse leden hun wensen geuit, suggesties gedaan en ideeën geformuleerd over de spoorzone.

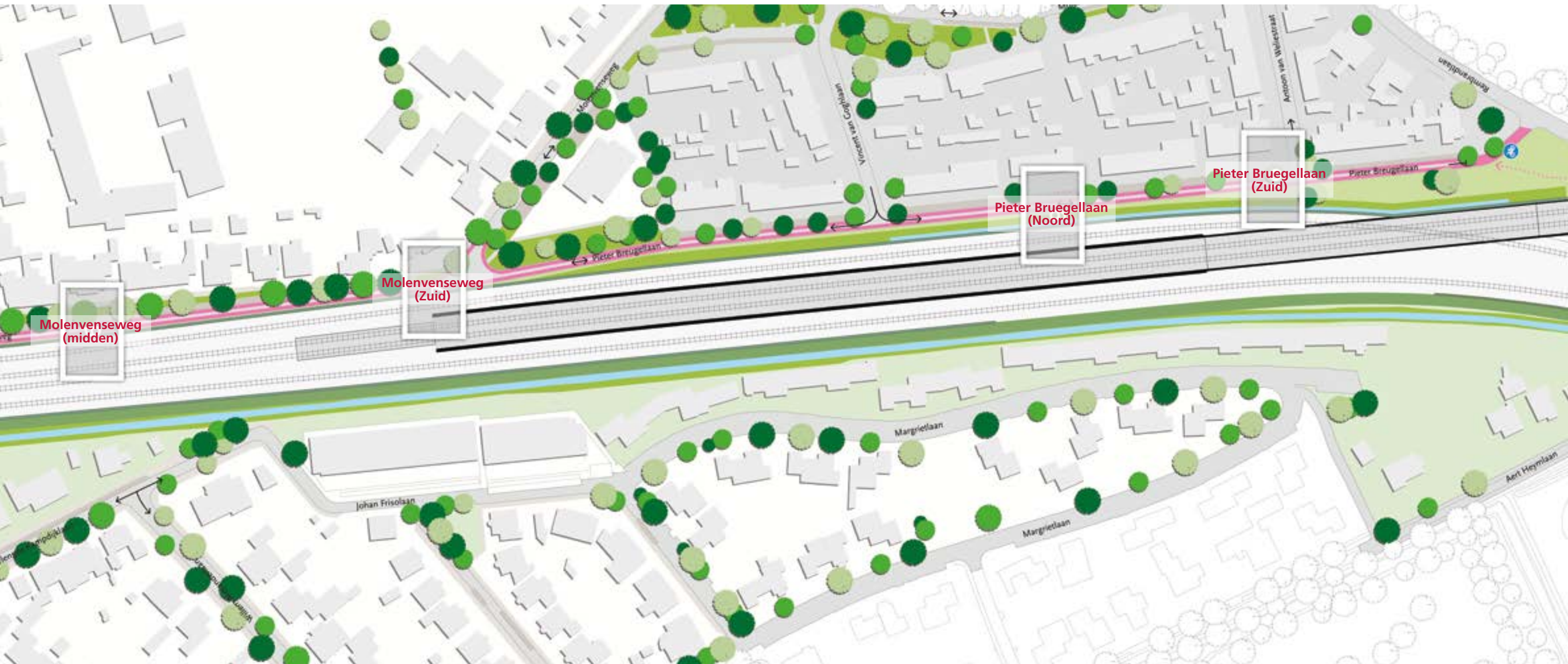
5.1 Postweg – N65

Ten noorden van de rijksweg N65 wordt de spoorlijn niet verdiept. Het spoor tussen de Postweg en de N65 blijft op maaiveldniveau, maar wordt wel verbreed van twee naar vier sporen. Daarover gaan straks meer treinen rijden. Om de belasting daarvan voor omwonenden binnen de perken te houden, komen er geluidsschermen. Het is de grote uitdaging om dit gebied ondanks alles toch prettig en leefbaar te houden, zo vindt de werkgroep die hier voornamelijk heeft gesproken over de thema's geluid, groen, inrichting van de straat en de bereikbaarheid.

De werkgroep heeft zich ten zuiden van de Willem III-laan vooral gebogen over het gebied ten oosten van de spoorlijn, omdat hier de meeste kwesties speelden. De strook aan de westkant is voor een deel niet-toegankelijk gebied, dat daarnaast voor een deel wordt doorsneden door water.



Overzichtskaart Postweg - N65, inclusief locatieaanduiding dwarsdoorsnedes.





Geluidsschermen

Het is een uitdrukkelijke wens van de werkgroep om de geluidsschermen aantrekkelijk en 'hufferproof' te maken. Dat kan door ze een groene en transparante uitstraling te geven. Om dit te bereiken wil de werkgroep de schermen tot op zo'n 4,5 meter groen uitvoeren met daarboven een anderhalf tot twee meter hoge top die licht doorlaat. Geen geel gekleurde top dus, zoals bijvoorbeeld rondom 's-Hertogenbosch langs de A2 te zien is, maar een volledig transparante top. Verder dringt de werkgroep erop aan om de schermen liefst zo dicht mogelijk bij de bron van het geluid - de spoorlijn - te plaatsen. Er blijft dan meer ruimte over aan de kant van de huizen. De werkgroep vindt de taluds over het algemeen te steil, omdat ze er in die vorm hoog uit zien. Waar dit kan wil de werkgroep daarom liever een minder steil, langzaam oplopend en eventueel trapsgewijs opgebouwd talud. De begroeiing van een dergelijk talud is daarmee gemakkelijker te onderhouden en de schermen ogen in die vorm veel minder hoog. Volgens de werkgroep zijn schermen nóg aantrekkelijker te maken met een knik aan de bovenzijde. Het scherm buigt daar dan als het ware naar de sporen toe. De werkgroep realiseert zich wel dat de schermen dan ter hoogte van die knik dichterbij de woningen komen te liggen. Of dit in de praktijk haalbaar is, moet bij de verdere uitwerkingen blijken.

Ook de optie om de schermen beduidend lager te maken is aan de orde geweest, om het gebied direct aan het spoor ruimtelijk zoveel mogelijk open te houden. De vraag is of de hogere geluidsniveaus die dat oplevert, nog wel toegestaan zijn. En binnen de werkgroep overheerst de mening dat het aanpakken van de geluidsoverlast een hogere prioriteit moet hebben dan het behoud van ruimtelijke kwaliteit. Van die aanpak hebben ook de bewoners die niet direct op de schermen uitkijken profijt. Dit is overigens een mening die niet door alle leden van de werkgroep wordt gedeeld.

De geluidsschermen worden aan de binnenzijde voorzien van een absorberende laag, maar waarom niet aan de buitenzijde? De werkgroep vraagt zich dan ook af in hoeverre de schermen aan de buitenkant het geluid van het plaatselijke verkeer zullen gaan reflecteren. Ander zorgpunt is de eventuele windturbulentie die de schermen kunnen gaan veroorzaken. De werkgroep juicht het

overigens toe dat de schermen (aan de binnenzijde) het treingeluid zoveel mogelijk zullen dempen.

Vraag is of er in de uiterste zuidwesthoek van het hier besproken gebied - bij de Margrietlaan - nog een geluidsscherm komt en hoe hoog dit mag zijn, dan wel gaat worden. Wat er ook gebeurt, de werkgroep wil de uitgangspunten voor schermen ook aan deze kant van het spoor hanteren. Dat wil zeggen dat de eventuele schermen ook hier aantrekkelijk en transparant moeten zijn met een groene onderkant, een doorzichtige top en waar mogelijk een talud waardoor het scherm minder hoog oogt.

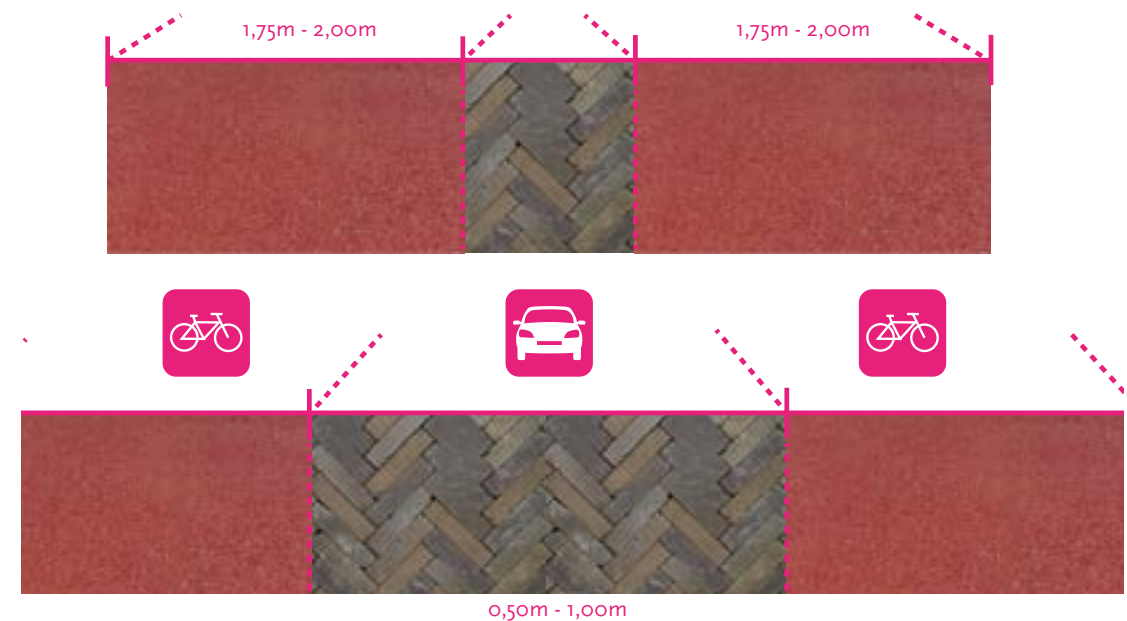
Op verzoek van de werkgroep is een bezonningstudie gedaan, om de schaduwwerking van de geluidsschermen te bepalen (zie pag. 28 t/m 31).

Herinrichting straten en groen

Er is binnen de werkgroep aandacht besteed aan de inrichting van de ruimte tussen de geluidsschermen en de woningen, zowel waar het gaat om het behouden en creëren van variabele beplanting, als om een aantrekkelijke bestrating. Qua verkeer wil de werkgroep het rustig houden. Voetgangers moeten hier op hun gemak kunnen wandelen. De huizen moeten nog wel per auto bereikbaar blijven, maar wat de werkgroep betreft mag vrijwel nergens langs de spoorbaan sprake zijn van doorgaand autoverkeer. Daarnaast moet de fiets vrijwel overal - in beide richtingen - voorrang krijgen op de auto, aldus de werkgroep. Dat kan door de straat in te richten als een fietsstraat. Op een fietsstraat zijn auto's wel toegestaan, maar alleen 'te gast', mits zij de snelheid aanpassen en het langzaam verkeer voorrang geven.

Bereikbaarheid

In Vught-Noord zijn er zorgen over de bereikbaarheid voor hulpdiensten, zoals brandweer, ambulances en politie. Deze moeten straks omrijden omdat de overweg ter hoogte van de Loonsebaan verdwijnt; er komt daar een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers. Ook de aansluiting op de N65 gaat mogelijk anders worden en de rechtstreekse verbinding voor auto's met het centrum vervalst. De Veiligheidsregio heeft echter al toegezegd dat de aanrijtijden hoe dan ook acceptabel moeten blijven.



Fietstraat.



Voorbeelden beplanting taluds.



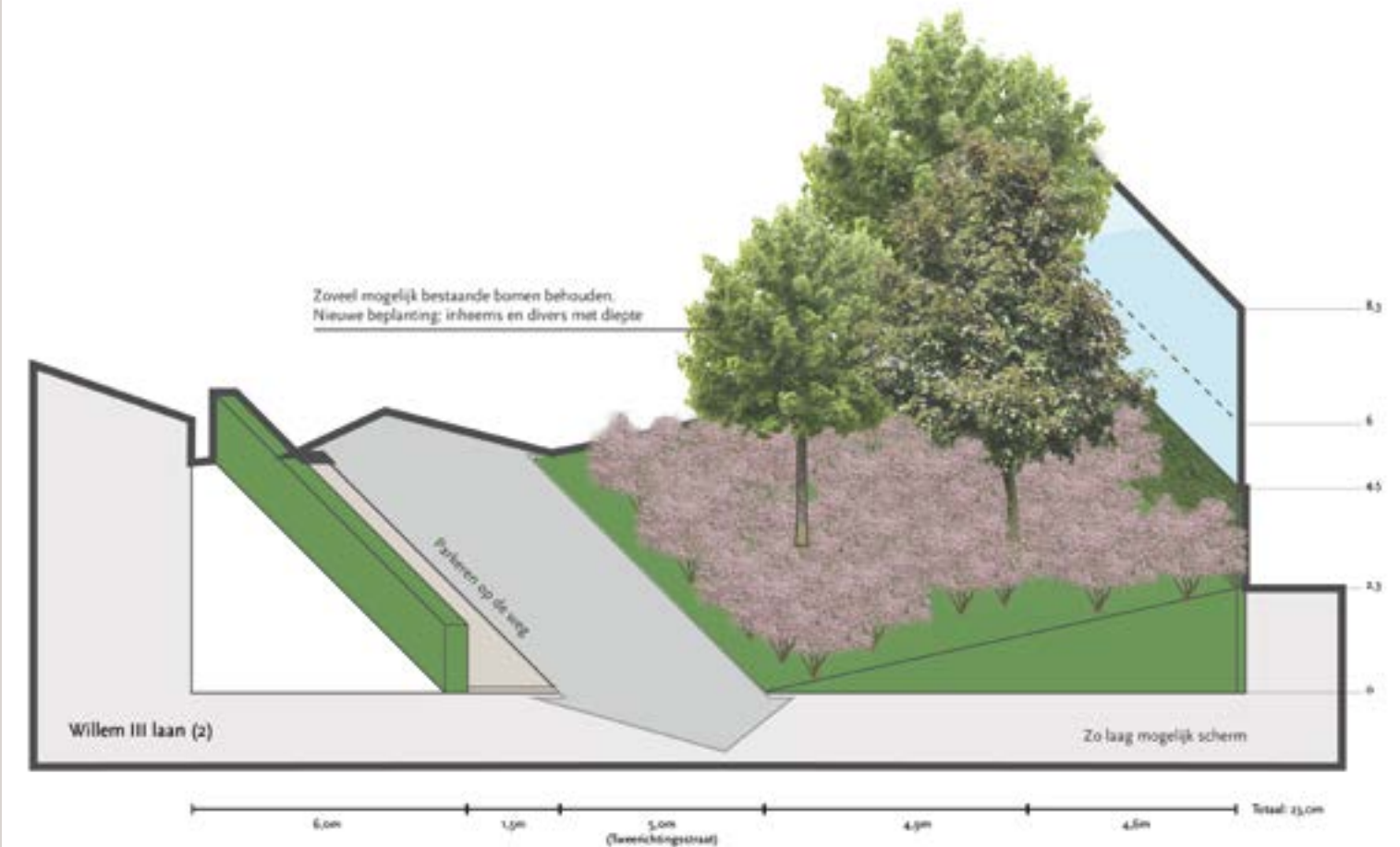
Willem III-laan (Noord)

Volgens globale berekeningen van ProRail zijn hier vanwege de geluidsbescherming vijf meter hoge schermen gepland op een talud dat op zichzelf al anderhalve meter hoog is. Daarbij wordt de groenstrook vanwege de spoorverbreding smaller en loopt er ook nog een sloot langs het spoor. De werkgroep wil de straat zo smal mogelijk houden om de groene aanblik straks zoveel mogelijk te behouden. De auto's kunnen dan eventueel in de berm parkeren. De werkgroep wijst er wel op dat de vuilniswagen hier nog net moet kunnen draaien. De nieuwe aanplant - met veel inheemse planten en bomen - moet een zo natuurlijk en ongerept mogelijke uitstraling krijgen; de werkgroep wil de indruk van 'aangeharkte' parkjes vermijden. De monumentale boom ten noorden van de laan moet behouden blijven, vanwege zijn historische waarde. Wens van de werkgroep is om een doorgaande verbinding voor het langzame verkeer te maken over het Isabellaveld, een braakliggend gebied langs het spoor. Die vormt voor fietsers en voetgangers een snelle verbinding tussen de Postweg en de Willem III-laan.

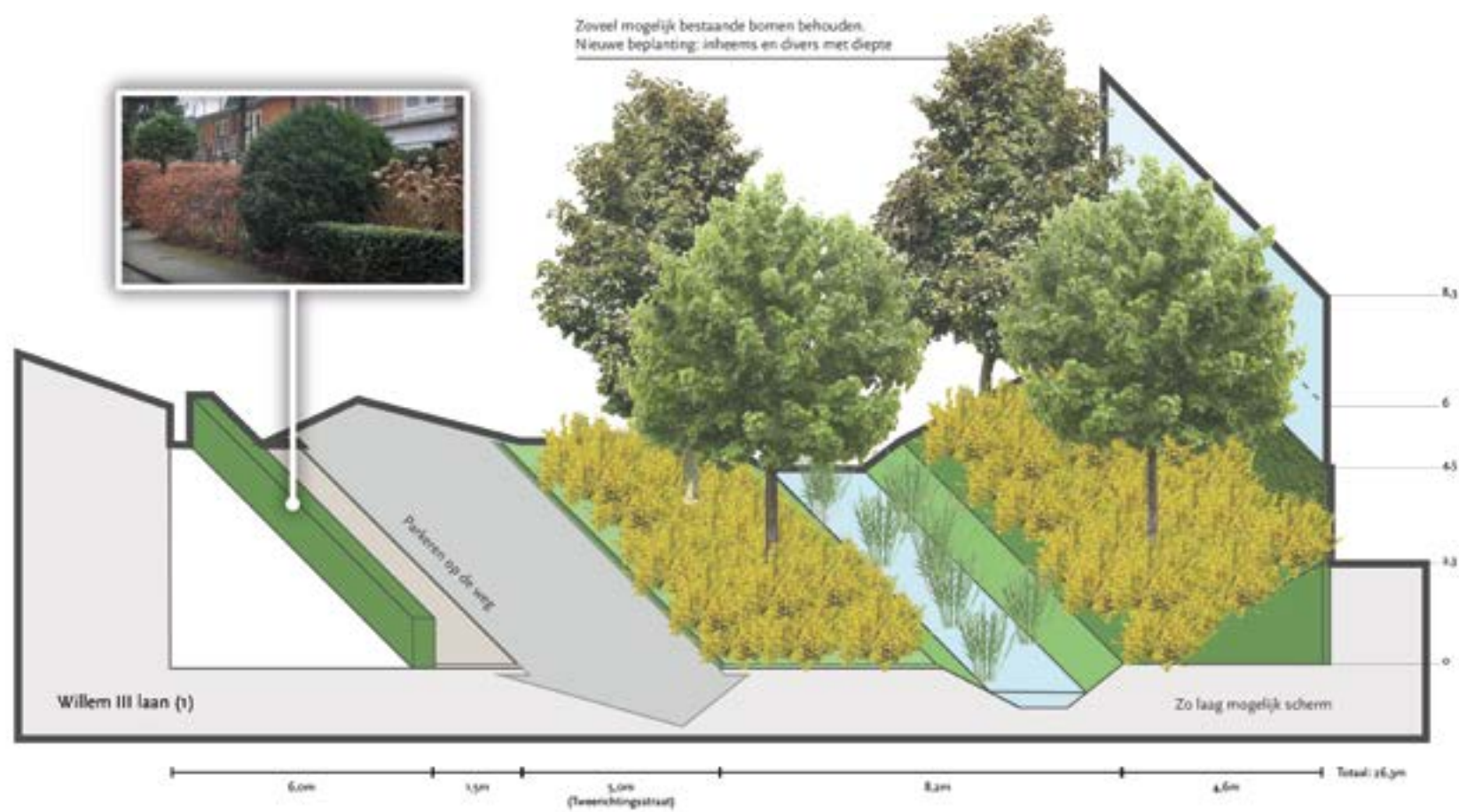


Willem III-laan (Zuid)

Ook dit deel van de laan moet wat de werkgroep betreft zo groen mogelijk blijven. Er loopt hier weliswaar geen sloot meer langs het spoor, maar de groenstrook tussen straat en talud is hier ruim drie meter smaller dan in het noordelijk deel van de laan. Alleen daar waar de weg westwaarts afbuigt is meer ruimte. Bij de ingang naar de kruising Loonsebaan wil de werkgroep het speelveldje voor kinderen behouden en veilig inrichten. Er is zelfs enige ruimte voor uitbreiding die - wat de werkgroep betreft - ook ten volle benut mag worden: "dit is het enige echt goede speelveldje in de wijk!". Ook wil de werkgroep nadrukkelijk dat de bomen aan het veldje ten zuiden van de laan behouden blijven.



Willem III-laan (Noord): De aanplant moet hier zo natuurlijk en ongerept mogelijk zijn.



Willem III-laan (Zuid): Uitdaging is de groene aanblik hier te behouden.

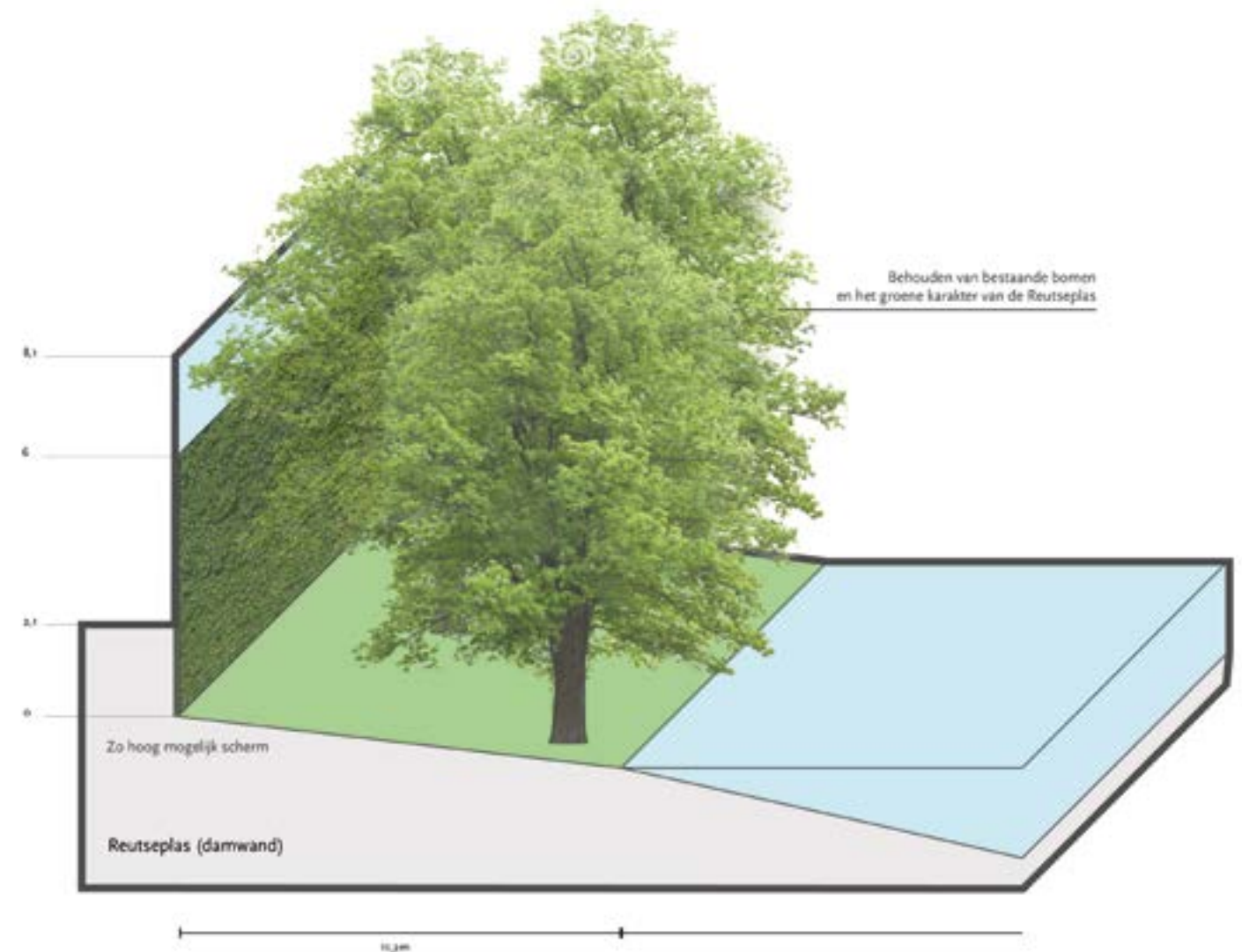
Reutseplas

Het aantrekkelijke, waterrijke landschapsbeeld moet hier wat de werkgroep betreft behouden blijven. Daarom wil de werkgroep dat er tegen de spoordijk een damwand komt, in plaats van een talud. Daarmee kan zoveel mogelijk groen behouden blijven. De werkgroep wijst ook op het belang van een goede doorstroming van water in het hele gebied van de Willem III-laan, Isabellastraat en Reutseplas.

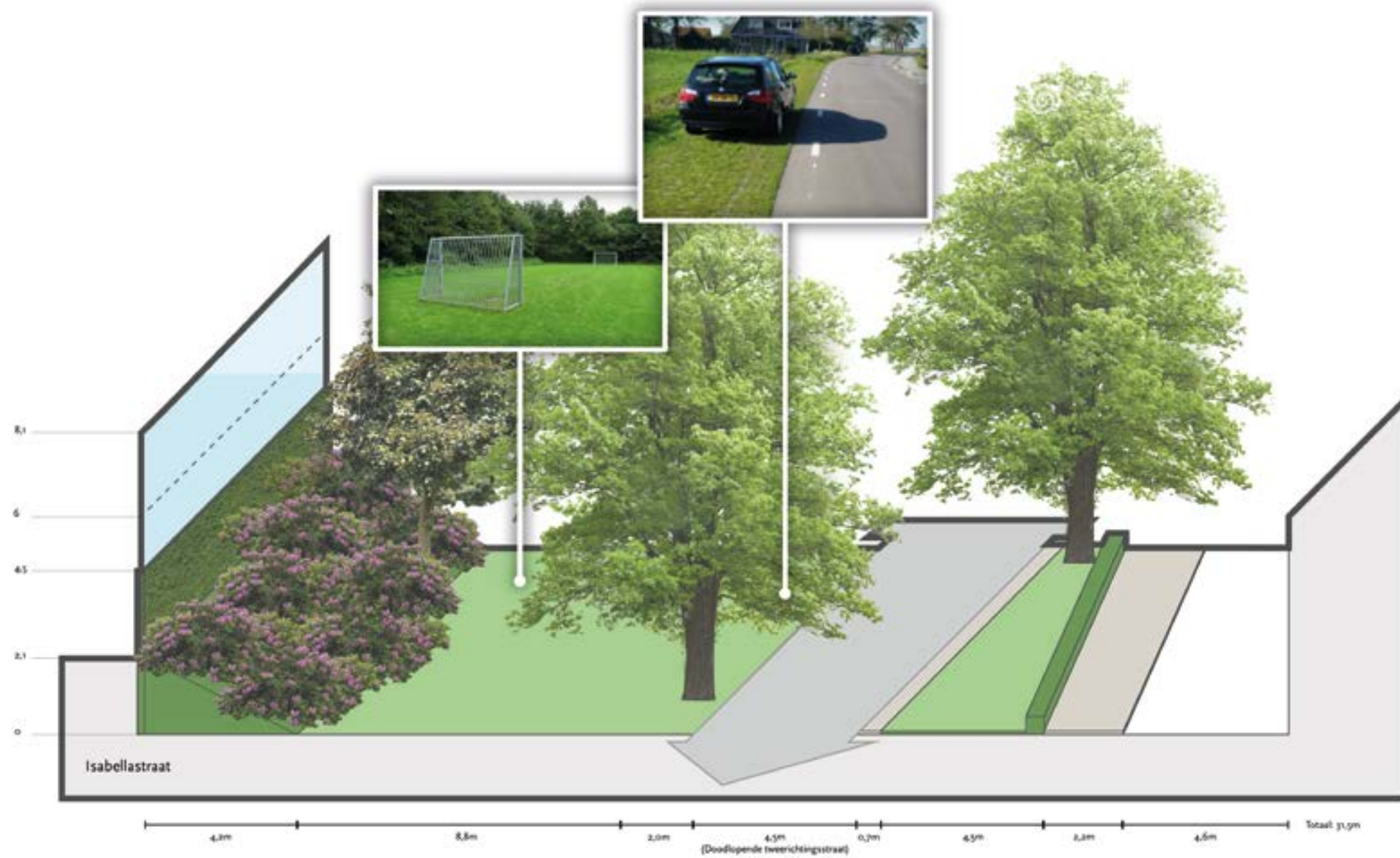


Isabellastraat

De werkgroep pleit ervoor dat deze straat een groene en rustige, doodlopende tweerichtingsstraat blijft met voldoende ruimte om te spelen. Om een speelveldje voor kinderen te creëren, mag het talud wat de werkgroep betreft ter plekke wel weer wat steiler zijn, ook al is ter plekke een flauwer talud mogelijk wat in verband met de beplanting ook eigenlijk gewenst is. Er kan gewoon langs de weg geparkeerd worden. Alleen als de parkeerdruk te hoog wordt moeten er parkeerplaatsen aangelegd worden, vindt de werkgroep.



Reutseplas: Om het waterrijke karakter te behouden mag het talud plaatsmaken voor een damwand.



Isabellastraat: De rustige doodlopende straat biedt speelruimte voor kinderen.



Molenvenseweg (Noord)

Na de spoorverbreding blijft er maar dertien meter over tussen het geluidsscherf en de (voortuinen van de) huizen. Dat oogt smal. Lastige keuzes zijn dan onvermijdelijk, want de een wil in die situatie zoveel mogelijk vrij uitzicht houden, de ander juist een zo hoog mogelijk scherm om het geluid te weren. De werkgroep wil de groenstrook hier zoveel mogelijk behouden en tevens voor de deur kunnen parkeren, maar realiseert zich dat dit hier complex is. Niet al het groen kan blijven. De weg mag van de werkgroep in elk geval zo smal mogelijk worden gemaakt, zodat zoveel mogelijk groene ruimte behouden blijft. Dat neemt niet weg dat de tegen de spoorlijn aangelegde rij bomen in elk geval zal moeten verdwijnen. Ook voor een talud is het hier te smal. Om de hoogte optisch te verkleinen stelt de werkgroep voor om een haag of plantenbak voor het (groene) geluidsscherf te plaatsen. Verder is er aan de spoorzijde helaas niet tot nauwelijks plaats voor groen. De bomen aan de kant van de huizen kunnen blijven, waar de werkgroep erg blij mee is. Om die bomen goed in te passen komt er automatisch ook enige ruimte voor groen aan de voorkant van de woningen.

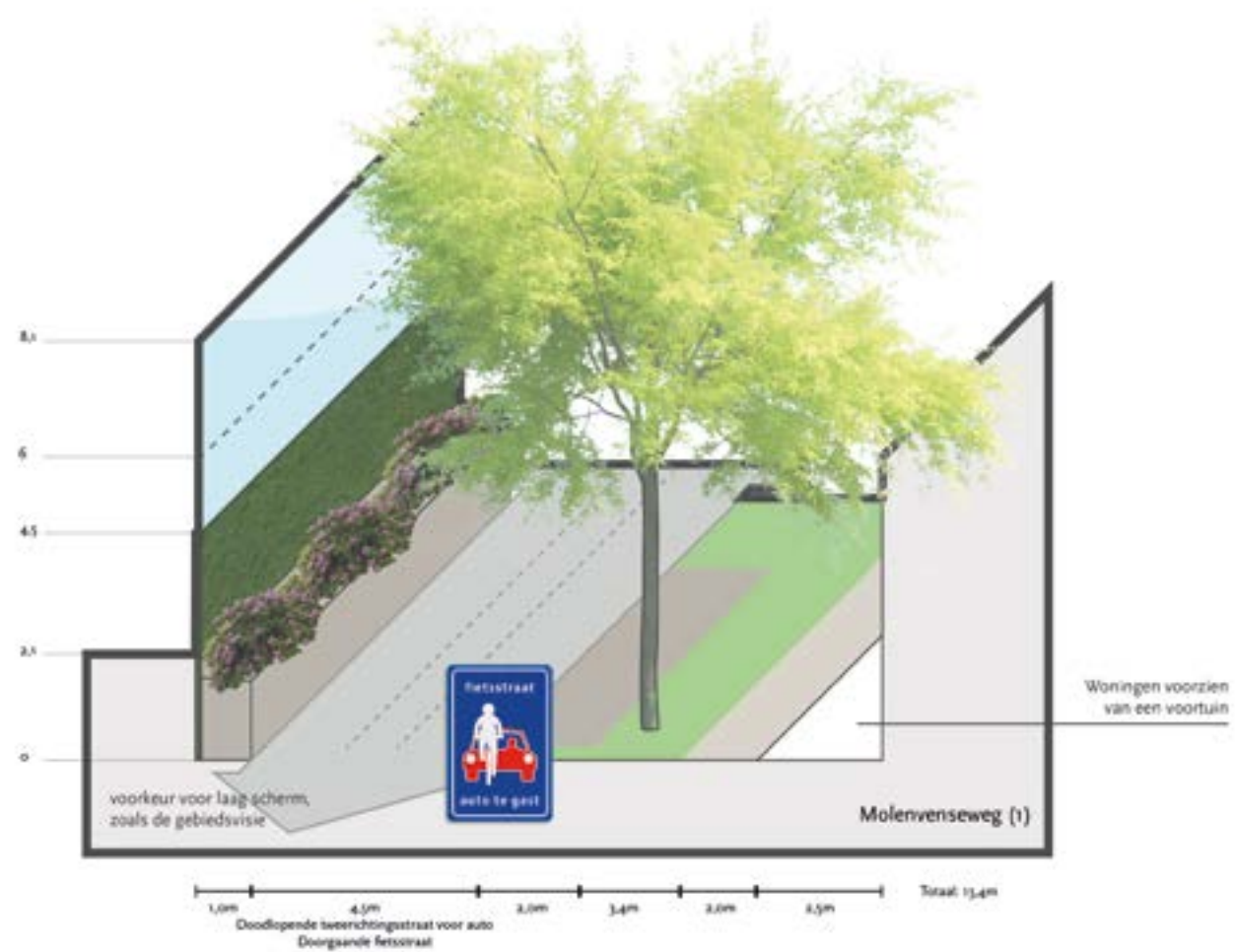
Korte fietsroute naar Loonsebaan

Volgens de Gebiedsvisie wordt dit deel van de weg een straat met alleen fietsverkeer in twee richtingen. De werkgroep juicht dit toe. De Molenvenseweg is en blijft een belangrijke fietsroute. De werkgroep wil voor fietsers in noordelijke richting de mogelijkheid scheppen dat zij via een scherpe bocht de Loonsebaan in kunnen rijden. Omrijden via de Wilhelminalaan is voor hen onlogisch en verdient daarom geen voorkeur. "Mensen nemen anders toch wel de kortste route," zo klonk in de werkgroep. Bestemmingsverkeer moet nog wel mogelijk blijven; bewoners en bezoekers moeten immers nog per auto naar diverse woningen in dit deel van de straat kunnen.

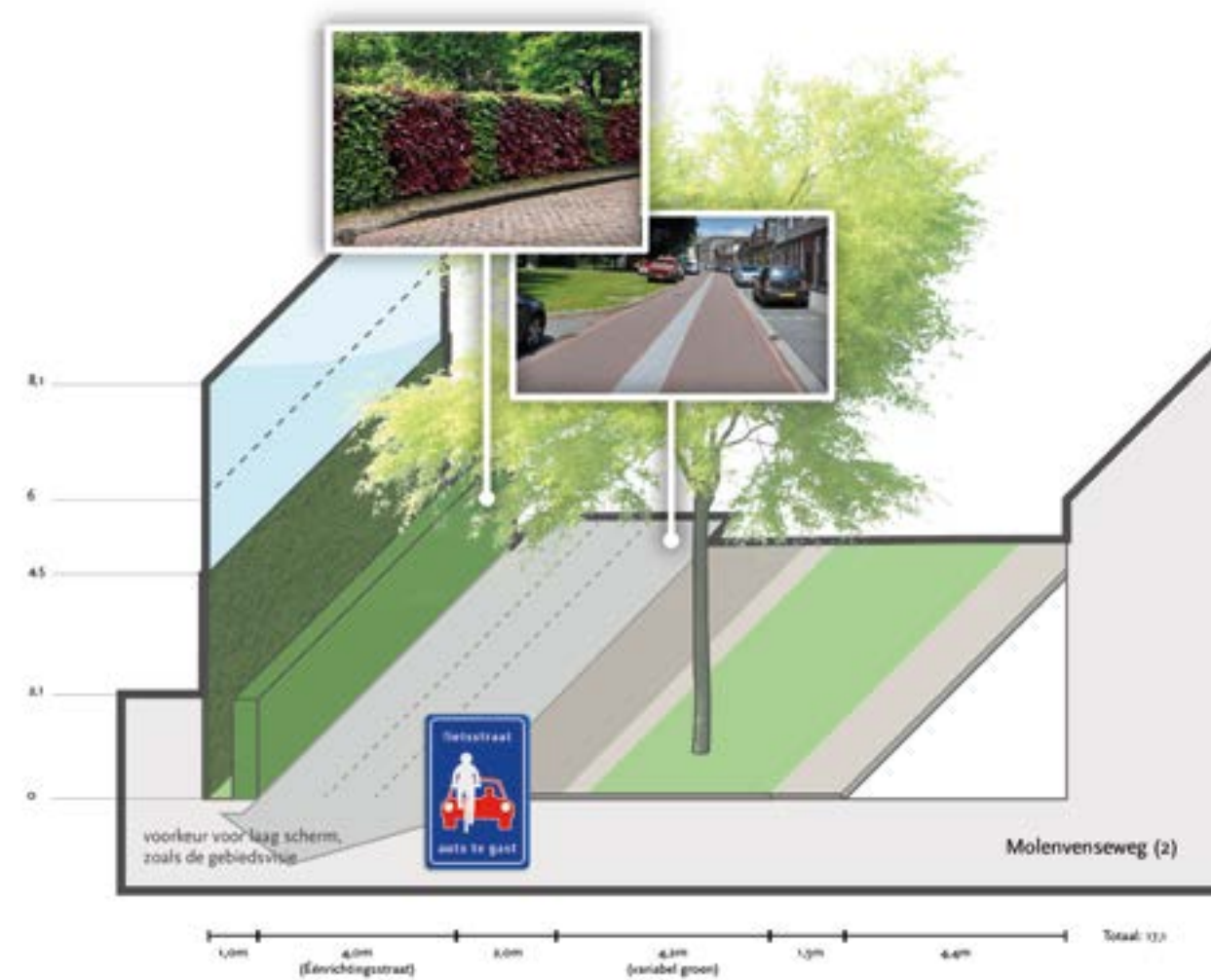


Molenvenseweg (midden)

Hier is de ruimte tussen de geluidsschermen en de woningen weer wat breder, waardoor het zowel mogelijk moet zijn om auto's in twee richtingen toe te laten, als voor de bomenrij te kunnen parkeren. De werkgroep staat volledig achter het idee om de weg hier in te richten als fietsstraat waarbij de auto te gast is. De werkgroep geeft daarbij echter de voorkeur aan autoverkeer in één richting. De parkeerstrook moet zo mogelijk groen blijven (half verhard), zo wil de werkgroep.



Molenvenseweg (Noord): Er is hier geen ruimte voor een talud, maar wel voor een haag.



Molenvenseweg (midden): Auto's parkeren hier straks bij voorkeur nog net voor de bomenrij.



Molenvenseweg (Zuid)

Ook hier wordt de weg ingericht als fietsstraat waarbij de auto te gast is. Alleen is hier de ruimte tussen de geluidsschermen en de woningen aan de smalle kant. De werkgroep realiseert zich dat het hier nog net voldoende breed is om auto's in één richting toe te laten. De werkgroep heeft er ook begrip voor dat de auto's dan niet voor de bomenrij kunnen parkeren, maar tussen de bomen in. Voor het overige hecht de werkgroep eraan dat de bovenbeschreven algemene inrichtingswensen voor het gebied ook hier worden gerespecteerd.



Pieter Bruegellaan (Noord)

Hier is voldoende ruimte om de grote bomen aan beide zijden van de weg te behouden, wat een wens van de werkgroep is. Volgens de Gebiedsvisie spoorzone komt er een fietsstraat in twee richtingen waarbij de auto 'te gast' is. Parkeren kan hier maar aan één kant van de weg, wat de werkgroep betreft aan de kant van de huizen.

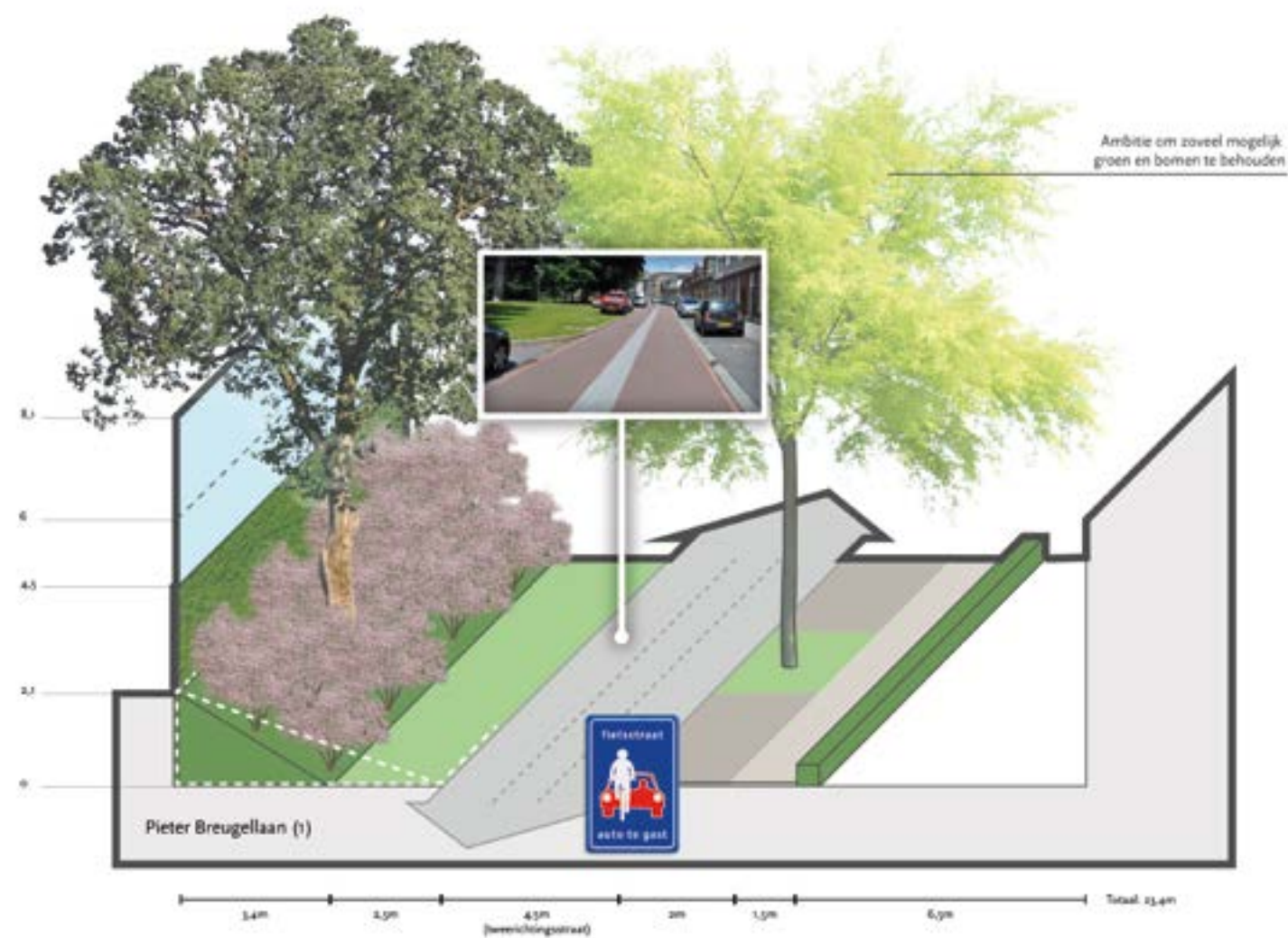


Pieter Bruegellaan (Zuid)

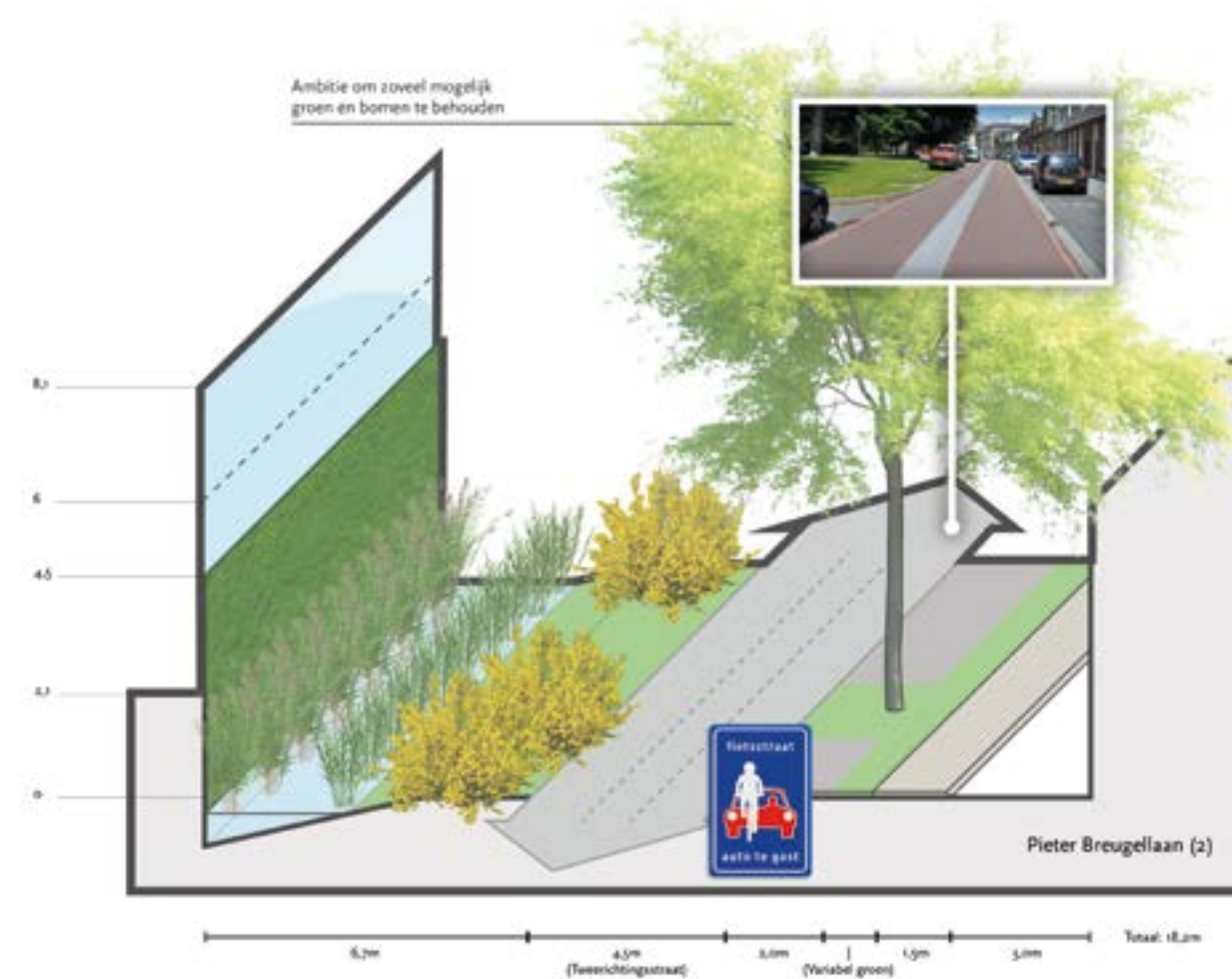
In dit deel van de laan bevindt zich water in de groene ruimte tussen het spoor en de weg. De werkgroep hecht eraan dat de hierboven beschreven algemene inrichtingswensen voor het gebied ook hier gerealiseerd kunnen worden.



Molenvenseweg (Zuid): Auto's parkeren hier bij voorkeur tussen de bomen.

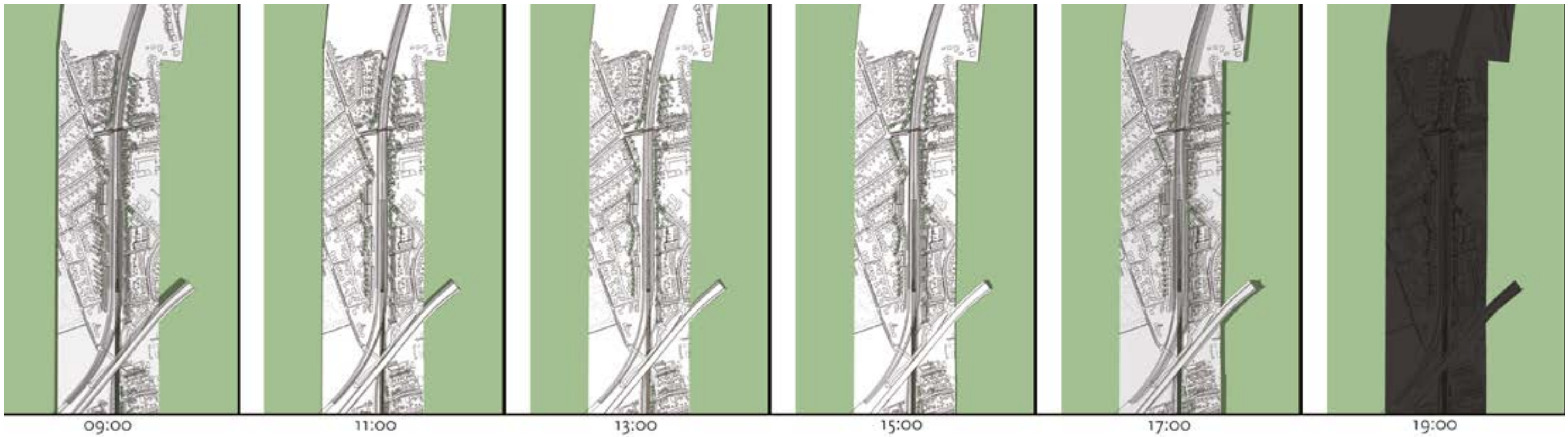


Pieter Bruegellaan (Noord): De platanen aan beide zijden van de weg kunnen blijven.

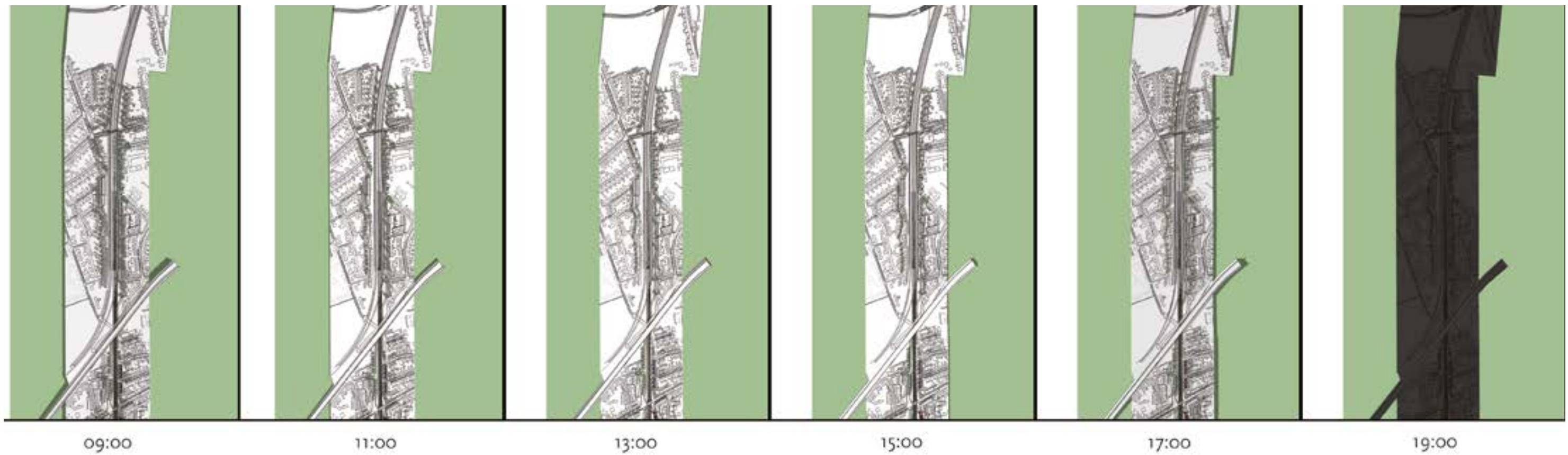


Pieter Bruegellaan (Zuid): De sloot in het zuidelijk deel van de Pieter Bruegellaan.

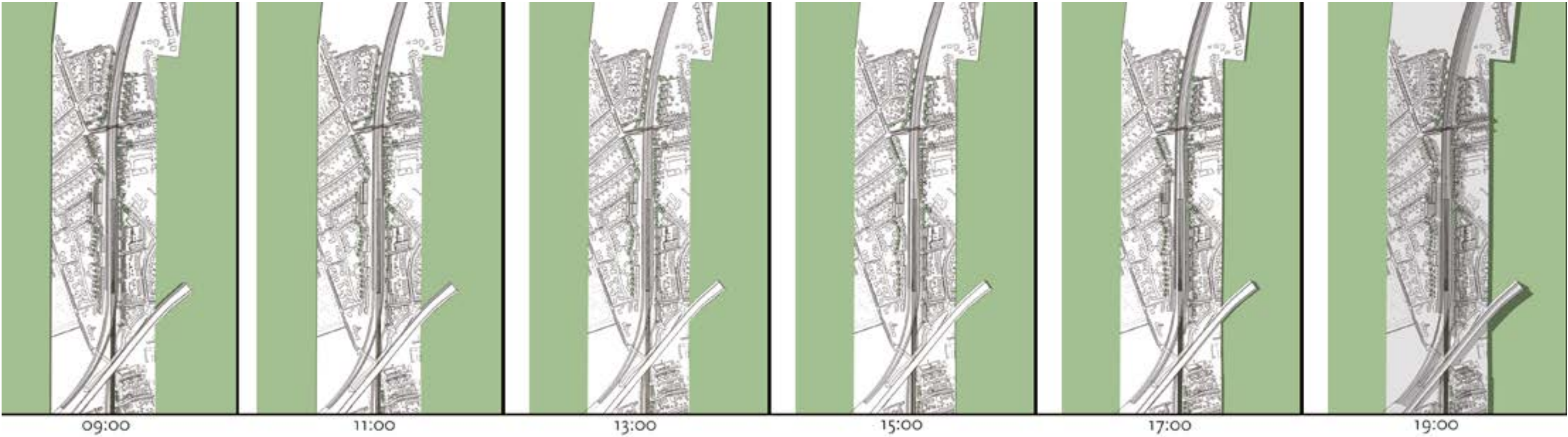
Schermen op basis van eerste geluidsberekeningen (ProRail)
Globale schaduwberekening op 21 maart



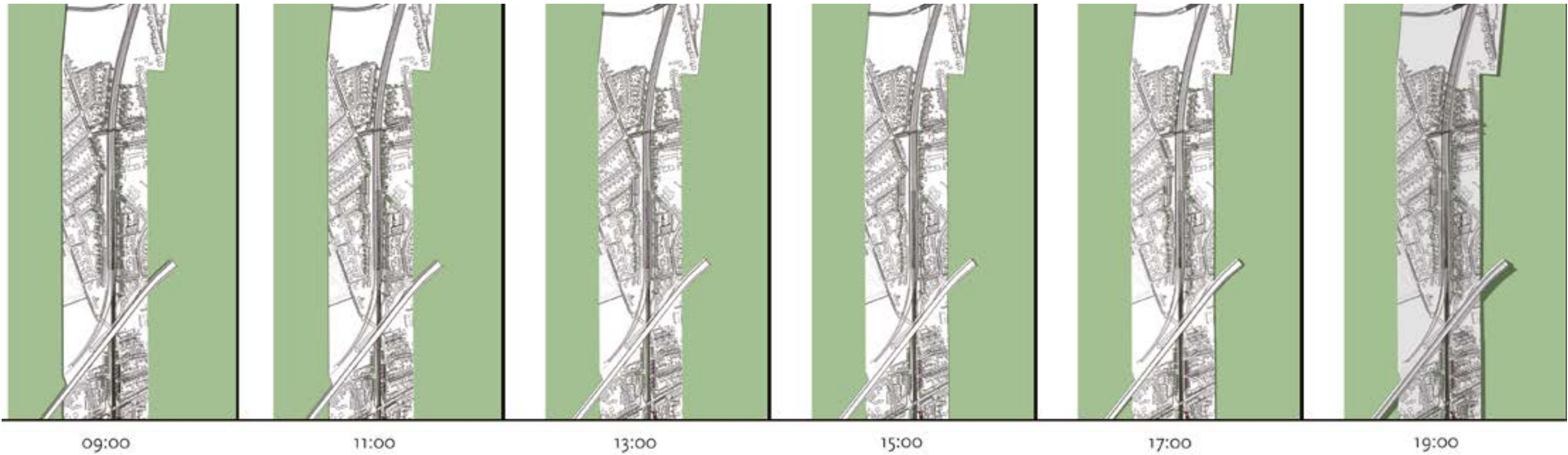
Schermen op basis van Gebiedsvisie spoorzone Vught (niet akoestisch getoetst)
Globale schaduwberekening op 21 maart



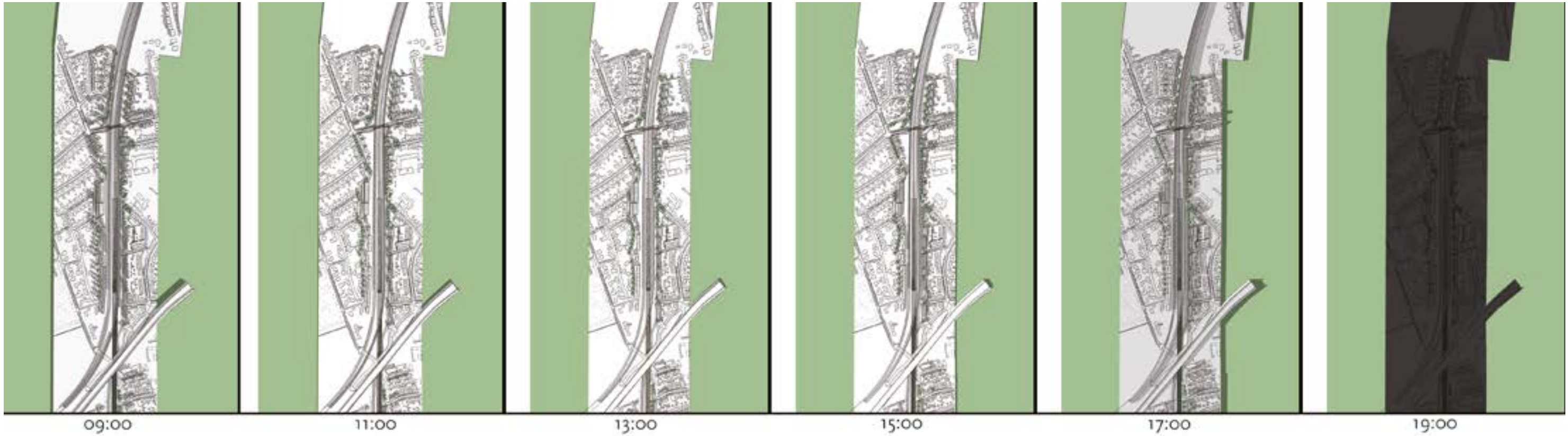
Schermen op basis van eerste geluidsberekeningen (ProRail)
Globale schaduwberekening op 21 juni



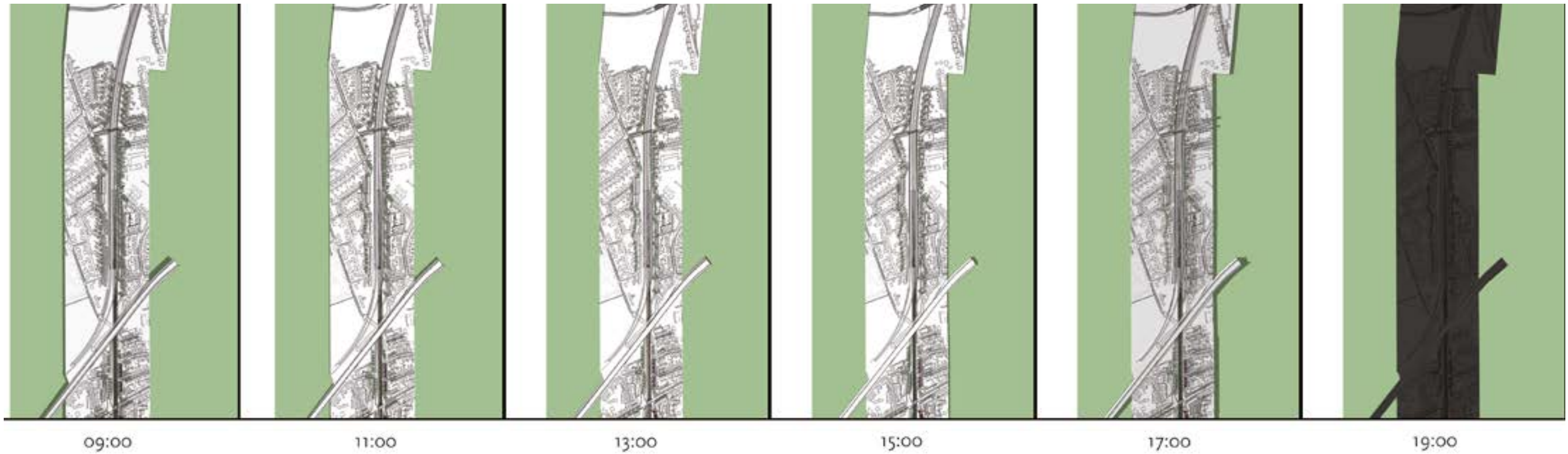
Schermen op basis van Gebiedsvisie spoorzone Vught (niet akoestisch getoetst)
Globale schaduwberekening op 21 juni



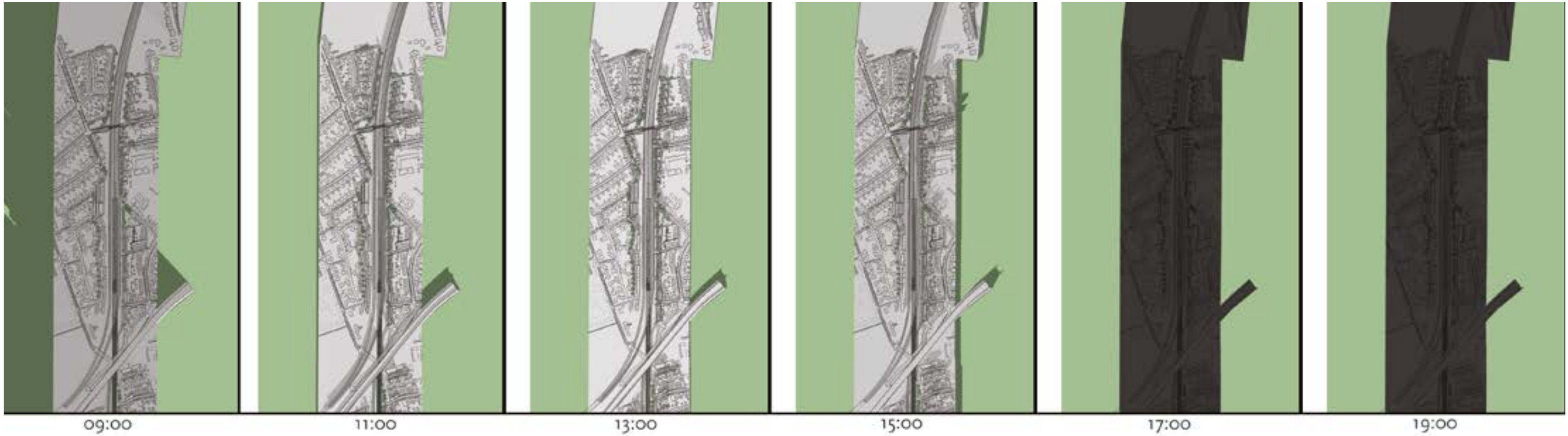
Schermen op basis van eerste geluidsberekeningen (ProRail)
Globale schaduwberekening op 21 september



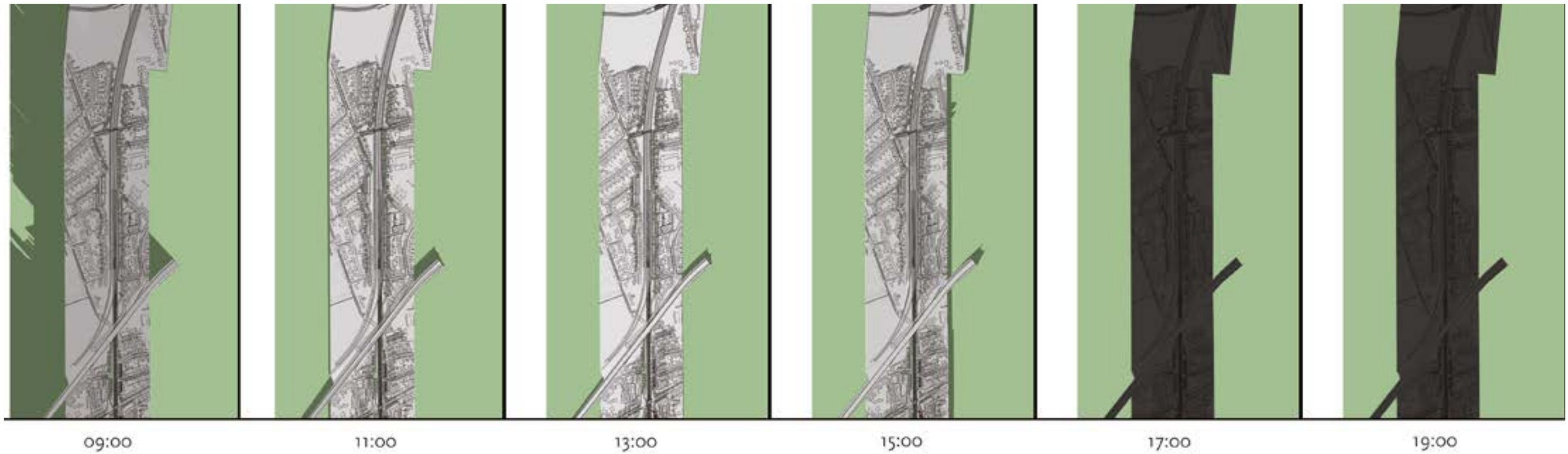
Schermen op basis van Gebiedsvisie spoorzone Vught (niet akoestisch getoetst)
Globale schaduwberekening op 21 september

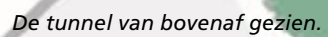


Schermen op basis van eerste geluidsberekeningen (ProRail)
Globale schaduwberekening op 21 december



Schermen op basis van Gebiedsvisie spoorzone Vught (niet akoestisch getoetst)
Globale schaduwberekening op 21 december





5.2 Kruising Loonsebaan

Ter hoogte van de Loonsebaan liggen nu drie sporen op straatniveau. In de toekomst komt hier een vierde spoor bij. In het kader van de veiligheid is ervoor gekozen om de overweg voor gemotoriseerd verkeer (met uitzondering van brommers) op te heffen en te vervangen door een ongelijkvloerse kruising voor alleen langzaam verkeer via een brug of een onderdoorgang.

Door het in stand houden van de kruising voor langzaam verkeer, kan deze plek onderdeel blijven uitmaken van een hoofdfietsroute door Vught, wat ook een uitdrukkelijke wens is van de werkgroep. Fietzers en voetgangers moeten straks via de Loonsebaan ook het spoor kunnen kruisen. De ruimte die hiervoor nodig is op deze plek is echter - mede vanwege de spoorverbreding - nogal beperkt. Daarom vraagt een mooie, veilige oplossing alle aandacht. De kruising moet sociaal veilig zijn, kwaliteit uitstralen en in een groene omgeving liggen, zo vindt de werkgroep. De werkgroep vindt het daarom van belang om de kruising niet alleen als een civieltechnische uitdaging te bekijken.

Een tunnel om het spoor te kruisen

De werkgroep heeft zich gebogen over drie oversteekmogelijkheden, waarvan één brug en twee tunnelvarianten. Daarbij viel de brug al snel af, omdat die door de hoogte zeer lange opritte krijgt, van zo'n 225 meter. Kortere opritte worden te steil om tegenop te fietsen. Opritte van 225 meter of meer zijn vanwege de krapte ter plekke amper inpasbaar. In elk geval zijn opritte van die lengte geen sieraad voor het oog, zo vindt de werkgroep.

De werkgroep wil hier dan ook een tunnel om het spoor te kruisen. Uitgaande van een tunnel voor langzaam verkeer, gaat de voorkeur van de werkgroep uit naar de variant zonder een extra dek (variant 1.2) voor het autoverkeer van en naar de Isabellastraat. Zo'n extra dek zou de tunnel langer maken. De voorkeur gaat uit naar de kortste onderdoorgang die bij de juiste inpassing ook de minste hinder oplevert voor de bereikbaarheid van de woningen aan de Loonsebaan. Deze tunnel biedt tevens over de volle lengte vrij doorzicht, wat de sociale veiligheid ten goede komt. Wanneer er ook in het midden daglicht in kan vallen zou dat helemaal mooi zijn. Doordat de sporen zo dicht mogelijk op elkaar liggen om zo weinig mogelijk ruimte in beslag te nemen, is er echter geen ruimte om daglichtopeningen halverwege de tunnel te maken. Om de kruising sociaal veilig te houden, is goede kunstverlichting dus van cruciaal belang. De suggestie wordt gedaan om er ook (nep)camera's op te hangen, om de veiligheid nog extra te verbeteren.

Sociaal veilig

Door de werkgroep is het voorstel gedaan om het plafond van de tunnel breder te maken dan de bodem door de wanden wat te laten wijken. Zo kun je naar boven toe een gevoel van ruimte creëren. Daarbij vraagt de werkgroep om een bekleding van de tunnelwanden waarop je moeilijk graffiti kunt spuiten. Dit draagt in veler perceptie bij aan een sociaal veiliger gevoel.

Op de visual is te zien dat de ruimte direct voor de opening van de tunnel geheel vrij ligt. Wordt dit door de werkgroep gewenste ontwerp gerealiseerd, dan hoeven fietsers niet tussen twee steeds hoger oplopende zijwanden door naar de tunnelingang te fietsen. Dergelijke wanden zijn bij tunnels echter wel vaak nodig om te voorkomen dat het grondwater de tunnel in loopt. In de situatiekening is dit opgelost door een grondwaterkering onder het maaiveld aan te brengen.

Geluidsschermen

De voorkeur gaat uit naar een transparant geluidsscherm boven de tunnelingang ter hoogte van het spoor. Wat de werkgroep betreft, wordt dit scherm boven de tunnel geheel in glas uitgevoerd en loopt dit glaswerk verder door dan alleen boven de ingang van de tunnel. Fraai zou het zijn wanneer het glaswerk net zo lang kan zijn als de weg breed is, van gevel tot gevel berekend. Zo kijk je vanuit de ene kant van de Loonsebaan, door het glas naar het andere deel van de Loonsebaan en houd je in de straat het huidige visuele beeld zoveel mogelijk in stand.



Vlekkenplan Loonsebaan.



Ingang tunnel

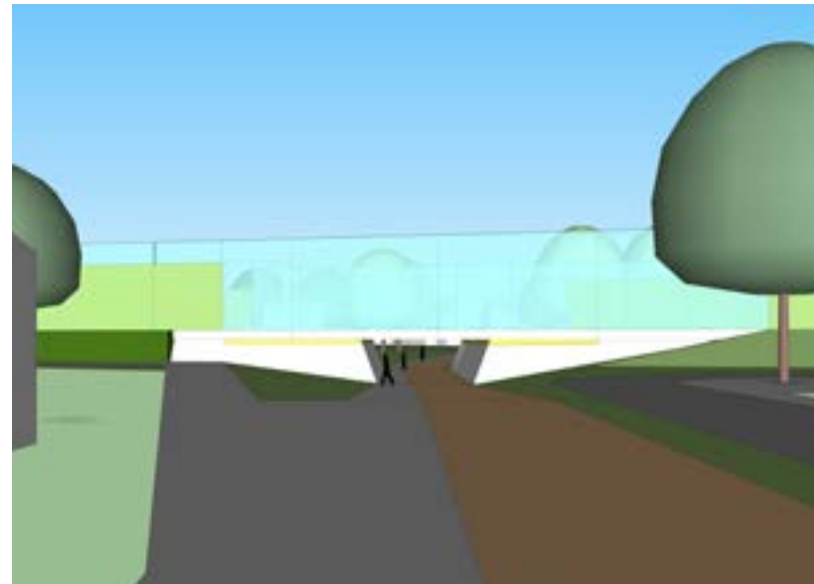
Het fietspad naar de tunnelingang heeft aan de westzijde een voor fietsers in de regel gemakkelijk te nemen hellingspercentage van 4%. Aan de oostkant is dit echter steiler, namelijk 5%. Bij een korte tunnelhelling is dit acceptabel, zo is aan de werkgroep toegelicht. Een wat steilere helling is nodig, omdat de tunnel anders te lang wordt en de inrit van een perceel met garage blokkeert. Aan de westzijde van de tunnel komt het fietspad uit op de parallelweg van de Loonsebaan, wat een wens van de werkgroep betrof. De werkgroep wijst erop dat die parallelweg nu is ingericht voor eenrichtingsverkeer, terwijl het fietspad straks in twee richtingen bereden wordt. De werkgroep gaat er dan ook van uit dat deze parallelweg straks veilig wordt ingericht voor fietsverkeer in twee richtingen.

Speelruimte en parkeren

De werkgroep hecht zeer aan voldoende speelruimte voor de kinderen en parkeerruimte voor automobilisten. Daarom wil de werkgroep dat er bij beide tunnelingenangen genoeg ruimte overblijft om een speelveldje in het groen te creëren en heeft de werkgroep tevens gevraagd om de Loonsebaan aan de oostzijde van het spoor in te richten als fietsstraat, zodat ruimte ontstaat voor parkeerplaatsen voor auto's en bomen langs de Loonsebaan.

Aanvullende wensen bewoners Loonsebaan

Nadat de werkgroep haar activiteiten had afgerond, gaven bewoners van de Loonsebaan nog een lijst met 'klantwensen' mee. Bij het doornemen van de klantwensen van bewoners van de Loonsebaan bleek dat deze grotendeels besproken zijn in de werkgroep. Er is daarom geen aparte brief met antwoorden opgesteld. Voor de volledigheid is de lijst wel opgenomen als bijlage bij dit document.



Oostzijde: De werkgroep wil graag zowel een schuine wand als een groot glazen geluidsscherm.



Westzijde: De tunnel biedt een ver doorzicht waarmee de sociale veiligheid gebaat is.



5.3 Kruising N65 – spoor

Ten zuiden van de Loonsebaan begint de spoorlijn langzaam te zakken tot hij ter hoogte van de N65 volledig verdiept ligt. Dat betekent dat de N65 in de nieuwe situatie over het spoor heen gaat. Nu gaat de weg er nog onderdoor. Aan de oostzijde van de spoorlijn komt mogelijk een fietstunnel onder de N65. Bestuurders moeten hier nog over besluiten. In het ontwerp is deze fietstunnel wel al als uitgangspunt meegenomen. Voor alle verkeer zijn de Rembrandtlaan en de Lekkerbeetjenlaan straks verbonden door een nieuw wegdek over het spoor. Dit wegdek komt iets ten noorden van de N65 te liggen.

Verloop proces

Tijdens de eerste twee sessies van de werkgroep in januari en februari 2016 was het uitgangspunt gebaseerd op het voorlopig voorkeursalternatief N65 dat de af- en opritten van de N65 ter hoogte van de Rembrandtlaan respectievelijk de Olmenlaan afgesloten zouden worden. De werkgroep is op basis van dat gegeven ook aan de slag gegaan. Er werd gewerkt aan het formuleren van uitgangspunten voor het gebied en het benoemen van waarden die wat de werkgroep betreft gerespecteerd zouden moeten worden bij de uiteindelijke invulling van de plannen. Op 24 maart 2016 koos de Stuurgroep N65⁵ er echter voor om de afrit Rembrandtlaan (niet de oprit) en de oprit Olmenlaan te handhaven. Met dit nieuwe voorkeursalternatief veranderde het ontwerp waar de werkgroep zich over had gebogen.

Het proces van de werkgroep Kruising N65 - spoor is daarmee anders verlopen dan dat van de andere werkgroepen. De deelnemers waren onaangenaam verrast door de keuze over de op- en afritten van de N65. In de derde sessie van de werkgroep - op dins-

dag 5 april 2016 - is daarom vooral gesproken over het voorkeursalternatief voor de N65 en het vervolgproces van de werkgroep. Om het proces goed te doorlopen is vervolgens besloten om drie extra sessies voor de werkgroep in te plannen.

Het handhaven van de afrit Rembrandtlaan en de oprit Olmenlaan zorgde voor een uitbreiding van het gebied waarvoor de werkgroep kon meedenken over de inpassing. Daarom zijn vanaf de vierde sessie op verzoek van de werkgroep ook bewoners van de Aert Heymlaan en de Heikantstraat bij de werkgroep aangesloten.

Waarden

De deelnemers hadden al eerder waarden voor het gebied meegegeven die in de nieuwe situatie moeten worden gerealiseerd. De deelnemers vinden dat het gebied groen, leefbaar, veilig en verkeersluw moet zijn. Die waarden blijven ook na het besluit om de af- en oprit open te houden, onverkort van toepassing.

⁵ Waarin de wethouders van 's-Hertogenbosch, Vught en Haaren en de provincie Noord-Brabant zitting nemen. Deze voorkeur is vervolgens voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Milieu die het Voorkeursalternatief van de Stuurgroep N65 heeft vervat in een Startbeslissing waarover de Tweede Kamer op 27 juni 2016 is geïnformeerd.



Rembrandtlaan

GROENSTRUCTUUR

- bestaande bomen
- nieuwe bomen
- heesters
- rietoever
- hagen
- gras en kruidachtige gewassen

WATER

- water

INFRASTRUCTUUR

- rijweg
- fietstraat
- fietspad
- parkeervak
- voetpad
- voetpaden parkzone
- geluidsscherm

SPOOR

- spoorbaan
- spoorzone
- kunsthwerk en stempeling

BOUWKUNDIGE ELEMENTEN

- gebouw
- kerende constructie

Groen en leefbaar

De werkgroep wil de geluidsschermen een groene uitstraling geven door de schermen te laten begroeien. Ook wil de werkgroep zo laag mogelijke schermen, met een maximaal geluidsabsorberend effect. Voor het ruimtelijk effect zouden de geluidsschermen aan de bovenzijde transparant moeten zijn en voorzien van een zo helder mogelijk - dus geen gekleurd - materiaal. Met transparante schermen wordt het zonlicht maximaal doorgelaten in de straten en naar de woningen en zullen de schermen minder in het oog vallen. Waar de geluidsschermen zullen komen en hoe hoog ze zullen worden, zal overigens pas duidelijk zijn wanneer de berekeningen voor geluid langs de N65 en het spoor zijn afgerond.

Verder heeft de werkgroep een voorkeur voor een groene inrichting van alle niet-bebouwde zones. Speciale aandacht werd in dit licht gevraagd voor het gebied rond de Rembrandtlaan. Waar mogelijk moet dit parkachtig worden ingericht met de nodige voorzieningen voor parkeren (op straat), wandelen en spelen. De werkgroep vraagt rekening te houden met de verjonging van de wijk. De werkgroep juicht het toe dat het dek van de verbinding Rembrandtlaan-Lekkerbeetjenlaan dichtbij de N65 wordt gelegd, zodat er tussen de weg en de woningen zoveel mogelijk (groene) ruimte overblijft en de fietstunnel zo kort mogelijk kan blijven.

De ruimte die de N65 inneemt blijft gelijk, maar toch is het mogelijk dat er als gevolg van het nieuwe wegontwerp minder parkeerplaatsen terug komen. De werkgroep heeft zich in dit licht gebogen over de vraag wat bij het bestemmen van de schaarse ruimte meer prioriteit zou moeten krijgen: groen of parkeren. Daaruit kwam geen duidelijke voorkeur voor het een of het ander naar voren. Beide zijn belangrijk, zolang het maar aansluit op de gewenste inrichting.

Veilig en verkeersluw

Veilige fietsroutes zijn essentieel. Daarvoor wordt de Pieter Bruegellaan ingericht als fietsstraat en zal er voor motorvoertuigen een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur blijven gelden op alle wegen in het gebied. In fietsstraten is de auto 'te gast'. Doorgaand verkeer moet in de hele wijk worden ontmoedigd. Waar nodig in verband met de verkeersveiligheid is het verzoek fietspaden en stroken voor het autoverkeer van elkaar te scheiden. De werkgroep wil dat er een veilige aansluiting komt van de Rembrandtlaan op de aansluitende wegen. In het ontwerp komt er bij de kruising van de Rembrandtlaan-Lekkerbeetjenlaan over het spoor een vrijliggend fietspad in twee richtingen naast het wegdek voor het autoverkeer. De werkgroep wil dat er speciaal gelet wordt op de veiligheid van die plekken waar fietsers wegen met autoverkeer moeten oversteken, zoals de kruising Lekkerbeetjenlaan en Aert Heymlaan.

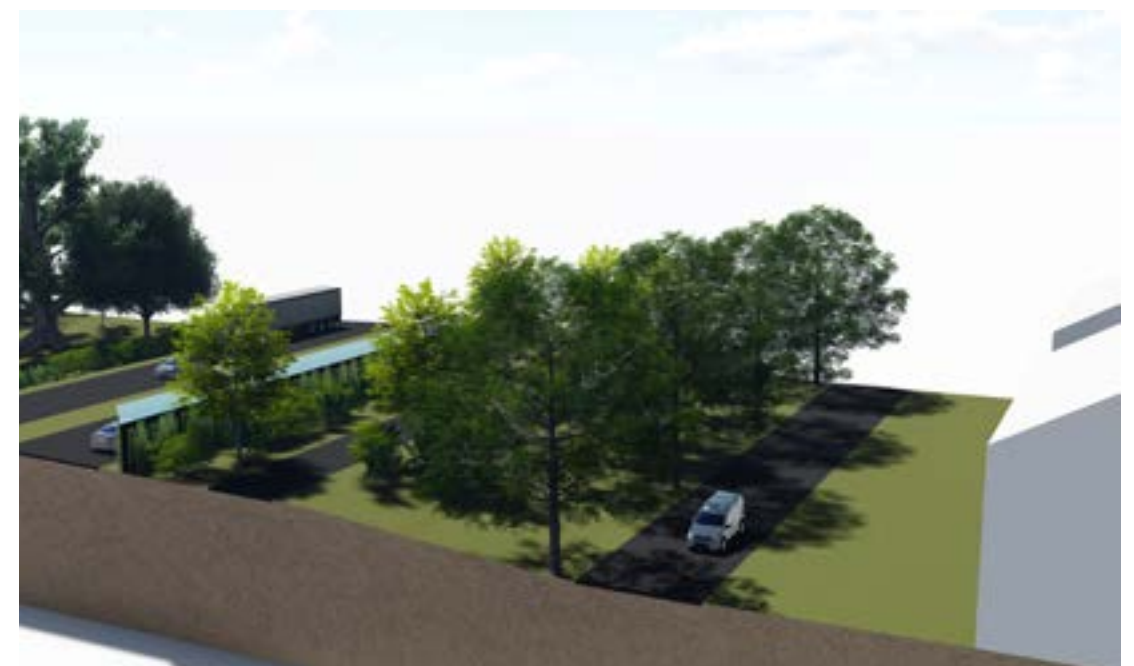
Leden van de werkgroep willen dat de wegen zo verkeersluw mogelijk worden ingericht. Zo willen zij graag dat de doorstroming van het autoverkeer vanaf de Rembrandtlaan naar de Aert Heymlaan wordt bemoeilijkt en dat er verkeersremmende maatregelen worden toegepast in de Olmenlaan.

Fietstunnel

Door de omkering van N65 en spoorlijn vervalt de verbinding via de Aert Heymlaan aan de westzijde. Vanuit de werkgroep komt de wens om de fietsverbindingen aan beide zijden van de knoop N65-spoor in stand te houden. In het ontwerp is, in afstemming met de opdrachtgevers, enkel een fietstunnel aan de oostzijde opgenomen.

Er is uitgebreid gesproken over de fietstunnel. Omdat de N65 ongeveer op maaiveld ligt, komt de fietstunnel deels onder het maaiveld. Naast het 3,5 meter brede fietspad komt er ook een 1,5 meter breed voetpad in de tunnel. Aandachtspunt is de lus in het fietspad naar boven toe, langs de Pieter Bruegellaan. De werkgroep wil de hellingshoek voor de fietsers zoveel mogelijk beperken, tot maximaal 3 à 4 procent. Dat is helaas niet mogelijk. Het fietspad krijgt een helling van 4 procent in de tunnel en over een korte afstand een hellingshoek van 4,5 procent. Bij een flauwere helling zou meer ruimte voor het ontwerp nodig zijn en die is hier niet beschikbaar.

Punt van aandacht is de sociale veiligheid in de tunnel. De wens wordt meegegeven om de fietstunnel visueel te verkorten en sociaal veiliger te maken door een opening te creëren tussen de twee wegen waar de tunnel onderdoor gaat, de N65 en de nieuwe verbindingsweg tussen de Rembrandtlaan en de Aert Heymlaan. Daarmee kan meer daglicht in de tunnel vallen. Ook de verdere vormgeving van de tunnel - met schuine wanden, lichte materialen en goede verlichting - zal ervoor zorgen dat de onderdoorgang open en vriendelijk aanvoelt. Het idee is geopperd om de wanden te laten bewerken door een kunstenaar om graffiti tegen te gaan.



Detail fietsverbinding

Principeprofiel Rembrandtlaan



Referentiebeelden beplanting



Referentiebeelden fietstunnel



Referentiebeelden geluidsschermen



5.4 N65 – Molenstraat

Als de nieuwe spoorlijn straks klaar is, ligt hij in het hier besproken gebied volledig verdiept. Volgens de werkgroep komen daarmee een paar belangrijke uitdagingen voor dit gebied aan het licht: zorg dat de bak veilig is, zorg ook voor een sociaal veilige inpassing en benut de kans om de barrière die het spoor nu tussen het oosten en westen van Vught vormt, zoveel mogelijk op te heffen.

De verdieping van het spoor ziet de werkgroep als een kans om het gebied ten westen en ten oosten van de spoorlijn als één groen gebied met elkaar te gaan verbinden. De suggestie is dit als een samenhangende groene parkruimte met veel verblijfskwaliteit in te richten. Wat de werkgroep betreft draait het hier dus vooral om veiligheid, uitzicht en een goede ruimtelijke inpassing.





Veiligheid

De werkgroep onderstreept het belang dat de veiligheid in alle opzichten moet worden gewaarborgd. Daarbij doelt de werkgroep vooral op het tegengaan van suïcides rond de spoorlijn, de risico's van hangjongeren in de fietsenstallingen en op het stationsplein en op het waarborgen van de veiligheid voor bijzondere doelgroepen, zoals slechtzienden.

De randen van de bak steken ongeveer één meter (80 tot 125 centimeter) boven de grond uit. Om te verhinderen dat passanten (en dan vooral de 'waaghalzen' onder hen) te gemakkelijk op de rand kunnen klimmen en in de bak kunnen vallen, komt er in elk geval een hek op dat het geheel tot zo'n 1.80 meter afschermt. De werkgroep ziet dit hek hier het liefst als een mooi parkhek. Omdat de werkgroepleden verwachten dat de betonnen bak geen sieraad voor het oog zal zijn, stellen zij voor dat het hekwerk extra fraai wordt uitgevoerd, met daaronder een haag voor het betonnen deel van de bak. Zo verwacht de werkgroep het geheel een sjiekere uitstraling te geven en het graffiti-bestendig te maken.

Uitzicht

De werkgroep ziet het zicht niet graag belemmerd door grote betonnen randen. Zo vinden de leden van de werkgroep het belangrijk dat je er gemakkelijk overheen kan kijken en dat de groene ruimte ten oosten en westen van het spoor als één geheel oogt⁶. Verder geven zij aan dat fietsers en voetgangers de bak gemakkelijk moeten kunnen oversteken. Om dit alles te bereiken onderstrepen zij het belang van een logisch en samenhangend fiets- en wandelpadennetwerk met logische oversteekmogelijkheden. Verder bepleiten zij een levendige inrichting met speelreintjes, bankjes en wandelroutes voor alle doelgroepen. Dit alles is goed voor het verblijfsklimaat en past bij het groene karakter van Vught.

Ruimtelijke inpassing

Voor een goede ruimtelijke inpassing van de nieuwe spoorlijn in het gebied tussen de N65 en de Molenstraat zijn in de werkgroep een paar belangrijke bouwstenen besproken:

- De aanleg van een padennetwerk.
- Het goed integreren van waterpartijen en hoogteverschillen⁷.
- Het hergebruiken van (het gebied van) de oude spoorlijn.

Het verdiepte spoor ligt straks op zo'n drie meter ten oosten van het huidige spoor. Daarmee komt aan de westzijde een extra strook grond vrij. Deze strook biedt nieuwe mogelijkheden voor een groene ruimte met parkactiviteiten. De werkgroep stelt voor die ook als zodanig te benutten.

De werkgroep is zich ervan bewust dat de ruimte op sommige plekken aan de oostzijde uiterst beperkt is. De uitdaging is dan ook het leefklimaat aan de oostkant zo goed mogelijk te behouden en tegelijkertijd ook hier een groen beeld te creëren. Volgens de werkgroep is het goed voor het leefklimaat aan de oostzijde wanneer het autoverkeer waar mogelijk wordt geweerd en de fiets voorrang krijgt in de straten en lanen langs het spoor. Daarom stelt de werkgroep voor de weg over de gehele lengte van dit deelgebied in te richten als een fietsstraat. De werkgroep vraagt de ruimte die naast de fietsstraat, de parkeerplekken en de stoep overblijft, groen in te richten. Daarbij moet van de werkgroep wel rekening gehouden worden met een belangrijk uitgangspunt dat op bestuurlijk niveau is vastgesteld: de circa tweehonderd parkeerplaatsen in dit deel van Vught moeten behouden blijven.

6 Met één kanttekening: het uitzicht vanaf het zuidelijk deel van de Van Miertstraat op het aan de andere kant van het spoor gelegen grote parkeerterrein bij het station is minder fraai.

7 De werkgroep heeft daarbij aangeven dat de bestaande waterlopen niet alleen functioneel hoeven te zijn. Deze kunnen ook ingericht worden als waterspeelplaats.

Inpassen spoorbak

Inpassing spoorbak



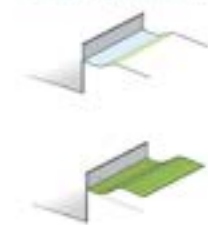
chique
materialisering



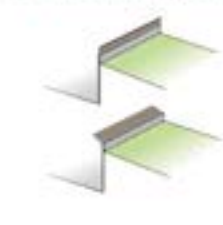
groen inpassen



maak hoogteverschillen



lagere spoorbak met valbescherming



Een veilig hek maar ook een mooi hek.

Samenhangend padennetwerk

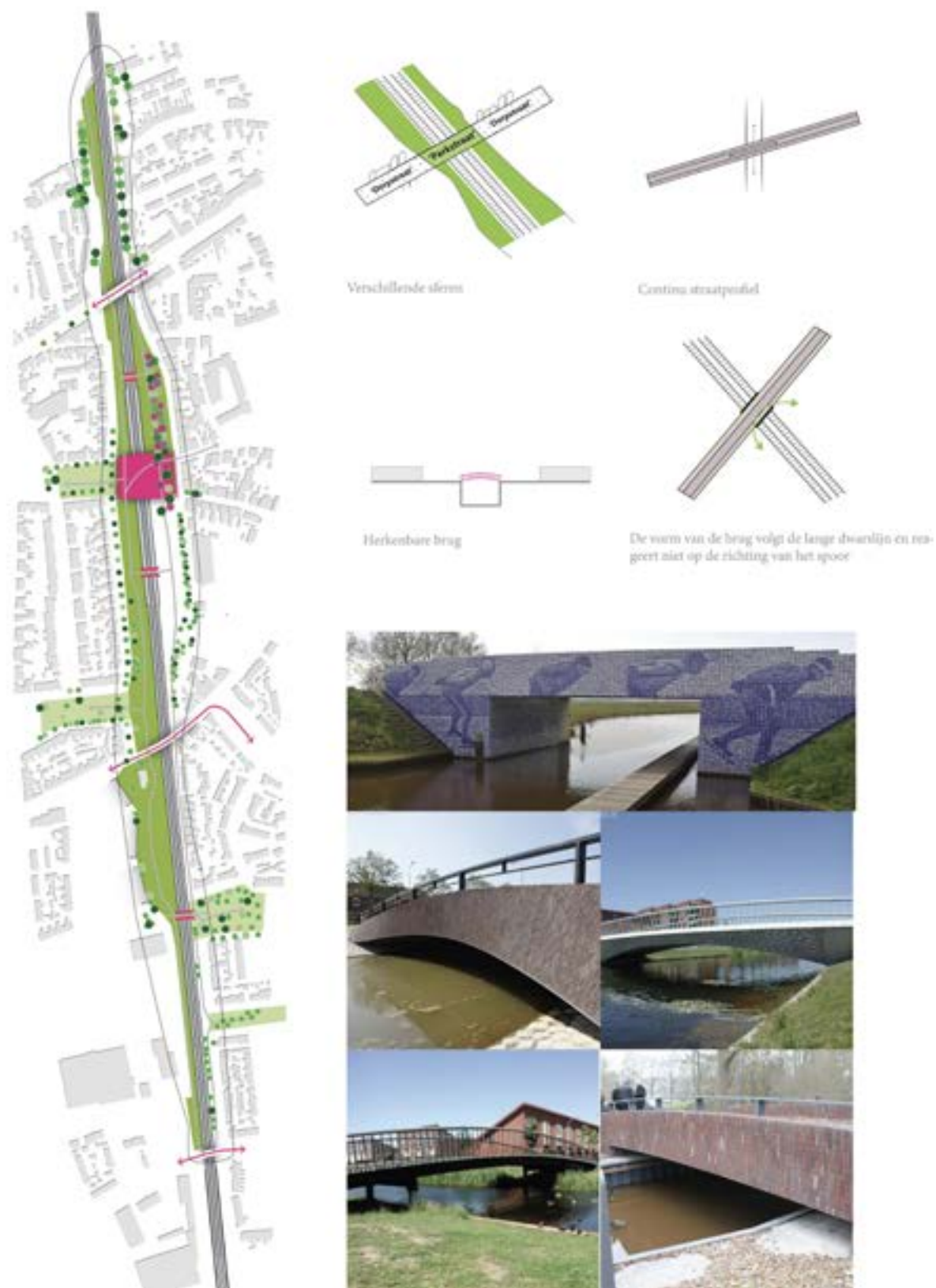
meanderend padennetwerk



De opties voor paden en lanen in beeld.

Samenhangend padennetwerk

Bruggen



Een extra wens van de werkgroep is een brug voor fietsers over de spoorbaan.

Samenhangend padennetwerk

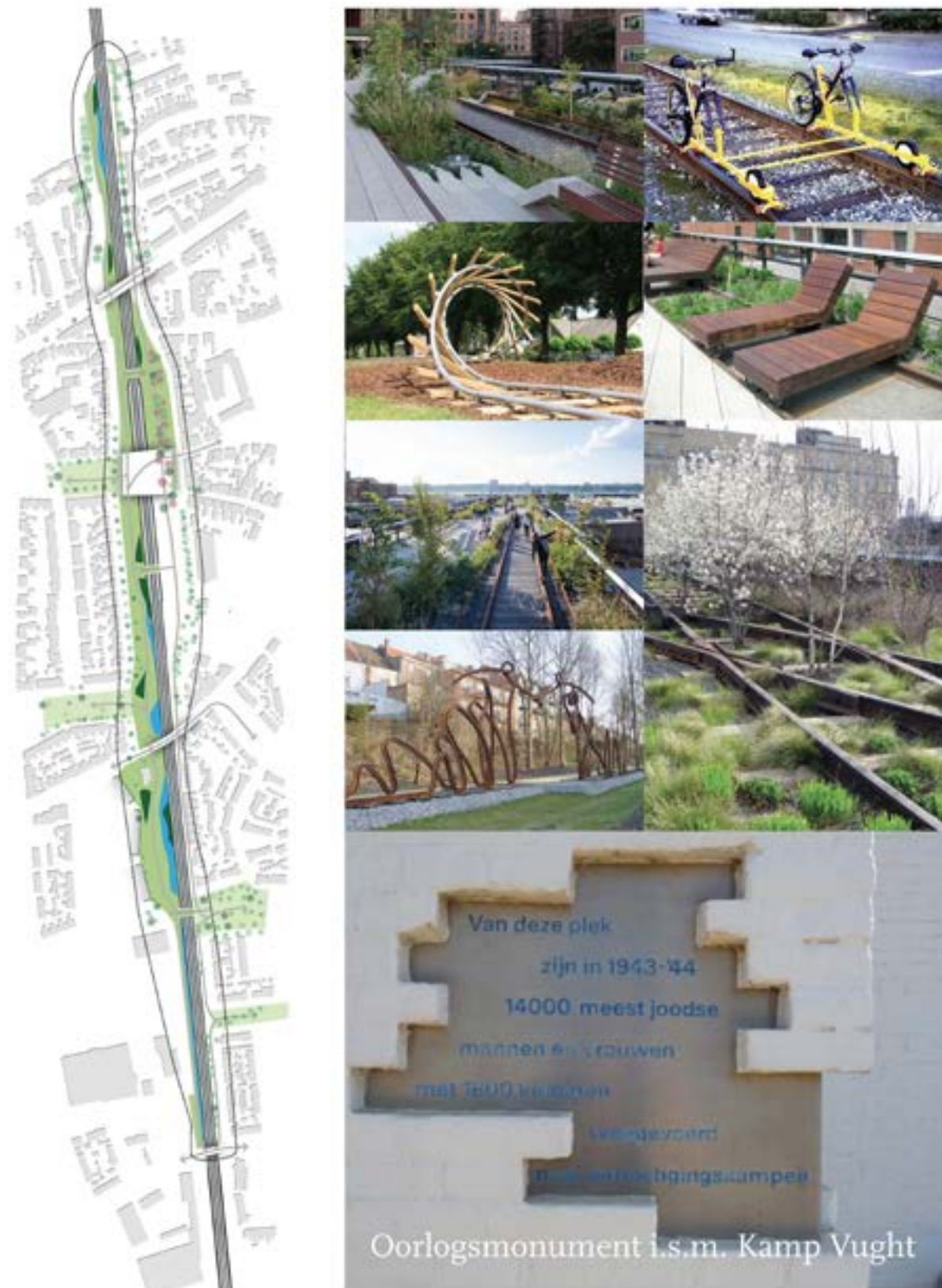
Extra langzaamverkeersbruggen



De werkgroep heeft de wens om twee voetgangersbruggen te realiseren.

Inrichtingselementen

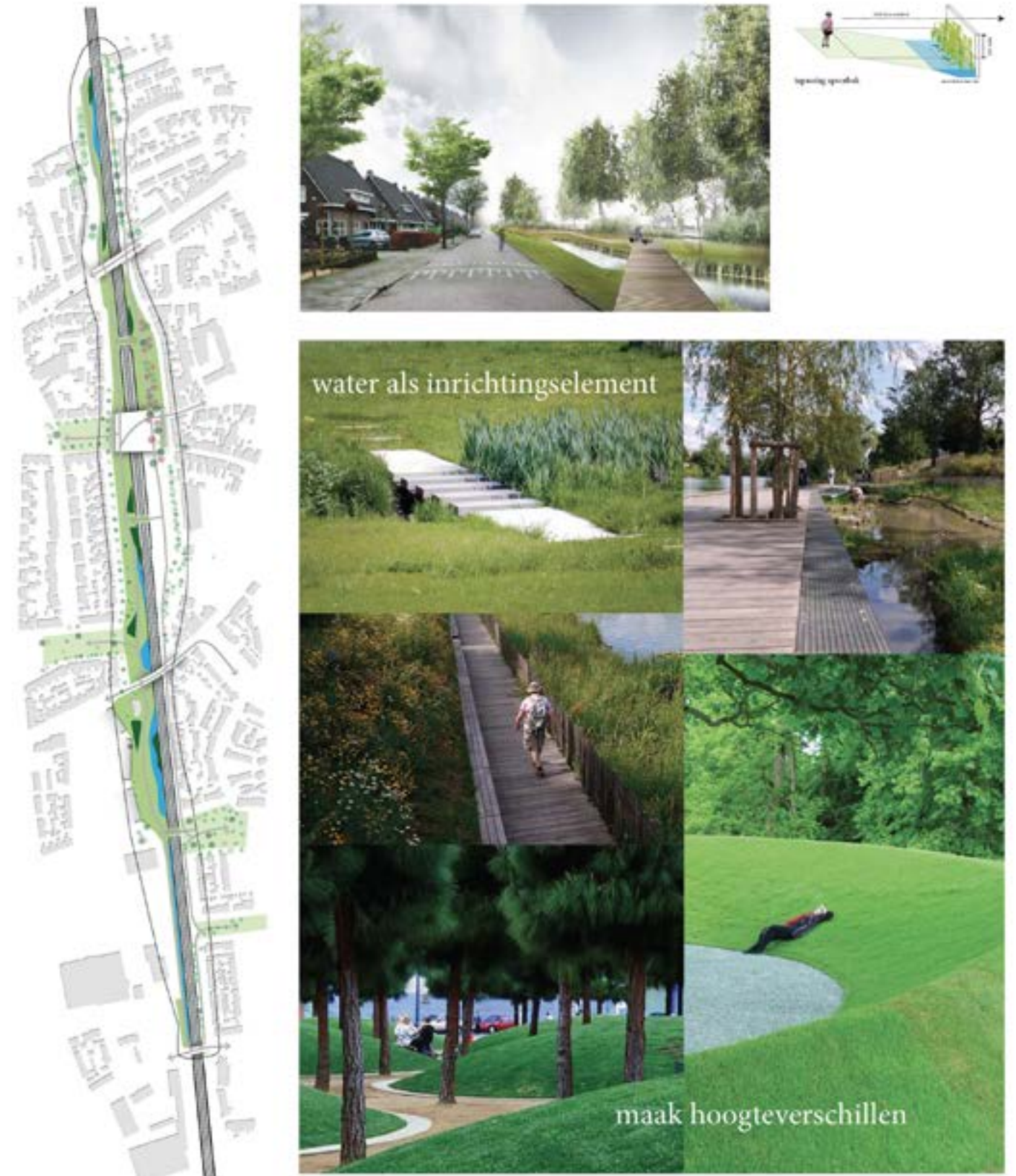
Spoorelementen & aandacht voor het oorlogsverleden



Wees creatief met oude spoorelementen en heb aandacht voor het oorlogsverleden.

Inrichtingselementen

Water & hoogteverschillen



Breng water & hoogteverschillen aan in het landschap.

Parkactiviteiten

Spelen en spelaanleiding



Creëer voldoende ruimte voor spelen en ontmoeten.

Parkactiviteiten

Zitten en ontmoeten



Maak ruimte voor zitten en ontmoeten.



Rembrandtlaan

Ter hoogte van de Rembrandtlaan blijft er tussen het spoor en de bebouwing relatief weinig ruimte over. De werkgroep vraagt dan ook aandacht voor haar wens om hier genoeg ruimte te reserveren voor zowel de auto, de fiets, de voetganger en het parkeren en tegelijk een groen beeld te scheppen. De werkgroep realiseert zich dat dit geen eenvoudige opgave is. Ze geeft aan blij te zijn met een verkeersbesluit uit december 2015 dat de Rembrandtlaan ter hoogte van de N65 wordt afgesloten voor auto's; alleen fietsers kunnen hier straks nog door. Dat zou betekenen dat de Rembrandtlaan een autoluwe straat wordt met - wat de auto betreft - alleen bestemmingsverkeer⁸.

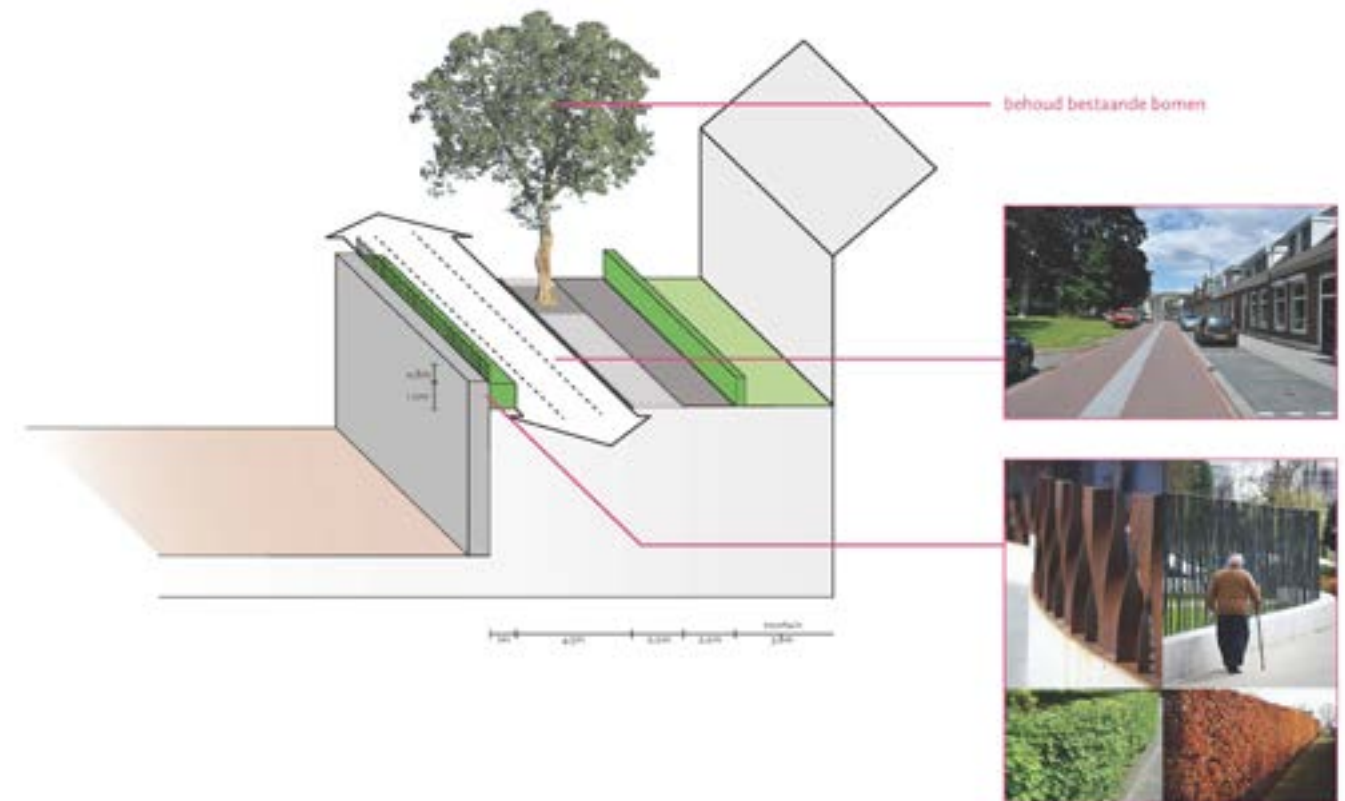


Stationsgebied

De werkgroep heeft - evenals de werkgroep Stationsgebied⁹ - voorstellen gedaan voor de vormgeving van het station, de fietsenstalling bij het station en het behoud van elementen met historische waarde (stationsgebouw en monument van Kamp Vught en monumentale bomen) op deze plek. De voorstellen van beide werkgroepen vullen elkaar goed aan, en hebben zeker ook invloed op elkaar. Beide werkgroepen willen het stationsgebied aantrekkelijk maken¹⁰ en liefst ook groener dan het nu is. Er is echter een kans dat de perrons moeten worden verbreed. Dat gaat ten koste van een reeks parkeerplaatsen. Als de perrons worden verbreed, realiseert de werkgroep zich dat het passen en meten wordt om met behoud van de bestaande bomen het aantal parkeerplekken te creëren dat minimaal behouden moet blijven.

Om de perrons te verlevendigen doet de werkgroep het voorstel om oude Vughtse foto's aan te brengen op de hoge binnenwand. Verder dringen zij er op aan dat de twee oorlogsmonumenten een respectvolle plek krijgen in het gebied. Het oude stationsgebouw verdient een centrale plek en mag wat de werkgroep betreft niet leeg blijven. Leegstand leidt snel tot verwaarlozing, dus zou er een passende functie voor moeten worden bedacht. De fietsenstalling komt volgens de huidige inzichten half verdiept te liggen. De werkgroep ziet die stalling graag voorzien van een fraai grasdak. Wanneer de sociale veiligheid daarmee in het geding komt, is wat hen betreft een transparant dak een goed alternatief.

Om de groene ruimtes rond het stationsgebied zoveel mogelijk met elkaar te verbinden stelt de werkgroep voor het park rond de Glorieuxlaan¹¹ bij het spoorpark te betrekken. Daarbij zou



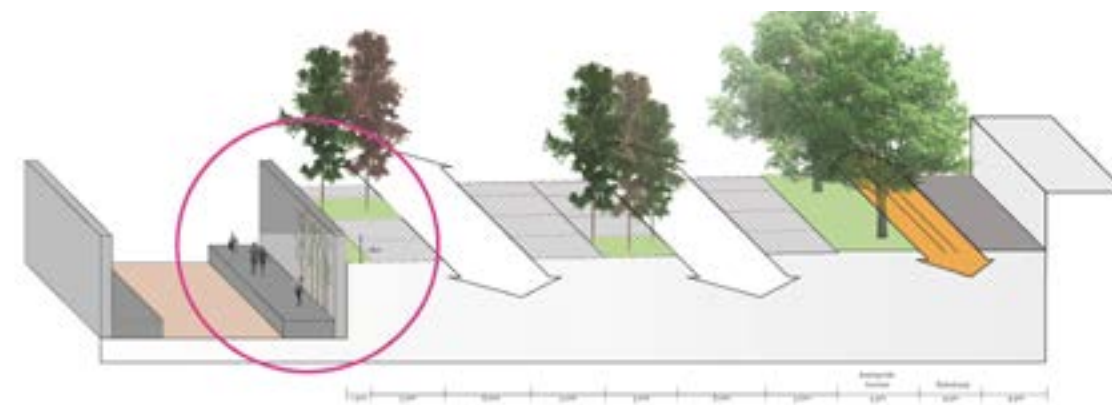
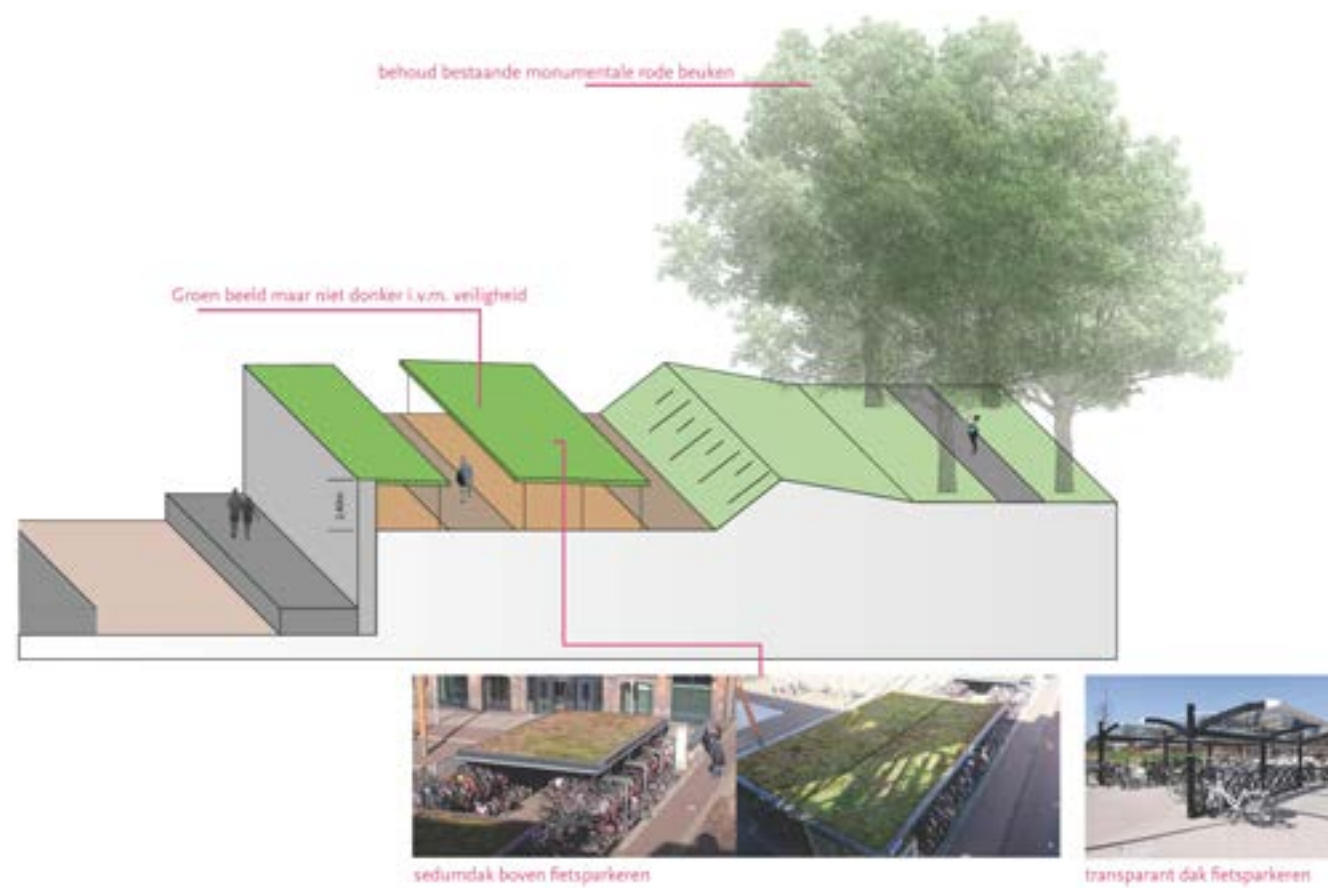
Rembrandtlaan: In deze dwarsdoorsnede van de Rembrandtlaan is de wens van de werkgroep voor de inrichting van de straat aangegeven.

⁸ Zoals in hoofdstuk 5.3 is beschreven blijft de afrit van de N65 naar de Rembrandtlaan open in het belang van de bereikbaarheid van Vught. In het plan van december 2015 was deze nog geschrapt. De oprit Rembrandtlaan komt wel te vervallen.

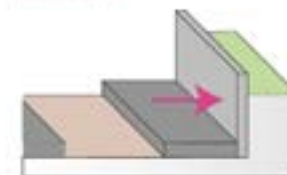
⁹ Zie hoofdstuk 5.5.

¹⁰ Hoe een stationsgebied aantrekkelijk kan zijn, is verwoord bij de werkgroep Stationsgebied in hoofdstuk 5.5.

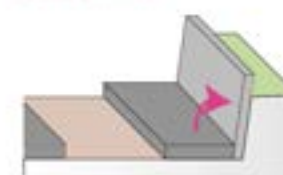
¹¹ Verder aangeduid (en ter plekke bekend) als 'Glorieuxpark', hoewel dit niet als zodanig op de kaart van Vught wordt vermeld.



perron breder



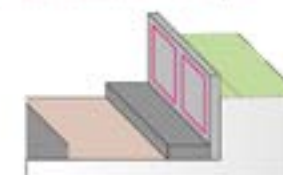
schuine keermuur



groene sfeer doorbreken naar perrons



foto's van iconen van Mughit



DOEL:

Perron groter of schuin kan, mag niet ten kosten gaan van andere uitgangspunten, zoals een groen beeld en het inpassen van voldoende parkeerplaatsen.



Fietsparkeren station (Stationsstraat): De verdiepte fietsenstalling krijgt bij voorkeur een groen of een transparant dak.

Uitwerking relatie perron maaiveld.

het volgens de werkgroep mooi zijn wanneer het leegstaande gebouw De Goude Zonne in het gebied van het spoorpark een nieuwe functie als ontmoetingscentrum kan krijgen.

Parkeerplaats Albert Heijn

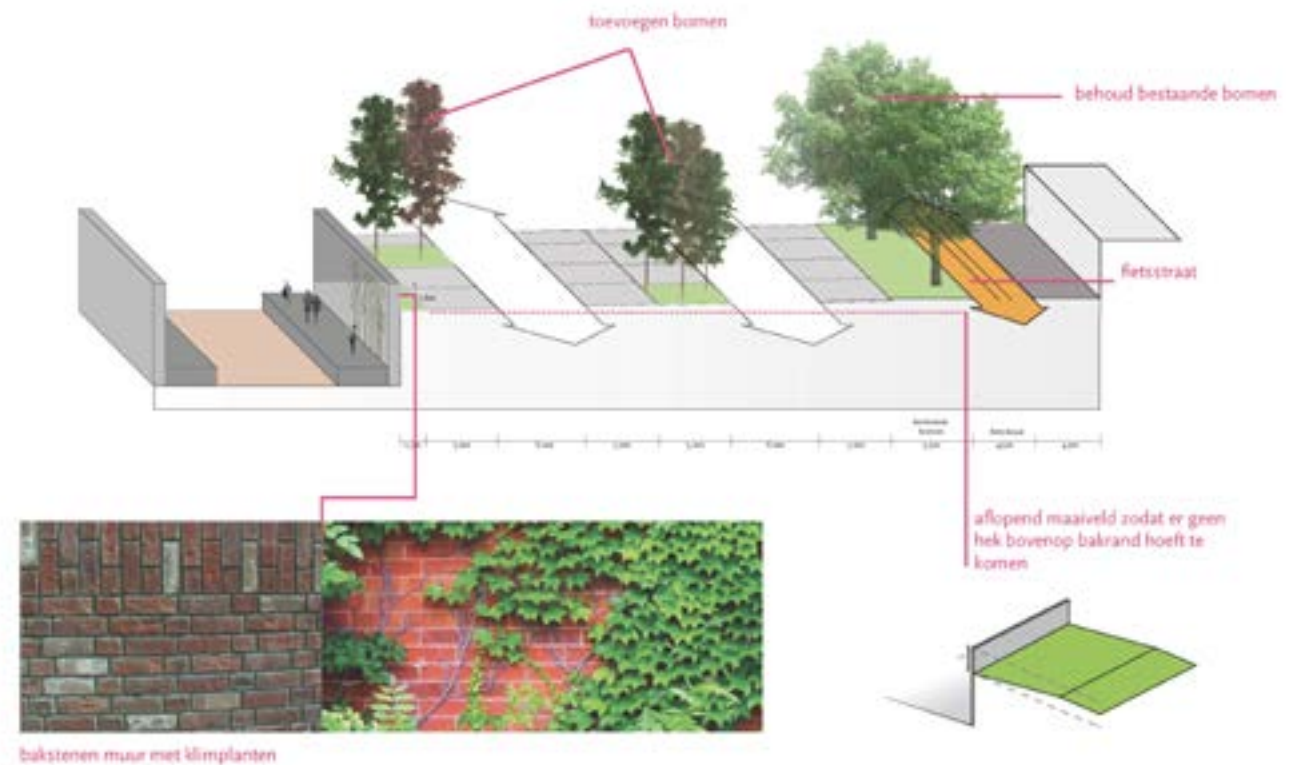
Het grote parkeerterrein bij het station blijft. Om hiervoor ruimte te winnen kan de huidige weg met middenberm wat betreft de werkgroep getransformeerd worden tot fietsstraat waarbij de middenberm de begrenzing wordt tussen de fietsstraat en het parkeerterrein. Zo blijven de bestaande bomen bovendien zoveel mogelijk behouden.

De werkgroep stelt voor dat de bestrating van het parkeerterrein vanaf de supermarkt naar beneden toe licht hellend aan te leggen, zodat een hekwerk bovenop de betonnen rand overbodig wordt en je vanaf de weg over de geparkeerde auto's heen kunt kijken en een vrij uitzicht hebt op de overkant van het spoor. Het parkeerterrein blijft - als het aan de werkgroep ligt - vanaf de zuidzijde bereikbaar. Het terrein is vanuit die richting (en dan ook vanuit de Esschestraat en Sint Elisabethstraat) gemakkelijker bereikbaar. Een voorstel in de werkgroep om een eenrichtingsstraat te maken van de Stationsstraat om het aantal autobewegingen te verminderen is niet haalbaar, omdat dit de bereikbaarheid van het station daardoor te zeer verslechtert. Er is nu gekozen voor een fietsstraat waarop het langzaam verkeer voorrang heeft en het autoverkeer wordt ontmoedigd. Het doel van een autoluwe straat wordt op deze manier ook bereikt.

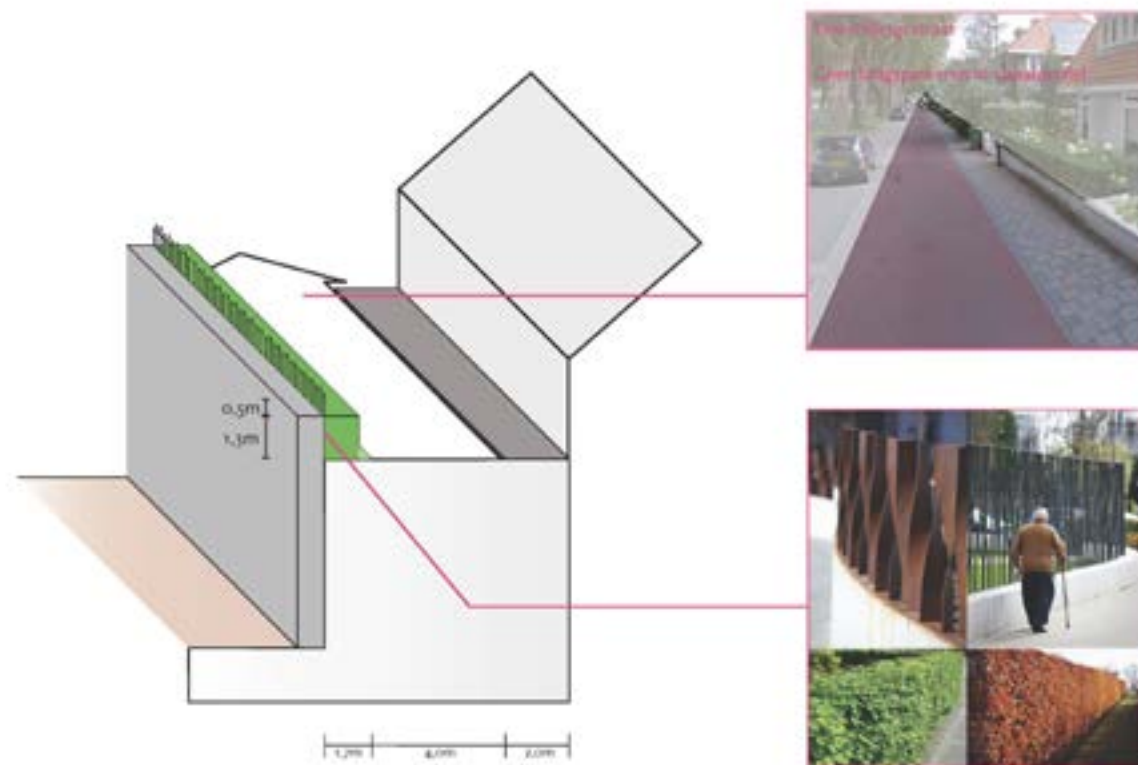
Spoorlaan Noord en Zuid

Voorkomen moet worden dat de Spoorlaan te druk wordt. Mogelijk moet daarom de verkeerssituatie blijven zoals deze nu is: in dat geval mogen auto's alleen vanaf de Repelweg de Spoorlaan inrijden en is het vanaf de Molenstraat verboden linksaf te slaan.

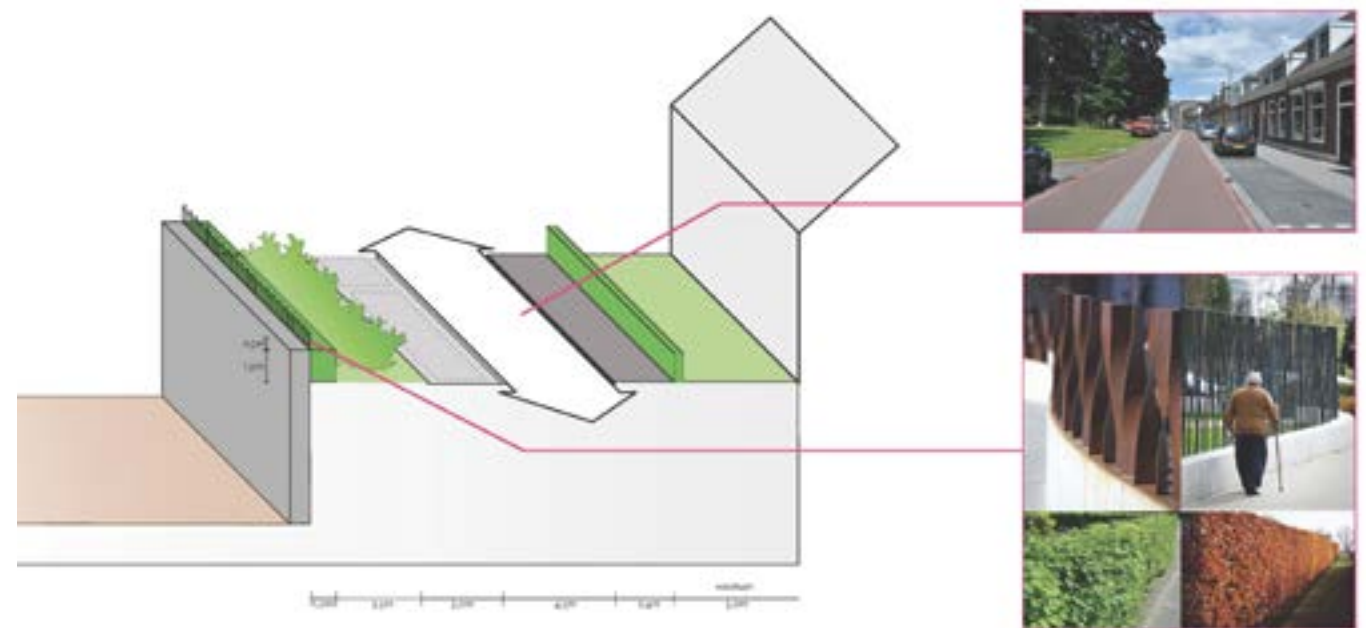
Een alternatief voorstel van de werkgroep was de Spoorlaan ter hoogte van de Glorieuxlaan volledig af te sluiten voor auto's, zodat deze route onaantrekkelijk wordt voor doorgaand autoverkeer. Dit heeft echter niet de voorkeur van de gemeente. Alleen wanneer de verkeersaantallen te hoog worden, mag deze optie in beeld komen. Het noordelijk deel van de Spoorlaan - bij de witte woningen - wordt zo smal dat parkeren voor de deur onmogelijk wordt. De werkgroep ziet mogelijkheden om dit op te vangen op het binnenterrein achter de woningen en in de Akkerstraat en stelt voor dit nader te onderzoeken.



Parkeerplaats Albert Heijn en station: Met een licht aflopend parkeerterrein kijk je over de auto's heen.



Spoorlaan Noord: Bij de witte woningen wordt het te smal om nog te kunnen parkeren.



Spoorlaan Zuid: Een lage begroeiing langs de weg en een haag langs de bakrand.

De werkgroep wil de oude bomen in het zuidelijk deel van de Spoorlaan zoveel mogelijk behouden, maar dit gaat waarschijnlijk niet passen. Alternatief is een lage begroeiing langs de weg en een haag voor de bakrand.

Ter hoogte van de Spoorlaan bevindt zich aan de westkant van het spoor het bedrijventerrein Bestevaer. Dit terrein komt na de verdieping van het spoor meer in het zicht te liggen. De werkgroep beveelt dan ook bij de herinrichting een groene inpassing van dit bedrijventerrein aan. Zo bestaat de mogelijkheid om de bomenrij voor de loodsen van de Bestevaer weer terug te planten zodat je daar straks niet tegenaan kijkt.

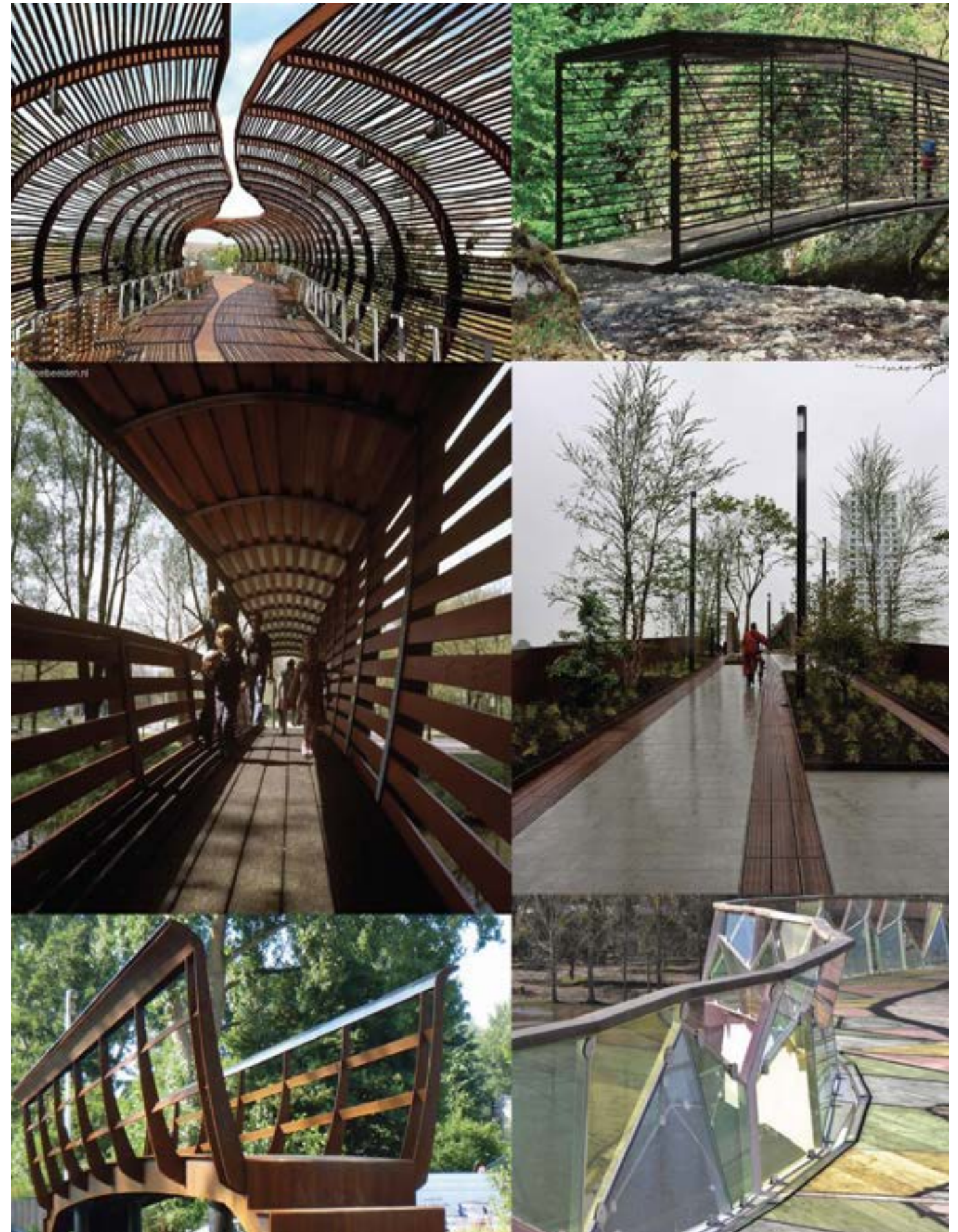
Bushalte

Reizigers zien de bus bij voorkeur zo dicht mogelijk bij het station komen. Maar de Stationsstraat waar de bus dan zou moeten draaien, is daarvoor te smal. Daarom is de werkgroep tevreden met het behoud van de bushalte op de Helvoirtseweg. De haltes komen ter hoogte van de tunnelbak aan weerszijden van de weg. Van daar stellen de leden van de werkgroep een of meer wandelroutes naar het station voor.

Extra fiets- en voetgangersbruggen

Een extra wens van de werkgroep is een brug die voor fietsers de verbinding legt tussen het Glorieuxpark en de Michiel de Ruyterweg. Deze verbinding verbetert volgens de leden van de werkgroep de mogelijkheden voor het langzaam verkeer in Vught aanzienlijk en krijgt dan ook van de werkgroep een hoge prioriteit. Bijkomend voordeel is dat deze brug de verkeersveiligheid op de Repelweg zal verbeteren, omdat minder fietsers daar straks gebruik van zullen maken.

Daarnaast is geopperd om op relatief korte afstand ten noorden en zuiden van het station twee voetgangersbruggen te realiseren. De werkgroep weet dat ook dit extra wensen zijn, maar deze bruggen zullen er zeker toe bijdragen dat de spoorbak niet als een barrière tussen oost en west wordt ervaren. Wanneer er vanwege het budget prioriteiten moeten worden gesteld, dan verdient de fietsersbrug ter hoogte van het Glorieuxpark verreweg de voorkeur, aldus de leden van de werkgroep.



Referentiebeelden extra langzaamverkeersbruggen.





5.5 Stationsgebied

In het stationsgebied van Vught komt veel samen. Daarbij gaat het niet alleen om de vele mensen die hier dagelijks hun treinreis beginnen of beëindigen, maar ook om velen die betrokken zijn bij de woningen, winkels en bedrijfspanden die hier gevestigd zijn¹². Al die mensen hebben hun eigen belangen, wensen en verlangens waar het Vughtse stationsgebied aan moet voldoen.

Op basis van wat hierover is vastgelegd in de Gebiedsvisie, heeft de werkgroep Stationsgebied de verschillende waarden en functies van het gebied voor alle verschillende partijen besproken. Bijzondere aandacht gaat daarbij uit naar de omwonenden. De bewoners willen in dit gebied vooral aangenaam kunnen wonen. Dus hechten zij veel waarde aan de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van het gebied. De werkgroep wil dat het stationsgebied mooi en parkachtig blijft, haar huidige kleinschalige karakter behoudt en dat kinderen er veilig kunnen spelen. Maar een stationsgebied moet per definitie ook goed bereikbaar zijn, niet in de laatste plaats voor mensen met een beperking. Velen willen er hun fiets of auto kwijt kunnen en er zijn bedrijven en winkels (waaronder een supermarkt) die regelmatig bezocht en bevoorraad worden. Ten slotte heeft het stationsgebied enkele elementen die van grote historische betekenis zijn. Deze elementen wil je behouden en respecteren.

Stationsdek en perrons

Over de verdiept liggende sporen wordt een dek gelegd dat voor voetgangers en fietsers de verbinding gaat leggen tussen de west- en de oostkant. Op die manier blijven het Versterplein en het stationsgebied aan de oostzijde met elkaar verbonden als een eenheid, wat mede gezien de historie van dit gebied gewenst is. Dit dek steekt zo'n één à twee meter boven de grond uit, afhankelijk vanaf welk punt je in de omgeving staat. Reizigers en passanten

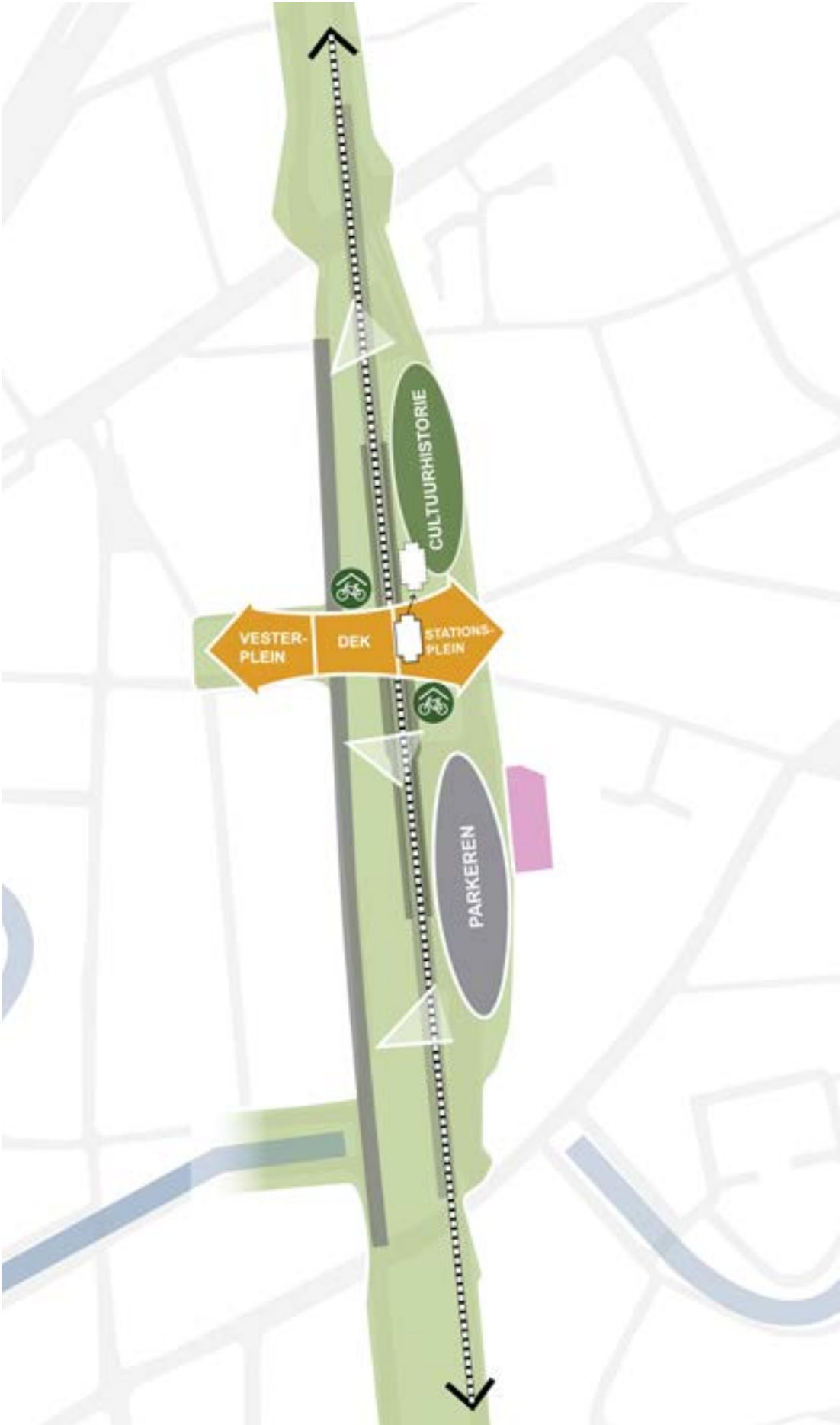
lopen over dit dek via trappen en hellingbanen aan weerszijden van het station. De gemeente zou het toejuichen als dit dek als een ontmoetingsplaats kan functioneren. De werkgroep kan zich hier in vinden, al vindt ze ook dat dit soort ontmoetingen vooral in de sfeer van het treinreizen moeten blijven¹³.

De werkgroep heeft dit verder uitgewerkt, wat onder meer tot de wens leidt om de brede trappen naar het stationsdek te voorzien van zitjes. Ook heeft de werkgroep gesproken over het pad waarover fietsers het dek kunnen bereiken en het spoor kunnen kruisen. De werkgroep adviseert dit fietspad zo uit te voeren dat het stationsdek straks niet oneigenlijk wordt gebruikt, bijvoorbeeld door snel rijdende scooters.

Vanaf het dek zijn er vervolgens trappen en liften naar de perrons. Daarnaast is er in het dek ruimte voor een opening waardoor de sporen van bovenaf zijn te zien en er daglicht op de perrons kan komen. De werkgroep adviseert de mogelijkheid voor deze natuurlijke lichtinval op de perrons te benutten. De perrons beneden zijn smal ten opzichte van de hoge wand, wat reizigers het gevoel kan geven in een diepe bak te staan. Om die indruk te vermijden wil de werkgroep dat de achterwand wordt verfraaid, liefst met oude Vughtse beelden.

¹² Ondernemers, leveranciers (van bijvoorbeeld de AH), mensen - ook diegenen met een beperking - die regelmatig de straten rondom het station passeren of daar het spoor oversteken, bezoekers van herdenkingsbijeenkomsten, schoonmakers en onderhoudsmedewerkers van het station, hulpdiensten bij een calamiteit, etc.

¹³ Voor ontmoetingen vanuit buurt of dorp zijn volgens de werkgroep weer extra (horeca) voorzieningen nodig die op andere locaties in Vught veel beter functioneren.



Vlekkenplan stationsgebied.



Impressies stationsdek.





Sferen en gebruik (en/of) ruimtelijke structuur: Het dek met het oude gebouw erop vormt het verbindend element van het stationsgebied.



Legenda

Algemeen

-  Bouwblok
-  Wegenstructuur
-  Spoor

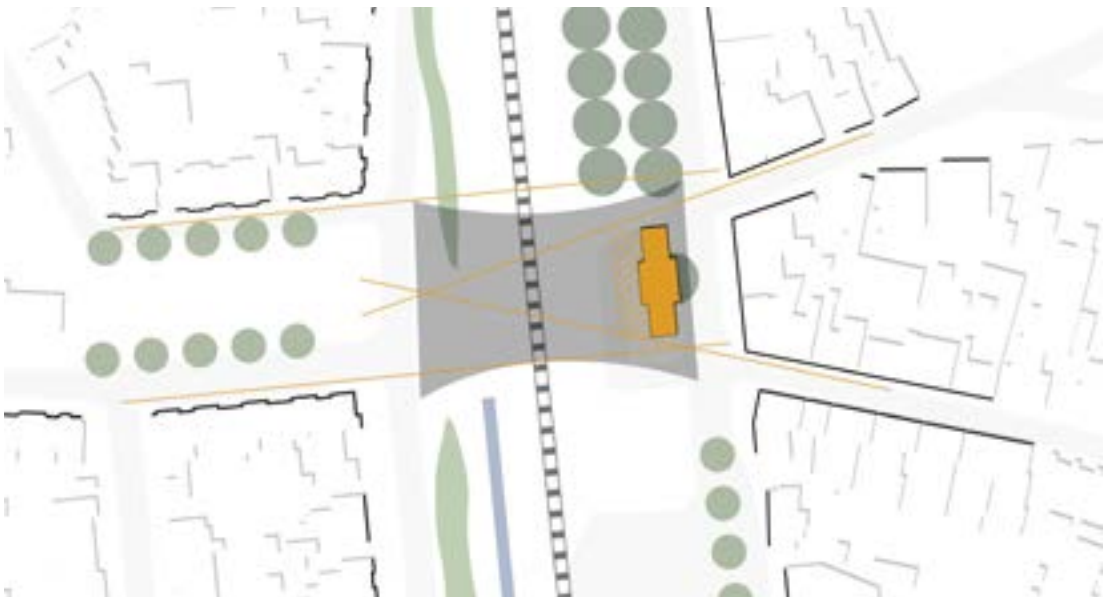
Algemeen

-  Park
-  Monumentaal park
-  Monumentale boom
-  Parkeren in het groen
-  Deck
-  Perron
-  Fietsstraat
-  Speelplein
-  Fietsenstalling
-  Vlinderpad
-  Water



Referentiebeelden: de trappen naar het stationsdek voorzien van zitjes.

Referentiebeelden: fietsenstalling.



Voorkeur van de werkgroep voor de locatie van het stationsgebouw.

Stationsgebouw

Het oude stationsgebouw moet vanwege de ligging van het verdiepte spoor worden verplaatst. Het moet echter wel terugkeren, zo vindt de werkgroep. Het volledig weghalen of slopen van het oude stationsgebouw is ondenkbaar. Gelukkig kan het gebouw hier in principe blijven. Wat de werkgroep betreft krijgt het ook een centrale plek bij de oostelijke toegang van het station aan de centrumzijde van Vught. De werkgroep doet de suggestie om de trappen vanaf de perrons te laten uitkomen in het gebouw. De werkgroep adviseert in elk geval om het gebouw uiteindelijk een passende functie te geven, maar het is te vroeg om nu al te bepalen of de bestemming zal worden veranderd. Dit komt in een latere fase van het project aan de orde.

Station oostzijde

Het centrum van Vught ligt ten oosten van het station. Van oudsher concentreren zich rond de oostelijke toegang van het stationsgebouw aan de Stationsstraat ook de belangrijkste verkeers- en parkeerfuncties. De leden van de werkgroep vinden dat het langzame verkeer (van voetgangers en fietsers) hier voorrang moet krijgen boven het snelverkeer. Het idee is om de fietsenstalling aan de oostzijde verdiept naast of onder het stationsdek aan te leggen, liefst met een begroeid dak. Daarmee zijn de fietsen aan het zicht onttrokken. De werkgroep vindt de sociale veiligheid echter ook belangrijk. Daarom moet deze stalling ook licht en open worden vormgegeven. Lukt dit niet met een begroeid dak, dan verdient een transparant dak aanbeveling. Bekeken moet worden of er een directe toegang mogelijk is vanuit de stalling naar het perron, om de bereikbaarheid van het station te vergroten.

De huidige verkeersafwikkeling rond het station moet gehandhaafd blijven. Zo wordt het doorgaande autoverkeer nu ontmoedigd; dat van de werkgroep in de toekomst ook zo moet blijven. De werkgroep wil dat auto's min of meer loodrecht (vanaf de Prins Bernhardlaan en de Sint Elisabethstraat) op het station af komen rijden om mensen af te zetten en af te halen (Kiss & Ride). De parallel aan het spoor gelegen Stationsstraat blijft dan voor het overgrote deel primair een fietsstraat. De verkeersveiligheid verdient hier nog wel speciale aandacht omdat de straat niet breed is, aldus de werkgroep. De auto's die bij het station komen voorrijden, kruisen hier ook het langzaam verkeer. Dit betreft de fietsroute die tussen het centrum van Vught en de Van Miertstraat over het stationsdek voert. De Stationsstraat moet wat betreft de werkgroep verder zijn laankarakter behouden, inclusief de monumentale bomen. Daarbij moet de rand van de bak groen ogen, zo meent de werkgroep.

Ruimte voor herdenken

De werkgroep wil de noordoostkant van het station een parkachtige sfeer geven met onder meer een beplant grondtalud langs de rand van de verdiepte ligging. Dit gebied is van historische betekenis. Hier leidt een laantje met herinneringen aan de Tweede Wereldoorlog naar het karakteristieke stationsgebouw. Ruimte om te herdenken is er nu en moet in de toekomst blijven. Zowel op het oude stationsgebouw, als langs het wandelpad dat genoemd is naar de verzetsstrijdster Johanna Aronsohn, blijven de bestaande herdenkingsstenen ook bestaan.

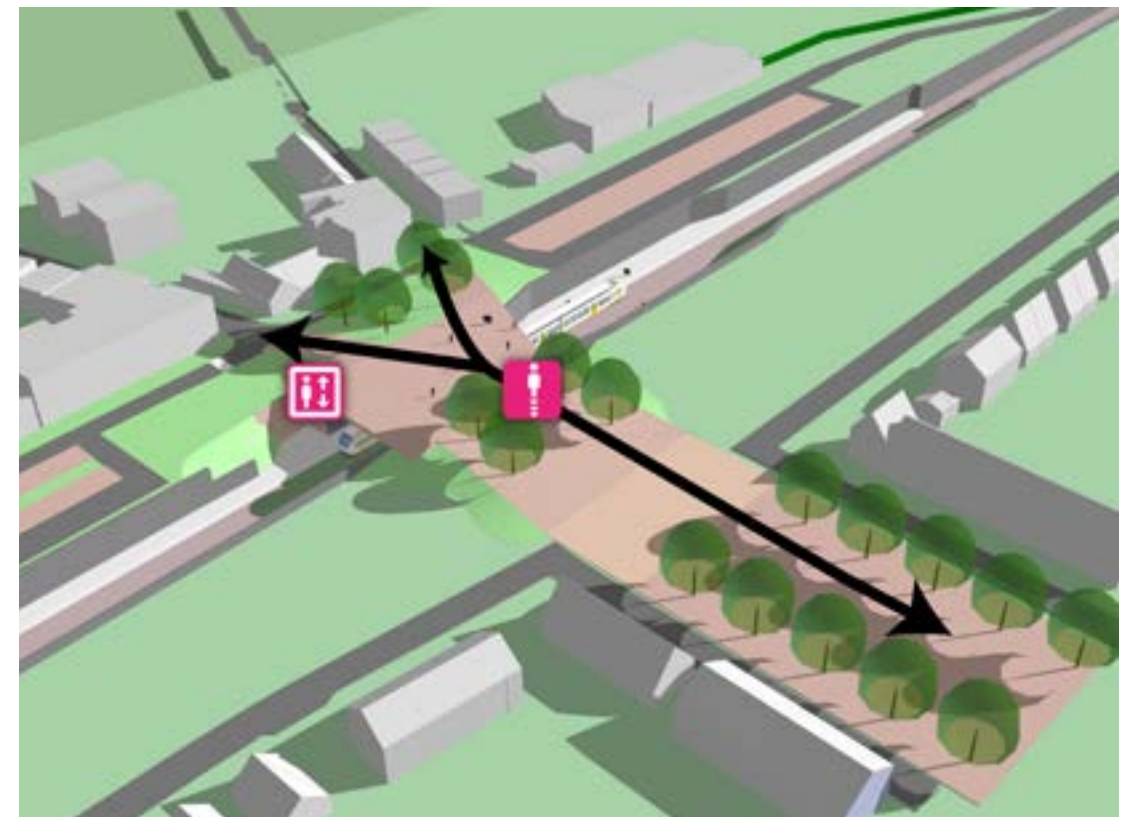
Helvoirtseweg

De bus blijft stoppen op de Helvoirtseweg, zoals ook in hoofdstuk 5.4 aangegeven. Ook deze werkgroep benadrukt het belang ervan dat de haltes daar nabij het spoor komen te liggen met een of meer goed bewegwijzerde loopverbinding(en) met het station. Aangezien de bus straks boven de sporen stopt, zal het station vanaf de bushaltes goed zichtbaar zijn. Dat maakt reizigers die uit de bus stappen direct duidelijk waar het station is, wat een geruststellende gedachte is, aldus de werkgroep.

Station westzijde

Het stationsdek moet ook aan de westkant goed toegankelijk zijn vanuit de wijken. Dit is de rustige kant van het station. Wat de werkgroep betreft blijft dit ook zo, want hier bevindt zich een aangename woonwijk met het Versterplein als speelplaats voor kinderen. De werkgroep wil de woonbeleving hier verder veraangenamen door verfraaiing van het park en de wandelpaden. Zo moet er ook bij herinrichting van de Van Miertstraat goed gelet worden op de woonkwaliteit, bijvoorbeeld door hier veel groen aan te leggen, bomen te planten aan weerszijden van de weg en daarbij voldoende ruimte te creëren voor parkeren. De werkgroep oppert de parkzone aan de Van Miertstraat te laten flankeren door een waterrand tegen de tunnelbak. Maar ook de sociale veiligheid verdient de nodige aandacht.

In het verleden verliep de westelijke toegang naar de perrons via een andere trap dan de huidige. Die trap heeft een historische betekenis en de werkgroep ziet die trap of elementen daarvan in de toekomst graag terug. Dit zou in het uiteindelijk ontwerp kunnen worden meegenomen.





De Schakel

12

10

Wolfskamerweg

Kettingweg

schaal 1:500
0m 5m 10m 15m 20m



Plankaart kruising Wolfskamerweg: De veiligste route voor voetgangers loopt via een trap naar het dek over de weg.

5.6 Kruising Wolfskamerweg

Ter hoogte van de Wolfskamerweg bevinden zich verschillende bedrijventerreinen. De overweg die hier nu de verbinding vormt tussen de woningen, bedrijven en winkels aan de oost- en westzijde van het spoor, wordt vervangen door een onderdoorgang. Uitgangspunt is om deze onderdoorgang op dezelfde locatie te realiseren als de huidige overweg nu ligt. Dat betekent dat tijdens de bouw van de nieuwe onderdoorgang een tijdelijke spoorwegovergang nodig is. Die komt iets ten zuiden van de huidige overweg. De bereikbaarheid van de winkels en het waarborgen van de veiligheid van de vele hier overstekende voetgangers en fietsers – waaronder kinderen – vormen belangrijke punten van zorg binnen deze werkgroep.

Doortrekken verdiepte ligging

In de werkgroep is geopperd om de verdiepte ligging door te trekken tot voorbij de Wolfskamerweg. Er is dan geen onderdoorgang op deze plek nodig. Deze oplossing past echter niet in de vooraf gestelde randvoorwaarden. Hij maakt namelijk geen onderdeel uit van V3 (de gekozen variant voor de verdiepte ligging van het spoor) en stond daarmee niet ter discussie.

Veiligheid

Er is nogal wat voetgangersverkeer tussen de woongebieden aan de westzijde van het spoor en de winkels en bedrijven die aan de Schakel liggen. De voetgangers lopen nu langs de rijbaan aan de zuidzijde van de Wolfskamerweg. Hier is in de nieuwe plannen een voetpad voorzien. Aan de noordzijde ligt straks een fietspad. De werkgroep spreekt haar zorg uit dat voetgangers die op weg zijn naar de winkels over het fietspad gaan lopen. Dit kan opgelost worden door een extra voetpad aan de noordzijde van de weg te realiseren. Mocht er voor een toekomstige snelfietsroute alvast een dek over de tunnel worden aangelegd, dan vormen een trap naar het dek en een voetpad erover een veilige verbinding tussen beide zijden van de weg. Voetgangers kunnen dan veilig de Wolfskamerweg oversteken naar de winkels en bedrijven aan de Schakel. De werkgroep heeft de wens uitgesproken om de spoorbaan aan weerszijden van de onderdoorgang met een hekwerk volledig onbereikbaar te maken, om de veiligheid te vergroten. Dit moet zowel ongelukken als suicides voorkomen.

Verkeer

De werkgroep heeft aangegeven bezorgd te zijn over de verkeersdoorstroming op de rotonde Industrieweg/Wolfskamerweg/Kempenslandstraat/Laagstraat. Wanneer er veel verkeer op de rotonde af komt, blijkt deze niet in staat dit allemaal snel te verwerken en ontstaan er regelmatig files. Dat blijkt veel te maken te hebben met de huidige overweg. Veel verkeer komt nu na een voorbijgaande trein wanneer de spoorbomen weer open gaan, tegelijk op de rotonde af. Wanneer de overweg vervangen is door een onderdoorgang, zal het verkeer beter gespreid op de rotonde afkomen, zo verwacht het projectteam. Overigens moeten eventuele problemen met het wegverkeer worden opgelost onder verantwoordelijkheid van de gemeente Vught en niet van het project PHS Meteren - Boxtel.

Verder heeft de werkgroep gevraagd om de rotonde groter uit te voeren zodat de fietsstrook die nu nog onderdeel uitmaakt van de rijbaan, straks geheel vrij ligt en daarmee veiliger wordt. Aanvankelijk was slechts één vrij liggend fietspad in twee richtingen aan de zuidkant van de Wolfskamerweg gepland. Een duidelijke wens van de werkgroep is een fietspad aan beide kanten met aan de zuidzijde een voetpad. Deze extra wens is verwerkt op tekening.

Parkeren

De werkgroep heeft haar zorgen uitgesproken over potentiële parkeerproblemen aan de Industrieweg. Door de economische crisis zijn momenteel niet alle bedrijfsgebouwen aan deze weg (volledig) bezet. Wanneer de economie weer aantrekt, kunnen hier echter gemakkelijk parkeerproblemen ontstaan, zo voorspelt de werkgroep. Hoewel de werkgroep zich realiseert dat de gemeente (en niet het project PHS Meteren - Boxtel) primair verantwoordelijk is voor een oplossing van parkeerproblemen ziet ze door de spoorplannen wel nieuwe mogelijkheden om deze problemen aan te pakken, mochten deze ontstaan. Vooruitlopend daarop heeft de werkgroep de gemeente gevraagd om het terrein waar nu nog een kinderdagverblijf staat (dit gebouw gaat verdwijnen), te bestemmen voor parkeren. Daarnaast is het voorstel gedaan om de ruimte die vrij komt na de sloop van bedrijfspanden te ge-

bruiken om nieuwe parkeerplekken te realiseren. Uit gemeentelijk onderzoek naar de parkeersituatie rond de Industrieweg blijkt dat hier vooralsnog dus geen parkeerprobleem is. Voordat concrete parkeeroplossingen worden uitgewerkt, is onderzoek naar de parkeerdruk in de gehele spoorzone wenselijk. De werkgroep zou het toejuichen wanneer er een dergelijk onderzoek komt.

Snelfietsroute

De Fietzersbond, ook betrokken bij de werkgroep, maakt zich hard om aan de oostzijde van het spoor (aan de kant van de Laagstraat) een snelfietsroute te realiseren in beide richtingen, om het de fietser in Vught zo aangenaam mogelijk te maken¹⁴. De Fietzersbond wil dat dit plan niet onmogelijk gemaakt wordt door de nieuwe onderdoorgang. Om hierin tegemoet te komen, suggereert de werkgroep daar bij het ontwerp van de onderdoorgang al rekening mee te houden. Zo zou je er bij de bouw rekening mee moeten houden dat er over de Laagstraat een dek gelegd kan worden dat in de toekomst onderdeel is van deze route.

Duidelijke verkeersroutes tijdens de bouw

In Vught is de Robert Coppes Stichting gevestigd, een instelling die veel doet voor visueel gehandicapten. In dit licht vindt de werkgroep het van groot belang dat er tijdens de bouw rekening wordt gehouden met routes voor blinden en slechtzienden. Ook is een goede communicatie over de bouw voor alle bedrijven en omwonenden van groot belang.

¹⁴ Betreft de snelfietsroute 's-Hertogenbosch-Vught-Boxtel die momenteel verkend wordt in opdracht van de GGA-regio 's Hertogenbosch. GGA staat voor een gebiedsgerichte aanpak van het verkeer.



5.7 Klein Brabant

De door bomen omzoomde en op een talud gelegen spoorlijn doorsnijdt in het zuiden van Vught een fraai gebied. Ten westen daarvan ligt Klein Brabant, een parkachtig opgezette wijk met woningen uit de jaren zeventig. Ten oosten van de spoorlijn is een landgoed in ontwikkeling, de 'Groensche Hoeven' waarop een aantal villa's wordt gebouwd.

Bewoners van Klein Brabant zijn bezorgd over de effecten van het intensievere treinverkeer op de wijk, vooral op het gebied van trillingen en geluid. Er is binnen de werkgroep Klein Brabant dan ook veel behoefte aan nadere informatie over hoe de plannen voor PHS Meteren - Boxtel precies gaan uitpakken voor de wijk. Het gaat daarbij vooral over technische zaken, zoals geluidsniveaus, de effecten van trillingen en de manieren om de mogelijke overlast te beperken.

De perceptie die binnen de werkgroep leeft, is dat de wijk wordt achtergesteld ten opzichte van het centrum van Vught, waar volgens de werkgroep veel meer gebeurt om de nadelen van het toenemen van het treinverkeer te compenseren. De maatregelen die in Klein Brabant tegen geluidsoverlast worden genomen, zijn overigens niet voorzien vanuit PHS-budget, maar komen uit het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPg).

Trillingen

De werkgroep vraagt zich af of er een onafhankelijke meting van trillingen gaat komen. In dit licht benadrukken de leden het belang van goed onderzoek naar trillingen, omdat zij zich zorgen maken om de effecten van trillingen op hun woning, de waarde van hun woning, hun nachtrust en hun gezondheid. Een wettelijk kader met normen voor trillingsniveaus ontbreekt nog, wel zijn er beleidsregels waar het ministerie in een tracébesluit rekening mee houdt.

Trillingen variëren naar gelang de ondergrond en de soort fundering. Die is bij de diverse woningen in Klein Brabant verschillend.

De werkgroep is door een deskundige van ProRail geïnformeerd over de Beleidsregel trillinghinder spoor (2014) die wordt gehanteerd als het gaat om trillinghinder en oplossingen hiervoor. Op aandringen van de werkgroep wordt in Klein Brabant een onafhankelijke nulmeting uitgevoerd naar de huidige trillingen zodat deze straks goed kunnen worden vergeleken.

Geluid

De leden van de werkgroep hebben hun bezorgdheid geuit over de geluidsoverlast die zij verwachten van de intensivering van het treinverkeer, met name ook van de groei van het aantal goederentreinen 's nachts. Daarom is in de werkgroep veel aandacht besteed aan wetgeving op het gebied van geluidshinder: welke geluidsbelastingen zijn toegestaan en wat kun je eraan doen om die te beperken. Verder maakt de werkgroep zich zorgen over geluideffecten aan de uiteinden van de schermen. De werkgroep vraagt zich af wat het effect zou zijn van een hoger en langer scherm. Toegelicht is dat dit effect in het algemeen tegenvalt. Bij een eventuele verhoging van de voorgestelde geluidsschermen blijft de geluidsbelasting aan de randen van die schermen gelijk; deze neemt alleen in het midden van het scherm wat af. Van een verlenging van het geluidsscherm zullen alleen de woningen die in de buurt van het uiteinde van het scherm haaks op het spoor staan, profiteren. Daar neemt de geluidsbelasting af.

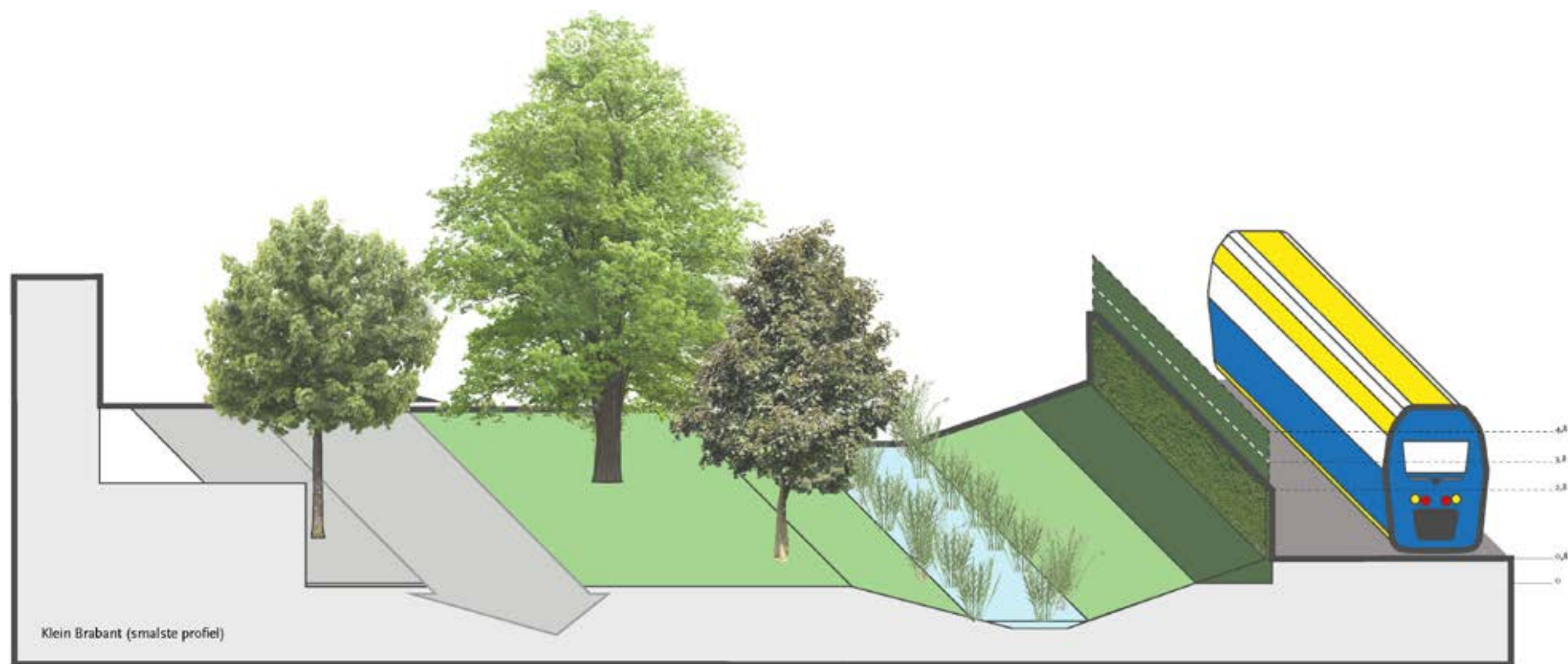
Een aantal woningen heeft, als er geen maatregelen zouden worden genomen, te maken met een geluidsbelasting in de categorie tot 72 decibel (dB), terwijl 65 dB bij woningen de maximale norm is. Een overschrijding van de saneringstreefwaarde moet doelmatig worden opgelost. In Klein Brabant kan dat met een scherm van twee meter hoog of met een scherm van anderhalve meter in combinatie met raildempers.

Samen met de werkgroep is gekeken naar het effect van nog hogere schermen. Daarbij is duidelijk aangegeven dat deze oplossingen niet binnen de mogelijkheden van het project passen.

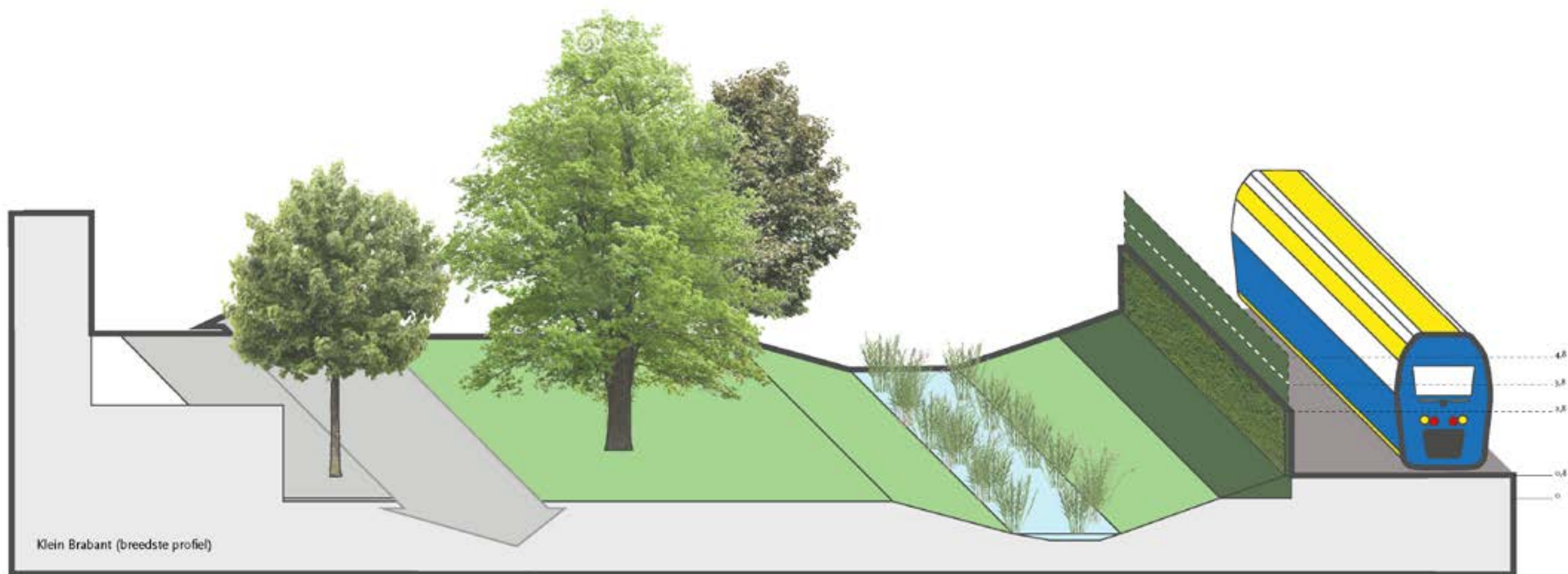
Mochten de leden van de werkgroep hier toch voor willen gaan, dan zullen zij hiervoor naar andere financieringsbronnen moeten zoeken. Een scherm dat in plaats van anderhalve meter hoog, drie meter hoog zou zijn, vermindert het geluid met één tot vier dB. Bij nog eens één meter extra hoogte (een scherm dus van vier meter hoog) scheelt dit twee tot zes dB. De afname is per woning verschillend. De maximale reductie treedt op ter hoogte van het midden van het geluidsscherm. De extra reductie als gevolg van het sec toepassen van raildempers is twee à drie dB. De geluidsschermen in Klein Brabant worden gefinancierd uit het budget van het MJPg. ProRail streeft ernaar om de saneringsmaatregelen mee te nemen bij de realisatie van alle spooraanpassingen in Vught.

Ruimtelijke inpassing

De werkgroep Klein Brabant heeft veel tijd besteed aan het vergaren en interpreteren van de informatie over geluid en trillingen en de mogelijke maatregelen daartegen. In het verlengde hiervan is nog gesproken over de weg die je als bewoner kunt bewandelen om een zogenaamde planschadeclaim in te dienen. Uiteindelijk heeft de werkgroep zich ook gebogen over de ruimtelijke inpassing van de schermen. De werkgroep benadrukt daarbij het belang om bij de aanleg van schermen het groen zoveel mogelijk te behouden en de schermen te beplanten. Daarnaast wil de werkgroep het parkeren in deze groene ruimte zoveel mogelijk voorkomen.



Het smalste en breedste profiel met zicht op beplante geluidsschermen.





6 Vragen en antwoorden

6.1 Werkgroep Postweg – N65		
1.	Is de ontwerpsnelheid van 130 km/uur aangehouden? Is dit wel realistisch? Treinen rijden hier toch niet zo hard? Zo niet, kan het spoorontwerp hier op worden aangepast?	Het spoor tussen Meteren – Boxtel moet geheel geschikt zijn om met 130 km/h bereden te worden. Met deze snelheid wordt dus inderdaad rekening gehouden in het ontwerp van de sporen. Deze baanvak snelheid is nodig voor het rijden van de PHS dienstregeling, waarbij treinen in noordelijke richting vlak voor emplacement 's-Hertogenbosch kunnen afremmen en treinen in zuidelijke richting niet gehinderd worden in hun aanzet. Tevens is deze baanvaksnelheid nodig voor een robuuste dienstregeling met buffers om (kleine) verstoringen op te kunnen lossen.
2.	Kan het spoorontwerp niet smaller?	Zie antwoord op vraag 1. Daarnaast is het zo dat er in de sporenbundel ruimte nodig is voor het maken van de constructie van de toerit van de verdiepte ligging met de juiste ligging. Tussen de Postweg en de start van de toerit bij de Loonsebaan moeten de sporen al uitwaaiëren en de goede ligging gegeven worden om die ruimte te creëren. Het ontwerp kan dus niet smaller.
3.	Leefbaarheid in de Molenvenseweg (relatie schermen tot bebouwing)	In de werkgroep komt de uitwerking van de geluidsschermen in relatie tot de afstand tot de bebouwing aan de orde en wordt de gebiedsvisie op dit punt nader uitgewerkt.
4.	Wat is de referentiesituatie (jaartal) voor wat betreft de trilling berekeningen en de hiervoor gebruikte verkeersaantallen?	Volgens de Beleidsregel trillinghinder spoor is de referentiesituatie de situatie voor uitvoering van het Tracébesluit. Het referentiejaar dat wordt aangehouden voor de referentiesituatie is 2013.* <i>*Maart 2017: dit antwoord is vervallen, zie voor de beantwoording van deze vraag het antwoord bij vraag 19, pagina 70.</i>
5.	Zijn hier al raildempers toegepast?	Ter plaatse van de vier sporen in Vught (noordzijde) zijn geen raildempers voorzien. Dit volgt uit de wettelijke doelmatigheidstoets.
6.	Is het mogelijk de A- watergang op te heffen aan de westzijde van het spoor? Zo niet, deze graag zo dicht mogelijk langs het spoor leggen.	Er is nog geen oplossing voor de watergang bepaald. Deze keuze wordt medio 2016 gemaakt.
7.	Kan de doorstroming bij de Reutseplas slimmer?	Zie antwoord op vraag 6. Er is nog geen oplossing voor de watergang en omliggende waterhuishouding bepaald. Deze keuze wordt medio 2016 gemaakt.
8.	Is het mogelijk om al met het spoor te zakken (al voor de Loonsebaan)? Dat vermindert de geluidoverlast.	Er is door de staatsecretaris een voorkeur uitgesproken voor de locatie van de verdiepte ligging. Inclusief start en eindpunt. Het is niet mogelijk deze nog te veranderen omdat dit zorgt voor extra kosten.
9.	Wat is de afstand van de schermen tot het spoor?	De afstand van het scherm tot het hart van het buitenste spoor is 4,5 á 4,75 meter.
10.	Is het zo dat wanneer er schermen worden toegepast met een knik aan de bovenzijde, dat deze verder van het spoor en dichter naar de woningen komen?	Indien een scherm met een knik aan de bovenzijde worden toegepast geldt het hoogste punt van het scherm voor de berekening van de geluidafscherming. Het berekende geluidsscherm ligt over het algemeen op 4,5 of 4,75 meter vanaf het hart van het buitenste spoor. Een eventueel geknikt scherm komt daardoor inderdaad iets dichter naar de woningen.
11.	Geluidsscherm stopt bij woningen Margrietlaan i.p.v. achtertuin. Waarom?	Het geluidonderzoek wordt momenteel in meer detailniveau uitgevoerd. Dit kan er toe leiden dat het schermvoorstel, zoals geprojecteerd in de aanvulling op de variantennota, nog wijzigt. De woningen aan de Margrietlaan (waar geen scherm is geprojecteerd) zijn zogenaamde woningen met een dove gevel. Dat wil zeggen dat tijdens de bouw er rekening is gehouden met de hoge geluidbelasting op de woning en dat de gevels geen te openen delen hebben aan de zijde van het spoor. Dove gevels zijn geen te beschermen objecten zodat er ook geen geluidsscherm maatregelen langs het spoor nodig zijn. De woningen werken tevens geluid afschermend naar de omgeving.

6.1 Werkgroep Postweg – N65

12.	Is gelijkmatige afbouw van de schermen mogelijk?	Als vanuit verkeerstechnisch oogpunt (bijvoorbeeld om het zicht bij overwegen te waarborgen) of stedenbouwkundig oogpunt (dit dient dan te zijn vastgelegd in de stedenbouwkundige visie van de gemeente) er aanleiding is om een scherm af te bouwen wordt dit toegepast. Een afbouw van schermen als aanvulling op het (doelmatige) schermvoorstel wordt in principe niet toegepast.
13.	Worden de schermen aan beide zijden absorberend uitgevoerd? Liefst geen weerkaatsing van geluid autoverkeer.	De binnenzijde van een scherm langs het spoor wordt meestal absorberend uitgevoerd om de geluidbelasting te beperken van het spoor. Eventueel wordt een reflecterend scherm onder een hoek aangebracht zodat de reflectie op het scherm worden geabsorbeerd in het ballastbed. De buitenzijde van het scherm is niet relevant voor de (wettelijke) berekening van geluid. Afhankelijk van het gekozen ontwerp van het scherm is sprake van absorptie of reflectie aan de achterzijde. Bij de uitwerking van de maatregelen dient hier in specifieke gevallen rekening mee gehouden te worden. Voor de afscherming vanwege wegverkeerslawaaï N65 geldt ook dat bij de kruising van het spoor er ongewenst reflecties kunnen optreden tegen de achterzijde van een scherm. Ook hier dient in het kader van het ontwerp rekening mee gehouden te worden. Voor de berekening van de (wettelijke) geluidbelasting speelt dit effect geen rol.
14.	Hoe staat het met de verkeersafwikkeling in de wijk? En met de hulpdiensten in de spits?	De wegtypering in Vught volgt uit het verkeer- en vervoersplan van de gemeente Vught (zoals toegestuurd met de voorbereidende stukken bij werkgroep sessie 1). De wegtypen – figuur 1 uit dit plan - blijven gehandhaafd bij de uitwerking van PHS. Ook de bereikbaarheid van Vught voor Hulpdiensten staat hierin omschreven. Zie paragraaf 2.4.3. uit het beleid en structuurplan van de gemeente Vught (2013).
15.	Afweging à 2 richtingsweg voor verlengde Kampdijklaan.	De wegtypering in Vught volgt uit het verkeer- en vervoersplan van de gemeente Vught (zoals toegestuurd met de voorbereidende stukken bij werkgroep sessie 1). De wegtypen – figuur 1 uit dit plan - blijven gehandhaafd bij de uitwerking van PHS.
16.	Opruimen zandlichaam verwijderen (tijdelijk spoor).	Het tijdelijk spoor zal worden opgeruimd. Daarna is weer ruimte voor nieuwe inrichting. Dit gebied is dan ook onderwerp van studie in de werkgroep.
17.	Trillingen: er is sprake van 3 type woningen – hoe wordt hiermee omgegaan in het trillingsonderzoek? Er is maar één referentiewoning gekozen.	Bij diverse woningen in Vught zijn trillingsmetingen uitgevoerd. Het type en leeftijd woning, maar ook de ligging van de woningen ten opzichte van het huidige en toekomstige spoor en de grondopbouw is relevant geweest voor de keuze van de referentiewoningen.
18.	Bewoners vinden de door ProRail gemaakte tekeningen verwarrend, omdat de tijdelijke en eindsituatie door elkaar heen staan weergegeven. Er is behoefte aan duidelijker tekeningen.	Deze tekening zal vanaf 4 april beschikbaar zijn op www.phsbibliotheek.nl/project/vught
19.	Wat is het referentiejaar van de trillingsmetingen? Licht er vast hoeveel goederentreinen er toen reden en nu? Waar kunnen deze gegevens ingezien worden?	Per abuis is in de Q&A van begin dit jaar een verkeerd antwoord gegeven op uw vraag over de referentiesituatie van de trillingsmetingen. Het juiste antwoord is dat de referentiesituatie niet naar 1 jaar wordt gekeken, maar naar een samenstelling van de metingen die 2014, 2015 en 2016 zijn uitgevoerd. Dit is conform de meet technische bijlage van de Bts (Beleidsregel trillingen spoor) voor de referentiesituatie.
20.	In een publicatie van de NS PHS 2018, is te lezen dat er tijdens de bouwperiode van het nieuwe spoor (dus over het tijdelijk spoor) meer treinen moeten gaan rijden, over minder sporen. Werkgroepleden maken zich daar zorgen over en willen graag nadere informatie.	Voor het invoeren van de PHS dienstregeling per 2018 (lees: het laten rijden van 2 extra intercity's op de lijn tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven), reizigerstreinen, zijn er geen aanpassingen aan de spoorinfrastructuur nodig. De huidige wet- en regelgeving schrijft wel voor dat een toets op het geluidproductieplafond moet vinden. Wanneer de totale geluidbelasting afkomstig van het aantal voorziene treinen (huidig + nieuw) in dat jaar past binnen dit geluidproductieplafond, dan is het toegestaan de extra treinen te laten rijden. Overigens is het misschien nog goed om te melden dat invoering van de PHS dienstregeling 2018 reeds is aangekondigd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Zie hiervoor paragraaf 2.3. en de Nota van Antwoord (nummer 36 en 52).

6.1 Werkgroep Postweg – N65 (aanvullende reacties op de hierboven gestelde vragen)

4.	Er wordt nogmaals gevraagd naar het trillings-onderzoek en het referentiejaar. In het verslag van werksessie 2 is aangegeven dat het referentiejaar 2013 is. Wanneer worden er trillingsmetingen gedaan in de Willem III laan? Bewoners wensen dat hierbij rekening gehouden wordt met de verschillende type woningen, die met een hout of betonskelet.	Per abuis is in de Q&A van begin dit jaar een verkeerd antwoord gegeven op uw vraag over de referentiesituatie van de metingen. Het juiste antwoord is dat de referentiesituatie niet naar 1 jaar wordt gekeken, maar naar een samenstelling van de metingen die 2014, 2015 en 2016 zijn uitgevoerd. Dit is conform overeenkomstig de meettechnische bijlage van de Bts (Beleidsregel trillingen spoor) voor de referentiesituatie. De uitvoering van de trillingsmetingen (hermetingen en aanvullende trillingsmetingen) worden nog ingepland, daarbij wordt zeker rekening gehouden met de diverse type woningen, conform het hiervoor opgestelde plan van aanpak trillingen (zie PHS Bieb).
5.	Wanneer er raildempers toegepast worden, kunnen dan de schermen lager?	Het geluidonderzoek wordt momenteel in meer detailniveau uitgevoerd. Dit kan er toe leiden dat het schermvoorstel, zoals geprojecteerd in de aanvulling op de variantennota, nog wijzigt. Raildempers hebben een geluid reducerend effect. Ter plaatse van de vier sporen in Vught (noordzijde) zijn echter geen raildempers voorzien. De toepassing van raildempers wordt hier niet doelmatig geacht. Dit volgt uit de wettelijke doelmatigheidstoets. De werkgroep is van mening dat er te weinig nagedacht wordt over alternatieve oplossingen en wijst er op dat op sommige plekken scherm zo hoog worden dat het ruimtelijk onwenselijk is. Gesproken wordt over de Gebiedsvisie. De werkgroepleden en Ton Bierbooms geven aan dat de gebiedsvisie het gewenste ruimtelijk beeld aangeeft. Hierin staat dat schermen tot 4,5m groen zijn en daarboven tot 6m transparant. De gebiedsvisie geeft verder aan dat op sommige plekken de ruimte te beperkt is voor een hoog scherm. Werkgroepleden wensen dat wanneer de schermen hoger zouden moeten worden dat er door ProRail onderzocht wordt of andere maatregelen mogelijk zijn, te denken valt aan raildempers of eventueel een laag scherm tussen de rails. Daarnaast werd er vanuit de bewoners ook nog de optie aangedragen om het spoorbed te verlagen. Hiervan is door ProRail in de werkgroep nogmaals aangegeven dat deze laatste mogelijkheid geen optie is.
9.	Kan de definitieve tekening over de plaatsing van de schermen ergens gepubliceerd worden zowel voor het tijdelijke als het uiteindelijke spoor?	De tekening met definitieve locaties en hoogten van de geluidsschermen (volgend uit het nu nog lopende akoestisch onderzoek) wordt ten tijde van de publicatie van het OTB ter inzage gelegd en ook te raadplegen via internet. Wij streven er naar om de uitkomst van het onderzoek op een eerder moment met u te delen. Momenteel zijn de onderzoeken nog niet gereed.
11.	Geluidsscherm stopt bij de woningen Margrietlaan - Aert Heijmlaan. Het antwoord was dat hier geen scherm nodig is omdat woningen en dove gevel hebben. De vraag die nu gesteld wordt gaat over woningen verderop.	Het geluidonderzoek wordt momenteel in meer detailniveau uitgevoerd. Dit kan er toe leiden dat het schermvoorstel, zoals geprojecteerd in de aanvulling op de variantennota, nog wijzigt. Momenteel verwachten wij dat het huidige geluidsscherm na de woningen aan de Margrietlaan (aan het spoor) richting Tilburg weer gehandhaafd blijft/teruggeplaatst zal worden na de werkzaamheden aan het spoor.
11a.	Het geluidsscherm stopt bij de woningen Margrietlaan – Aert Heijmlaan, hier ligt in de huidige situatie een aarden wal. De vraag die nu open blijft vanuit de werkgroep is of er op deze plek in de nieuwe situatie ruimte is voor een scherm?	Ja, hier is ruimte voor. Of een scherm benodigd is zal moeten blijken uit akoestisch onderzoek. Zie antwoord op vraag 10.
14.	Loonsebaan behoort tot een toevoer route van hulpdiensten, hoe zit dit wanneer de Loonsebaan enkel voor fietsen toegankelijk wordt? Deze vraag is eerder gesteld maar de beantwoording is onvoldoende. Bewoners kunnen zich niet voorstellen dat afsluiten van Loonsebaan geen gevolgen heeft.	Het afsluiten van de Loonsebaan heeft inderdaad gevolgen voor de afwikkeling van het verkeer, dus ook van hulpdiensten. De diverse verkeersonderzoeken die in het kader van de N65 en PHS zijn uitgevoerd tonen geen knelpunten voor wat betreft de afwikkeling van verkeer over de omliggende wegen in de wijk. Echter, de routes die zijn weergegeven in het VVP voor de hulpdiensten gebaseerd op het nu geldende beleid. Vanaf de hoofdroutes bereiken de hulpdiensten de wijk via het onderliggend wegennet. Het vervallen van een van de verbindingen leidt niet automatisch tot een slechtere bereikbaarheid, maar wel tot een andere bereikbaarheid. In het kader de wijzigingen zullen de gemeente Vught en ProRail in overleg treden met de diverse hulpdienstorganisaties om met hen de nieuwe situatie te bestuderen. De keuzes die zijn gemaakt in het kader van de Rijksinfraprojecten (N65 en PHS) leiden dus waarschijnlijk tot een gewijzigd beleid en gewijzigde routes. Het gegeven antwoord vinden de werkgroepleden niet bevredigend. Wanneer doet de veiligheidsregio uitspraak over de nieuwe toevoerroutes voor hulpdiensten? Tijdens de werkgroep is aangegeven dat dit inzicht i.i.g. in het OTB mee zal gaan. De werkgroepleden maken zich zorgen over dit aspect en vinden het tot nu toe telkens onvoldoende beantwoord.

6.2 Werkgroep Kruising Loonsebaan

1.	Is het niet mogelijk om de woningen aan de Loonsebaan 24, 26 en 28 en Molenvenseweg 89, 91 en 93 aan te kopen? Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor parkeren, groen en een speelstrook.	In het ontwerp wordt uitgegaan van zo min mogelijk woningaankopen voor de realisatie van het project. De woningen aan de Loonsebaan 24, 26, 28 en Molenvenseweg 89, 91 en 93 worden niet direct geraakt door het ontwerp en blijven bereikbaar tijdens de bouw. Er is dus op dit moment geen aanleiding om deze woningen aan te kopen.
2.	Is het mogelijk een fietsstraat te realiseren ter plaatse van de Loonsebaan? De auto is hier dan te gast.	Inrichten als fietsstraat past binnen het beleid van de gemeente Vught. Er wordt een voorstel gemaakt voor de inrichting van de Loonsebaan.
3.	Is de Loonsebaan een hoofdfietsroute?	De Loonsebaan is als hoofdfietsroute opgenomen in de plannen van de gemeente Vught.
4.	Hoe past de Loonsebaan binnen het fietsnetwerk van de gemeente Vught?	De Loonsebaan maakt onderdeel uit van de hoofd fietsstructuur van de gemeente. Aan deze hoofdroutes wordt de eis gesteld dat ze comfortabel en zonder obstakels te berijden zijn.
5.	Is het ook mogelijk om de fietsroute te verleggen oostelijk van het spoor langs achtertuinen Bosscheweg en aan te sluiten op de Postweg?	Deze oplossing zorgt ervoor dat de afstand tussen de verschillende oost-west verbindingen te groot wordt. Daarnaast is een aantal van de gronden die hiervoor nodig zijn in particulier bezit.
6.	Is het mogelijk om van de Loonsebaan een fietsstraat te maken?	Ja, dat is mogelijk. De gemeente ziet een ander gebruik van de Loonsebaan als reële oplossing.
7.	Is verdiepen van het spoor nog een optie?	Nee, dat is geen optie meer. Uitgangspunt is het horizontaal en verticaal alignement zoals deze nu op tekening staan. Dit heeft te maken met de keuze voor de ongelijkvloerse kruising van de sporen een stukje verderop.
8.	Check afstand geluidsscherm afstand tot hart spoor aan de westzijde?	De afstand tussen hart spoor en de geluidsschermen aan de westzijden zijn conform de voorschriften, d.w.z. 4,75 meter uit hart spoor.
9.	Wat is de invloed van een 'hard' element in de 'zachte' baan op geluid en trillingen?	Het spoor wordt op deze locatie aangelegd op een ballastbed dat over de onderdoorgang heen loopt. Aan beide zijden van de 'harde' constructie worden overgangsplaten aangebracht die er voor zorgen dat de overgang van 'hard' naar 'zacht' vloeiend verloopt. De aanleg van een onderdoorgang heeft geen invloed op de toename van geluid.
10.	In hoeverre is Samen voor Vught bij deze werkgroepen betrokken?	De opzet en het doel van de werkgroepen is vastgesteld in de klankbordgroepen. In deze klankbordgroepen zijn verschillende maatschappelijk partijen vertegenwoordigd, waaronder Samen voor Vught
11.	Gaat de opdrachtgever de esthetische/landschappelijke visie "directie" voeren?	Hoe de vormgeving van de onderdoorgang vastgesteld gaat worden is op dit moment nog niet duidelijk. Er zijn verschillende mogelijkheden om hiermee om te gaan. In een later stadium van het project zal bepaald worden of deze onderdoorgang bijv. een solitair element wordt of dat het deel uit gaat maken van een reeks. Bureau Spoorbouwmeester zal hierover advies gevraagd worden.

6.3 Werkgroep kruising N65 - spoor		
1.	Is het mogelijk om in de fietserstunnel onder de N65 door ook een voetpad (van 1,50 m breed) aan te leggen naast een fietspad van 3,00 m breed?	Ja, een voetpad is in het ontwerp van de fietstunnel meegenomen.
2.	Kan het fietspad vanwege de te verwachten drukte ook breder dan 4,0 meter?	In het ontwerp is de totale breedte van de onderdoorgang 6,0 meter. De breedte van het fietspad wordt 3,50 meter waarmee het voldoet aan landelijke richtlijnen.
3.	Hoe wordt de afwatering opgelost? Het regent soms best hard en het water loopt hier niet altijd goed weg.	Hierover overleggen het waterschap, de gemeente en ProRail. Concrete oplossingen zijn nog niet bekend.
4.	Is het mogelijk de fietsstructuur door te laten lopen over de Lekkerbeetjenlaan?	Dit verzoek wordt niet gehonoreerd want er is geen sprake van een hoofdfietsroute.
5.	Is de fietsstraat via de Pieter Bruegellaan en de Molenvenseweg wel een comfortabele route voor fietsers? Kanttekening daarbij is: kan er een goede aansluiting komen op de snelfietsroute?	Ja, niet-bestemming(auto)verkeer mijdt een fietsstraat. Wel moet goed worden aangesloten op het tracé van de snelfietsroute. Dat is in het wegontwerp uitgewerkt.
6.	Kan er via de afrit Rembrandtlaan een sluiproute door de wijk gaan ontstaan wanneer het verkeer op de N65 vast staat?	Verkeer dat de N65 verlaat kan er alleen een eind verderop bij de Boslaan via verkeerslichten weer op. Dat is voor automobilisten niet sneller dan wanneer zij op de N65 blijven.
7.	Hoe veilig is het straks om te fietsen op de rijbaan voor het autoverkeer van de Lekkerbeetjenlaan? Kan daar geen apart fietspad komen?	Naar verwachting is zowel het aantal fietsers als auto's op deze erftoegangsweg beperkt en kan dit verkeer dus prima gemengd worden afgewikkeld. Mocht blijken dat niet kan worden voldaan aan de wens om een veilige en comfortabele fietsgelegenheid, dan is een fietssuggestiestrook een optie. De gemeente neemt dit dan in overweging.
8.	Gaat de lus in het fietspad naar boven toe (langs de Pieter Bruegellaan) niet te sterk hellen?	De landelijke norm is 4,0% en de helling wordt hier 4,5%. Die kleine verhoging is over een beperkte lengte niet bezwaarlijk en wel degelijk nodig omdat het ontwerp bij een lagere hellingshoek veel meer ruimte zou vergen. Deze ruimte is niet aanwezig.
9.	Hoe wordt gezorgd voor een sociaal veilige omgeving van de fietstunnel?	In het ontwerp komen schuine wanden en voldoende verlichting waardoor er meer licht in de tunnel is en er een meer open situatie ontstaat. Er wordt gestreefd naar zoveel mogelijk daglicht in de tunnel. Idee is ook om de wanden te laten bewerken door een kunstenaar om graffiti tegen te gaan.
10.	Worden bij de herplanting van groen alleen jonge stekjes geplaatst? Onze voorkeur gaat uit naar zo volwassen mogelijke bomen en planten.	De details voor de realisatie komen pas later aan bod bij de uitwerking van het inrichtingsplan.
11.	Is Rijkswaterstaat betrokken bij de totstandkoming van dit ontwerp?	Ja. Het ontwerp is ingericht op de uitgangspunten van Rijkswaterstaat die in de Notitie Voorkeursalternatief MIRT-verkenning N65 Vught-Haaren staan.

6.3 Werkgroep kruising N65 - spoor		
12.	Wat doen we met ‘niemandsland,’ zoals het stuk grond tussen de N65 en de nieuwe verbindende weg Rembrandtlaan en Lekkerbeetjenlaan? De suggestie is hier lage beplanting aan te brengen, zoals op daken van flatgebouwen.	Dit wordt niet toegankelijk voor het publiek. Er wordt gezorgd voor een goede afwatering en kleinschalige groenvoorzieningen.
13.	Zijn de ingetekende geluidsschermen definitief?	Nee. Berekeningen voor geluid langs de N65 en het spoor worden nog uitgevoerd. Pas als die bekend zijn, wordt duidelijk waar schermen gaan komen.
14.	Kunnen de geluidsschermen langs de N65 worden doorgetrokken tot over de kruising met het spoor?	Zie het antwoord bij vraag 13.
15.	Kunnen er extra snelheidsremmende maatregelen genomen worden in de Aert Heymlaan?	De Aert Heymlaan is al een 30 km/u zone en dat blijft zo. De gemeente wil vooralsnog geen extra maatregelen treffen, maar zal de ontwikkeling van de verkeersintensiteit en –snelheid wel gaan monitoren. Als aanvullende maatregelen nodig zijn, zullen die genomen worden.
6.4 Werkgroep N65 - Molenstraat		
1.	Komt er een nieuwe oversteek bij de Glorieuxlaan?	Nee, deze oversteek is bij variant V3 niet voorzien.
2.	Zijn er slimme aanpassingen in de verkeersstructuur mogelijk om het gebied autoluwer te maken?	De wegtypering in Vught volgt uit het verkeer- en vervoersplan van de gemeente Vught (zoals toegestuurd met de voorbereidende stukken bij werkgroep 1). De wegtypen blijven gehandhaafd voor PHS.
3.	Hoe lopen de verkeersstromen en hoe bereik je straks de AH bij het station en het centrum?	De huidige verkeersstromen blijven in de eindsituatie zo veel als mogelijk gehandhaafd. De AH bij het station kan via de huidige wegenstructuur worden bereikt.
4.	Is het mogelijk een lunchroom te creëren in het stationsgebouw? Door Cello?	Het project PHS Meteren-Boxtel gaat niet over de herinrichting van het stationsgebouw. Het stationsgebouw is in eigendom van NS Stations, zij verhuren dit gebouw. Geïnteresseerde huurders kunnen contact opnemen met NS Stations om na te gaan of er mogelijkheden zijn om dit pand te huren.
5.	Is het mogelijk om het stationsgebouw bovenop de spoorbak te plaatsen?	Het is niet toegestaan om kantoren boven het verdiept aangelegde spoor te plaatsen i.v.m. regelgeving rondom externe veiligheid.
6.	Kan het aantal langspaarkeerplaatsen verminderen (bv ter plaatse van het Rembrandtlaan en ter plaatse van de Spoorlaan) zodat er meer ruimte ontstaat voor een groene inrichting?	In de werkgroep N65 – Molenstraat wordt het parkeren nader uitgewerkt en besproken.
6.5 Werkgroep Stationsgebied		
1.	Hoe denken de provincie Noord-Brabant en Arriva over een bushalte bij het station?	De gemeente meldt dat Arriva aangeeft dat er vooralsnog geen antwoord is op de vraag over het wel/niet halteren van de bus bij het station.

6.6 Werkgroep Kruising Wolfskamerweg

1.	Som V3 vs. onderdoorgang inzichtelijk maken.	Uit de variantennota van maart 2015 blijkt dat het kostenverschil tussen variant V3 (incl. de onderdoorgang Wolfskamerweg) en variant V4 €46 miljoen is.
2.	Werkgroep kwam met het voorstel om aan de noordzijde grond te verkopen (voor bijv. 500.000 euro). Het kinderdagverblijf kan dan blijven staan.	Deze actie heeft geen invloed op de eindsituatie, maar is wel interessant. Graag gaan wij hierop in met de eigenaren van de voorgestelde gronden. Het is op dit moment voor ons immers nog niet duidelijk waar deze gronden dan liggen.
3.	Men heeft zorgen om de verkeersdoorstroming i.v.m. functioneren rotonde.	Er is een eerste analyse gemaakt van de verkeersberekeningen op knooppunt niveau. Hieruit komt niet naar voren dat er problemen gaan ontstaan met de doorstroming op dit punt.
4.	Kan de ruimte die vrij komt bij de sloop van bedrijfsverzamelgebouwen De Schakel en kinderdagverblijf worden gebruikt om in de eindsituatie parkeerplaatsen te creëren?	De parkeerdruk zoals deze door de ondernemers wordt aangegeven was bij de gemeente niet bekend. Het is de wens van de gemeente om een parkeermonitor uit te voeren langs het gehele traject van het spoor om in beeld te krijgen waar problemen ontstaan met parkeren. Met de uitkomsten van dit onderzoek wordt bepaald of en waar extra parkeergelegenheid nodig is.
5.	Kan de Kavel zuidoosthoek (braakliggend) ingericht worden als parkeerplaats? Verbinding naar noorden toe via het dek van de snelfietsroute naar de winkels.	Zie antwoord bij vraag 1.
6.	Afwatering spoorsloot wordt ingenomen door tijdelijk spoor, hoe gaat dat met waterafvoer?	Bij het ontwerp van het tijdelijk spoor wordt meegenomen dat er achter de percelen aan de Industrieweg een spoorsloot ligt. Deze zal gedempt moeten worden en er zal een alternatieve waterafvoer voor in de plaats aangebracht dienen te worden om zorg te dragen voor de afvoer van zowel het water van de spoorbaan als de hemelwaterafvoer van de percelen aan de Industrieweg.

6.7 Werkgroep Klein Brabant

1.	Verzoek voor de volgende keer: Expert Maas, mede bewoner Klein Brabant, uitnodigen voor volgende werkgroep sessie.	De heer Maas wordt uitgenodigd voor deelname aan de tweede sessie van de werkgroep Klein Brabant.
2.	Hoe kunnen we een planschade claim indienen en hoe werkt dat?	Vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld (eind 2017), kan men een verzoek om nadeelcompensatie (waaronder planschade) indienen. Het indienen van een verzoek kan aan de hand van een formulier. Dit formulier kan telefonisch aangevraagd worden bij Publiekscontacten, telefoonnummer 0800-776 72 45 (gratis).
3.	Is er een onafhankelijke trillingmeting uitgevoerd?	Er zijn (en worden) inderdaad diverse trillingmetingen uitgevoerd in en aan woningen door Arcadis/DGMR/Sensor.net. Dit zijn onafhankelijke adviseurs.
4.	Is er een 0-meting uitgevoerd en wat is dan het referentiejaar?	De metingen die zijn uitgevoerd zijn er (mede) op gericht om de referentiesituatie te bepalen. Volgens de Beleidsregel trillinghinder spoor is de referentiesituatie de situatie voor uitvoering van het Tracébesluit. Het referentiejaar dat wordt aangehouden voor de referentiesituatie is 2013.
5.	Hoe hoog wordt de geluidswal aan de overzijde en wat is de relatie met het scherm aan de zijde van de omwonenden?	De geluidwal aan de oostzijde van het spoor ter hoogte van Klein Brabant is geen onderdeel van het project PHS Meteren Boxtel, maar van de ontwikkeling 'de Groensche Hoeve' en wordt 8.2m aan de noordzijde en 6.0m aan de zuidzijde hoog (bron: akoestisch onderzoek Cauberg Huygen 20060836-05 van bestemmingsplan De Groensche Hoeve). De geluidwal heeft overigens geen geluideffect aan de overzijde (westzijde) van het spoor omdat een geluidwal absorberend is en geen reflectie uitstraalt naar de overzijde van het spoor.

6.7 Werkgroep Klein Brabant		
6.	Zie je de trein nog met een 2 meter hoog scherm?	Ja, uitgaande van een scherm van 2 m zie je nog een heel klein deel van een passerende trein. Tijdens de 2de sessie van de werkgroep zal dit inzichtelijk worden gemaakt.
7.	Wat is het effect van geluid op de 2e /3de lijns bebouwing?	Op de eerstelijnsbebouwing treedt de hoogste geluidbelasting op. Woningen op de twee of derde lijn hebben over het algemeen een lagere geluidbelasting. In Klein Brabant zijn saneringswoningen aanwezig. Dit zijn in Klein Brabant de woningen die in het verleden tijdig zijn aangemeld en een geluidbelasting hebben van meer dan 65 dB bij volledige benutting van het geluidproductieplafond. Voor deze woningen worden effectieve maatregelen uitgezocht om de geluidbelasting terug te dringen tot 65 dB. Bijkomend effect van de maatregelen is dat de geluidbelasting op de tweede en derdelijns bebouwing ook zal dalen.
8.	Hoe hoog is het geluid productieplafond bij ons voor de deur?	De geluidproductieplafondwaarde is de geluidbelasting op referentiepunten langs het spoor. De referentiepunten liggen veelal op 50 meter vanaf het spoor op een onderlinge afstand van 100 meter. In de berekening van of toetsing aan de geluidproductieplafonds wordt geen rekening gehouden met de afscherming van gebouwen. De waarde verschilt per referentiepunt. De lokale geluidproductieplafondwaarde kunt u raadplegen via internet: http://www.geluidspoor.nl/geluidregisterspoor.html
9.	Wat is het geldende geluidsplafond?	Dit is vindbaar op www.geluidregister.nl
10.	Een van de bewoners geeft aan dat RIVM een andere berekening/getallen hanteert als dat nu door ProRail wordt aangegeven. De vraag richt zich op het aantal gehinderden boven de norm.	Via de site van RIVM is de geluidbelasting op adresniveau te raadplegen. De kaarten voor weg- en railverkeer zijn gebaseerd op een standaard karteringsmethode (SKM). Deze methode maakt gebruik van digitale bestanden waarin de ligging van spoorwegen is opgenomen. De verkeersgegevens van spoorwegen zijn gebaseerd op gegevens van ProRail. De huidige cumulatieve kaart (totaal van weg- rail, luchtvaart, windturbines, industrie) geeft een indicatief beeld voor de situatie in 2011. De berekening van de geluidbelasting op de referentiepunten (plafondtoets) en op woningen (onderzoek geluidsanering) wordt berekend met een andere methodiek, dan de methodiek die conform wet- en regelgeving door ons wordt gevolgd, en heeft enkel betrekking op de geluidbelasting vanwege spoorweglawaaï.
11.	In de berekeningen wordt rekening gehouden met de toekomstige intensiteit. Is inzichtelijk wat de intensiteit is?	Bij de plafondtoets wordt inderdaad gerekend met de toekomstige intensiteit. Bij het onderzoek naar de geluidsaneringsmaatregelen wordt gerekend met de aantallen en overige kenmerken op het spoor zoals opgenomen in het geluidregister spoor. De toekomstige intensiteiten worden te zijner tijd opgenomen in de rapportage bij het OTB en zijn dan ook voor u inzichtelijk. De gegevens van het geluidregister spoor zijn te raadplegen via www.geluidregister.nl .

6.7 Werkgroep Klein Brabant

12.	De bewoners willen een zo hoog mogelijk scherm. Ze gaan er vanuit dat een scherm zo dicht mogelijk op de bron het grootste effect heeft. Daarom is een wal minder gewenst. Kan met gebruikmaking van vrijkomende grond het scherm niet eenvoudig/goedkoop hoger worden geplaatst waarmee bovenwettelijke bescherming kan worden geboden?	In 2012 is de Wet milieubeheer aangepast. Sinds 2012 gelden er geluidproductieplafonds langs het spoor. Jaarlijks wordt gerapporteerd of wordt voldaan aan de geluidproductieplafonds. De laatste rapportage is het nalevingsverslag geluidproductieplafonds 2014 (raadpleegbaar via internet). Hoewel in de rapportage niet de intensiteiten zijn weergegeven is uit het vergelijk van de rapportages van meerdere jaren wel op te maken hoe de geluidbelasting op het spoor zich ontwikkelt.
13.	Hoe worden we op de hoogte gehouden van de ontwikkeling van de intensiteit op het spoor?	Deze gegevens kunt u vinden in het geluidregister spoor, te raadplegen via www.geluidregister.nl .
14.	Kan de uitvoering van de werkzaamheden versneld worden uitgevoerd? Dus niet wachten op de gehele spoorzone.	De fasering van het project is nog niet in dat detail bekend. De aannemer vult die t.z.t. in. Wij hebben hier nog geen voorwaarden voor opgenomen. De extra goederentreinen gaan overigens pas rijden wanneer de geluidsschermen en andere maatregelen genomen zijn. Tijdens de bouwperiode rijden er even veel treinen als op dit moment. De geluidhinder neemt dus voorlopig niet toe.
15.	Wat is het verschil qua geluid tussen een scherm van 2,0m en een scherm van 1,5m gecombineerd met raildempers?	Op de maatgevende ontvanger hoogte is er nauwelijks verschil tussen een scherm van 2,0 m of een scherm van 1,5 m gecombineerd met raildempers. De definitieve keuze wordt bepaald door de doelmatigheidstoets, waar bij een gelijke geluidbelasting (gelijke reductie) de goedkoopste maatregel doelmatig is.
16.	Kan de reeds ingerekende investering van het scherm bij het bedrijventerrein (waar nu geen scherm zal komen) niet overgeheveld worden naar Klein Brabant?	De doelmatigheidstoets staat niet toe dat er budget wordt overgeheveld.
17.	Wanneer wordt er gemeten? En wanneer vindt onderzoek plaatst?	Dit onderzoek moet nog plaatsvinden en de onderzoeksmethode wordt door experts bepaald. Bewoners geven aan dat de verschillen wat betreft trillingen lokaal zeer verschillen en dringen er op aan dat het onderzoek uitgevoerd wordt rekening houdend met de lokale kennis. Het onderzoek moet zo objectief mogelijk plaatsvinden. Er is een trilling meting in Klein Brabant toegezegd. Deze meting wordt momenteel (eind maart 2016) voorbereid. Aan het adviesbureau Arcadis is gevraagd of het palenplan van Klein Brabant van invloed is op de keuze van de te meten referentiewoning.
18.	Wat zal er gebeuren als de Vper te hoog is?	Indien sprake is van een te hoge waarde van Vper dienen doelmatige trilling maatregelen te worden afgewogen.
19.	Wat is de oplevertoets is voor trillingen?	In de Beleidsregel trillinghinder spoor is opgenomen dat de gevolgen van de ingebruikneming van het gewijzigde spoor binnen 1 jaar na ingebruikneming moet worden onderzocht. Indien blijkt dat op grond van de daarbij vastgestelde trilling sterkte aanleiding zou zijn geweest voor het treffen van maatregelen indien de trilling sterkte was meegenomen in de eindsituatie of als maatregelen niet voldoende effectief zijn worden maatregelen of aanvullende maatregelen getroffen.
20.	Welke maatregelen zijn technisch mogelijk?	Ter plaatse worden enkele mogelijkheden genoemd te weten een damwand en 'sloffen: onder de dwarsliggers'. Verder is aangegeven dat er een 'catalogus' in de maak is.

7 Bijlagen

7.1 Factsheets

Factsheet – werkgroep Vught: Postweg - N65 januari – april 2016



De werkgroep

De werkgroep 'Postweg - N65' brengt advies uit over van de spoorzone in de omgeving van de Postweg en de N65. Het doel van de werkgroep is om na te denken over de ruimtelijke inrichting van dit gebied. Deze factsheet beschrijft de belangrijkste randvoorwaarden en uitgangspunten ten aanzien van het uit te brengen advies.

Waarom alleen V3?

Op 17 december 2015 hebben de bestuurders van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught de voorkeur uitgesproken voor de variant V3. Dit voorkeursbesluit betekent dat er geen andere uitvoeringsvarianten in aanmerking komen voor nadere uitwerking in het (O)TB.

Waarover willen we met u in gesprek?

Tussen de Postweg en de N65 wordt een vierde spoor en een deel van de verdiepte ligging aangelegd. In en naast de spoorzone vinden daardoor aanpassingen plaats. De keuze die voor het spoor zelf wordt gemaakt, ligt vast. De wijze waarop het spoor wordt ingepast in de omgeving, is op hoofdlijnen beschreven in de Gebiedsvisie Spoorzone.

De gemeente en ProRail willen deze inpassing samen met u verder uitwerken. Het gaat dan om zaken zoals:

- materiaalkeuze en vormgeving van de geluidsschermen;
- groen en gebruik van de groene ruimte (bomen/struiken/gras, etc.);
- inrichting van de wegen, fiets- en voetpaden;
- inrichting van de strook tussen het hekwerk naast het spoor en de straat (denk aan: inrichting talud);
- bereikbaarheid van de omliggende woningen;
- locatie parkeerplaatsen;
- veiligheid.

Randvoorwaarden en uitgangspunten

- In de werkgroep richten wij ons op de eindsituatie.
- De locatie en de hoogte van de verdiepte bak, met daarin de sporen, ligt vast.
- Alleen adviezen over de spoorzone, de omgeving circa 100 meter aan weerszijden van het spoor, worden in beschouwing genomen.
- De hoogte van geluidsschermen moet voldoen aan wettelijke richtlijnen.
- Verkeersfuncties worden behouden of teruggebracht.

- Minimaal het huidige aantal parkeerplaatsen moet worden teruggebracht.
- Spoor en gerelateerde objecten (zoals transformatorhuis) moeten geïnspecteerd en onderhouden kunnen worden.
- Uitkomsten van de verschillende werkgroepen moeten samenhang hebben. De klankbordgroep kan hierover, indien nodig, adviseren. De Ambtelijke Regiegroep Vught doet uitspraak.
- Maatregelen moeten passen binnen het gestelde financiële kader.
- Groen dat door het project wordt aangetast, wordt zoveel mogelijk teruggebracht en/of hersteld.
- De vastgestelde beleidsplannen (bijv. de ruimtelijke plannen in Vught, de koepelnotitie, etc.).
- Alle informatie is gebaseerd op de inzichten van dit moment. De verstrekte documenten dienen hiervoor als basis.

Bronmateriaal

Ter voorbereiding op de werkgroepen heeft u per mail van ons verschillende documenten ontvangen. Meer informatie over het project kunt u vinden op www.phsbibliotheek.nl/project/vught.

* Op de achterzijde treft u een overzichtstekening van het werkgebied van deze werkgroep.

Factsheet – werkgroep Vught: Postweg - N65 januari – april 2016



Legenda

	Aankopen en te slopen bebouwing		Grens bouwterrein incl. bestaand ProRail terrein		Bestaand spoor
	Aan te kopen bebouwing vanwege niet bereikbaar tijdens de bouw; bebouwing handhaven en weer bewoonbaar na einde bouw		Grens werkgroepen		Te verwijderen spoor
	Bebouwing bereikbaar, tuinen of opstallen worden geraakt tijdens de bouw of eindsituatie en of aanpassingen bereikbaarheid noodzakelijk		Eindsituatie weg		Perron
	Gebieden welke zijn opgenomen in de ruimtelijke ontwikkeling structuurvisie gemeente Vught		Tijdelijke weg		Takud
			Eindsituatie spoor		Geluidsscherm
			Tijdelijk spoor		Geluidsscherm op rand bak

ProRail

Factsheet – werkgroep Vught: Kruising Loonsebaan januari – april 2016



De werkgroep

De werkgroep 'Kruising Loonsebaan' brengt advies uit over de spoorzone in de omgeving van de Loonsebaan. Het doel van de werkgroep is om na te denken over de ruimtelijke en technische inrichting van dit gebied. Deze factsheet beschrijft de belangrijkste randvoorwaarden en uitgangspunten ten aanzien van het uit te brengen advies.

Waarom alleen V3?

Op 17 december 2015 hebben de bestuurders van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught de voorkeur uitgesproken voor de variant V3. Dit voorkeursbesluit betekent dat er geen andere uitvoeringsvarianten in aanmerking komen voor nadere uitwerking in het (O)TB.

Waarover willen we met u in gesprek?

Bij de Loonsebaan wordt het toekomstige spoor door fietsers en voetgangers ongelijkvloers gekruist. In en naast de spoorzone vinden daardoor aanpassingen plaats. De keuze die voor het spoor zelf wordt gemaakt, ligt vast. De wijze waarop het spoor wordt ingepast in de omgeving, is op hoofdlijnen beschreven in de Gebiedsvisie Spoorzone.

De gemeente en ProRail willen deze inpassing samen met u verder uitwerken. Het gaat dan om zaken zoals:

- varianten spoorkruising (tunnel met dek, tunnel zonder dek, brug);
- verlichting;
- groen en gebruik van de groene ruimte (bomen/struiken/gras, etc.);
- inrichting van de wegen, fiets- en voetpaden;
- bereikbaarheid van de omliggende woningen;
- locatie parkeerplaatsen;
- veiligheid.

Randvoorwaarden en uitgangspunten

- In de werkgroep richten wij ons op de eindsituatie.
- De locatie en de hoogte van de verdiepte bak, met daarin de sporen, ligt vast.
- Alleen adviezen over de spoorzone, de omgeving circa 100 meter aan weerszijden van het spoor, worden in beschouwing genomen.
- De hoogte van geluidsschermen moet voldoen aan wettelijke richtlijnen.
- Minimaal het huidige aantal parkeerplaatsen moet worden teruggebracht.

- Verkeersfuncties worden behouden of teruggebracht, met uitzondering van het autoverkeer voor de kruising Loonsebaan met het spoor.
- Spoor en gerelateerde objecten (zoals transformatorhuis) moeten geïnspecteerd en onderhouden kunnen worden.
- Uitkomsten van de verschillende werkgroepen moeten samenhang hebben. De klankbordgroep kan hierover, indien nodig, adviseren. De Ambtelijke Regiegroep Vught doet uitspraak.
- Maatregelen moeten passen binnen het gestelde financiële kader.
- Groen dat door het project wordt aangetast, wordt zoveel mogelijk teruggebracht en/of hersteld.
- De vastgestelde beleidsplannen (bijv. de ruimtelijke plannen in Vught, de koepelnotitie, etc.).
- Alle informatie is gebaseerd op de inzichten van dit moment. De verstrekte documenten dienen hiervoor als basis.

Bronmateriaal

Ter voorbereiding op de werkgroepen heeft u per mail van ons verschillende documenten ontvangen. Meer informatie over het project kunt u vinden op www.phsbibliotheek.nl/project/vught.

* Op de achterzijde treft u een overzichtstekening van het werkgebied van deze werkgroep.

Factsheet – werkgroep Vught: Kruising Loonsebaan januari – april 2016



Legenda

-  Aankopen en te slopen bebouwing
-  Aan te kopen bebouwing vanwege niet bereikbaar tijdens de bouw; bebouwing handhaven en weer bevoonbaar na einde bouw
-  Bebouwing bereikbaar, tuinen of opstallen worden geraakt tijdens de bouw of eindsituatie en of aanpassingen bereikbaarheid noodzakelijk
-  Gebieden welke zijn opgenomen in de ruimtelijke ontwikkeling structuurvisie gemeente Vught
-  Grens bouwterrein incl. bestaand ProRail terrein
-  Grens werkgroepen
-  Eindsituatie weg
-  Tijdelijke weg
-  Eindsituatie spoor
-  Tijdelijk spoor
-  Bestaand spoor
-  Te verwijderen spoor
-  Perron
-  Talud
-  Geluidscherm
-  Geluidscherm op rand bak

ProRail

Factsheet – werkgroep Vught: Kruising N65 - Spoor januari – april 2016



De werkgroep

De werkgroep 'Kruising N65 - Spoor' brengt advies uit over de spoorzone in de omgeving rondom de kruising N65 - Spoor. Het doel van de werkgroep is om na te denken over de ruimtelijke inrichting van dit gebied. Deze factsheet beschrijft de belangrijkste randvoorwaarden en uitgangspunten ten aanzien van het uit te brengen advies.

Waarom alleen V3?

Op 17 december 2015 hebben de bestuurders van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught de voorkeur uitgesproken voor de variant V3. Dit voorkeursbesluit betekent dat er geen andere uitvoeringsvarianten in aanmerking komen voor nadere uitwerking in het (O)TB.

Waarover willen we met u in gesprek?

De kruising N65 - spoor moet worden aangepast omwille van de aanleg van een vierde spoor en een verdiepte ligging. In en naast de spoorzone vinden daardoor aanpassingen plaats. De keuze die voor het spoor zelf wordt gemaakt, ligt vast. De wijze waarop het spoor wordt ingepast in de omgeving, is op hoofdlijnen beschreven in de Gebiedsvisie Spoorzone. De gemeente en ProRail willen

deze inpassing samen met u verder uitwerken. Het gaat dan om zaken zoals:

- materiaalkeuze en vormgeving van de geluidsschermen;
- herinrichting van bouwterrein na werkzaamheden;
- mogelijke inpassing van een fietstunnel parallel aan de verdiepte ligging;
- groen en gebruik van de groene ruimte (bomen/struiken/gras, etc.);
- inrichting van de wegen, fiets- en voetpaden;
- bereikbaarheid van de omliggende woningen;
- veiligheid.

Randvoorwaarden en uitgangspunten

- In de werkgroep richten wij ons op de eindsituatie.
- De locatie en de hoogte van de verdiepte bak, met daarin de sporen, ligt vast.
- Alleen adviezen over de spoorzone, de omgeving circa 100 meter aan weerszijden van het spoor, worden in beschouwing genomen.
- De hoogte van geluidsschermen moet voldoen aan wettelijke richtlijnen.
- Verkeersfuncties worden behouden of teruggebracht.
- Alle aanpassingen aan de N65 vanaf de Helvoirtseweg tot aan de Taalstraat.

- Minimaal het huidige aantal parkeerplaatsen moet worden teruggebracht.
- Spoor en gerelateerde objecten (zoals transformatorhuis) moeten geïnspecteerd en onderhouden kunnen worden.
- Uitkomsten van de verschillende werkgroepen moeten samenhang hebben. De klankbordgroep kan hierover, indien nodig, adviseren. De Ambtelijke Regiegroep Vught doet uitspraak.
- Maatregelen moeten passen binnen het gestelde financiële kader.
- Groen dat door het project wordt aangetast, wordt zoveel mogelijk teruggebracht en/of hersteld.
- De vastgestelde beleidsplannen (bijv. de ruimtelijke plannen in Vught, de koepelnotitie, etc.).
- Optie is: een fietstunnel parallel aan de verdiepte ligging.
- Alle informatie is gebaseerd op de inzichten van dit moment. De verstrekte documenten dienen hiervoor als basis.

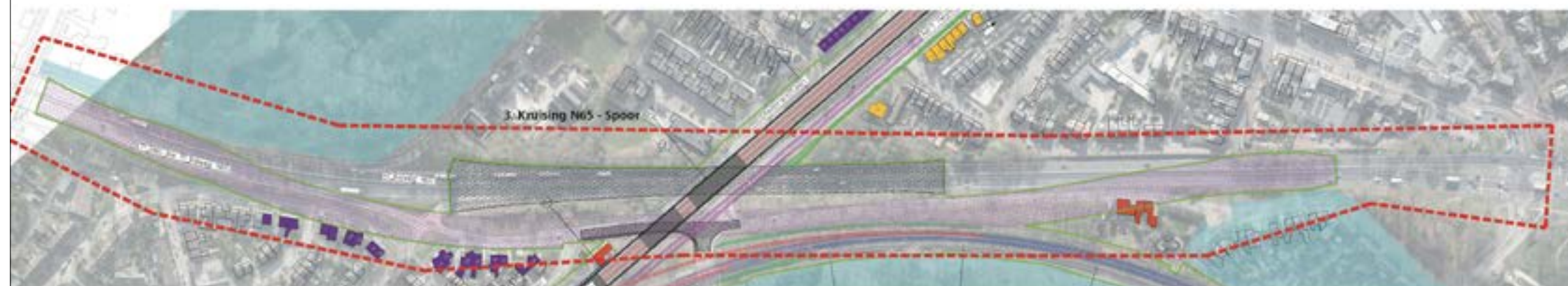
Bronmateriaal

Ter voorbereiding op de werkgroepen heeft u per mail van ons verschillende documenten ontvangen. Meer informatie over het project kunt u vinden op www.phsbibliotheek.nl/project/vught.

* Op de achterzijde treft u een overzichtstekening van het werkgebied van deze werkgroep.

Factsheet – werkgroep Vught: Kruising N65 - Spoor

januari – april 2016



Legenda

	Aankopen en te slopen bebouwing		Grens bouwterrein incl. bestaand ProRail terrein		Bestaand spoor
	Aan te kopen bebouwing vanwege niet bereikbaar tijdens de bouw; bebouwing handhaven en weer bewoonbaar na einde bouw		Grens werkgroepen		Te verwijderen spoor
	Bebouwing bereikbaar, tuinen of opstallen worden geraakt tijdens de bouw of eindsituatie en of aanpassingen bereikbaarheid noodzakelijk		Eindsituatie weg		Perron
	Gebieden welke zijn opgenomen in de ruimtelijke ontwikkelingsstructuurvisie gemeente Vught		Tijdelijke weg		Talud
			Eindsituatie spoor		Geluidsscherm
			Tijdelijk spoor		Geluidsscherm op rand bak

ProRail

Factsheet – werkgroep Vught: N65 - Molenstraat januari – april 2016



De werkgroep

De werkgroep 'N65 - Molenstraat' brengt advies uit over de spoorzone in de omgeving rondom de N65 - Molenstraat. Het doel van de werkgroep is om na te denken over de ruimtelijke inrichting van dit gebied. Deze factsheet beschrijft de belangrijkste randvoorwaarden en uitgangspunten ten aanzien van het uit te brengen advies.

Waarom alleen V3?

Op 17 december 2015 hebben de bestuurders van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught de voorkeur uitgesproken voor de variant V3. Dit voorkeursbesluit betekent dat er geen andere uitvoeringsvarianten in aanmerking komen voor nadere uitwerking in het (O)TB.

Waarover willen we met u in gesprek?

Er zijn verschillende functies in de omgeving van de N65 en de Molenstraat die de gemeente en ProRail met u wil bespreken. Hieronder worden de belangrijkste genoemd:

- inrichting van de strook tussen het hekwerk naast het spoor en de straat (denk aan: inrichting talud, rand van de bak);

- groen en gebruik van de groene ruimte (bomen/struiken/gras, etc.);
- inrichting van de wegen, fiets- en voetpaden, met name bij de overgang van de Helvoirtseweg, de Esschestraat en de Molenstraat;
- bereikbaarheid van de omliggende woningen;
- locatie parkeerplaatsen;
- veiligheid.

Randvoorwaarden en uitgangspunten

- In de werkgroep richten wij ons op de eindsituatie.
- De locatie en de hoogte van de verdiepte bak, met daarin de sporen, ligt vast.
- Alleen adviezen over de spoorzone, de omgeving circa 100 meter aan weerszijden van het spoor, worden in beschouwing genomen.
- De hoogte van geluidsschermen moet voldoen aan wettelijke richtlijnen.
- Verkeersfuncties worden behouden of teruggebracht.
- Minimaal het huidige aantal parkeerplaatsen moet worden teruggebracht.
- Spoor en gerelateerde objecten (zoals transformatorhuis) moeten geïnspecteerd en onderhouden kunnen worden.

- Uitkomsten van de verschillende werkgroepen moeten samenhang hebben. De klankbordgroep kan hierover, indien nodig, adviseren. De Ambtelijke Regiegroep Vught doet uitspraak.
- Maatregelen moeten passen binnen het gestelde financiële kader.
- Groen dat door het project wordt aangetast, wordt zoveel mogelijk teruggebracht en/of hersteld.
- De vastgestelde beleidsplannen (bijv. de ruimtelijke plannen in Vught, de koepelnotitie, etc.).
- Alle informatie is gebaseerd op de inzichten van dit moment. De verstrekte documenten dienen hiervoor als basis.

Bronmateriaal

Ter voorbereiding op de werkgroepen heeft u per mail van ons verschillende documenten ontvangen. Meer informatie over het project kunt u vinden op www.phsbibliotheek.nl/project/vught.

* Op de achterzijde treft u een overzichtstekening van het werkgebied van deze werkgroep

Factsheet – werkgroep Vught: N65 - Molenstraat

januari – april 2016



Legenda			
	Aankopen en te slopen bebouwing	 Grens bouwterrein incl. bestaand ProRail terrein	 Bestaand spoor
	Aan te kopen bebouwing vanwege niet bereikbaar tijdens de bouw; bebouwing handhaven en weer bewoonbaar na einde bouw	 Grens werkgroepen	 Te verwijderen spoor
	Bebouwing bereikbaar, tuinen of opstallen worden geraakt tijdens de bouw of eindsituatie en of aanpassingen bereikbaarheid noodzakelijk	 Eindsituatie weg	 Perron
	Gebieden welke zijn opgenomen in de ruimtelijke ontwikkeling structuurvisie gemeente Vught	 Tijdelijke weg	 Talud
		 Eindsituatie spoor	 Geluidsscherm
		 Tijdelijk spoor	 Geluidsscherm op rand balk

ProRail

Factsheet – werkgroep Vught: Stationsgebied januari – april 2016



De werkgroep

De werkgroep 'Stationsgebied' brengt advies uit over de spoorzone in de omgeving van het station. Het doel van de werkgroep is om na te denken over de ruimtelijke inrichting van dit gebied. Deze factsheet beschrijft de belangrijkste randvoorwaarden en uitgangspunten ten aanzien van het uitbrengen advies.

Waarom alleen V3?

Op 17 december 2015 hebben de bestuurders van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught de voorkeur uitgesproken voor de variant V3. Dit voorkeursbesluit betekent dat er geen andere uitvoeringsvarianten in aanmerking komen voor nadere uitwerking in het (O)TB.

Waarover willen we met u in gesprek?

Er zijn verschillende functies in de omgeving van het station die de gemeente en ProRail met u wil bespreken.

Hieronder worden de belangrijkste genoemd:

- locatie van het stationsgebouw;
- toegang tot het station en de perrons;
- inrichting van het stationsplein;

- bereikbaarheid station;
- locatie van de fietsenstalling;
- mogelijke inrichting van dek over verdiept station als ontmoetingsplein;
- groen en gebruik van de groene ruimte (bomen/struiken/gras, etc.);
- inrichting van de wegen, fiets- en voetpaden;
- veiligheid.

Randvoorwaarden en uitgangspunten

- In de werkgroep richten wij ons op de eindsituatie.
- De locatie en de hoogte van de verdiepte bak, met daarin de sporen, ligt vast.
- Alleen adviezen over de spoorzone, de omgeving circa 100 meter aan weerszijden van het spoor, worden in beschouwing genomen.
- De hoogte van geluidsschermen moet voldoen aan wettelijke richtlijnen.
- Verkeersfuncties worden behouden of teruggebracht.
- Minimaal het huidige aantal parkeerplaatsen moet worden teruggebracht.
- Spoor- en gerelateerde objecten (zoals transformatorhuis) moeten geïnspecteerd en onderhouden kunnen worden.

- Uitkomsten van de verschillende werkgroepen moeten samenhang hebben. De klankbordgroep kan hierover, indien nodig, adviseren. De Ambtelijke Regiegroep Vught doet uitspraak.
- Maatregelen moeten passen binnen het gestelde financiële kader.
- Groen dat door het project wordt aangetast, wordt zoveel mogelijk teruggebracht en/of hersteld.
- De vastgestelde beleidsplannen (bijv. de ruimtelijke plannen in Vught, de koepelnotitie, etc.).
- Optie is: dek over verdiept station inrichten als ontmoetingsplein.
- Alle informatie is gebaseerd op de inzichten van dit moment. De verstrekte documenten dienen hiervoor als basis.

Bronmateriaal

Ter voorbereiding op de werkgroepen heeft u per mail van ons verschillende documenten ontvangen.

Meer informatie over het project kunt u vinden op www.phsbibliotheek.nl/project/vught.

* Op de achterzijde treft u een overzichtstekening van het werkgebied van deze werkgroep.

Factsheet – werkgroep Vught: Stationsgebied

januari – april 2016



Legenda			
	Aankopen en te slopen bebouwing	 Grens bouwterrein incl. bestaand ProRail terrein	 Bestaand spoor
	Aan te kopen bebouwing vanwege niet bereikbaar tijdens de bouw, bebouwing handhaven en weer bewoonbaar na einde bouw	 Grens werkgroepen	 Te verwijderen spoor
	Bebouwing bereikbaar, tuinen of opstallen worden geraakt tijdens de bouw of eindsituatie en of aanpassingen bereikbaarheid noodzakelijk	 Eindsituatie weg	 Perron
	Gebieden welke zijn opgenomen in de ruimtelijke ontwikkelingsstructuurvisie gemeente Vught	 Tijdelijke weg	 Talud
		 Eindsituatie spoor	 Geluidsscherm
		 Tijdelijk spoor	 Geluidsscherm op rand bak

Factsheet – werkgroep Vught: Kruising Wolfskamerweg januari – april 2016



De werkgroep

De werkgroep 'Wolfskamerweg' brengt advies uit over de spoorzone in de omgeving van de Wolfskamerweg. Het doel van de werkgroep is om na te denken over de ruimtelijke inrichting van dit gebied. Deze factsheet beschrijft de belangrijkste randvoorwaarden en uitgangspunten ten aanzien van het uit te brengen advies.

Waarom alleen V3?

Op 17 december 2015 hebben de bestuurders van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught de voorkeur uitgesproken voor de variant V3. Dit voorkeursbesluit betekent dat er geen andere uitvoeringsvarianten in aanmerking komen voor nadere uitwerking in het (O)TB.

Waarover willen we met u in gesprek?

Er zijn verschillende functies in de omgeving van de Passage Wolfskamerweg die de gemeente en ProRail met u wil bespreken. Hieronder worden de belangrijkste genoemd:

- inrichting van de onderdoorgang (materiaalkeuze, verlichting);
- herinrichting van het terrein van het kinderdagverblijf;

- groen en gebruik van de groene ruimte (bomen/struiken/gras, etc.);
- inrichting van de wegen, fiets- en voetpaden
- veiligheid.

Randvoorwaarden en uitgangspunten

- In de werkgroep richten wij ons op de eindsituatie.
- Alleen adviezen over de spoorzone, de omgeving circa 100 meter aan weerszijden van het spoor, worden in beschouwing genomen.
- De hoogte van geluidsschermen moet voldoen aan wettelijke richtlijnen.
- Verkeersfuncties worden behouden of teruggebracht.
- Minimaal het huidige aantal parkeerplaatsen moet worden teruggebracht.
- Spoor en gerelateerde objecten (zoals transformatorhuis) moeten geïnspecteerd en onderhouden kunnen worden.
- Uitkomsten van de verschillende werkgroepen moeten samenhang hebben. De klankbordgroep kan hierover, indien nodig, adviseren. De Ambtelijke Regiegroep Vught doet uitspraak.
- Maatregelen moeten passen binnen het gestelde financiële kader.

- Groen dat door het project wordt aangetast, wordt zoveel mogelijk teruggebracht en/of hersteld.
- De vastgestelde beleidsplannen (bijv. de ruimtelijke plannen in Vught, de koepelnotitie, etc.).
- Alle informatie is gebaseerd op de inzichten van dit moment. De verstrekte documenten dienen hiervoor als basis.
- Bestuurders hebben gekozen voor variant 4.5.

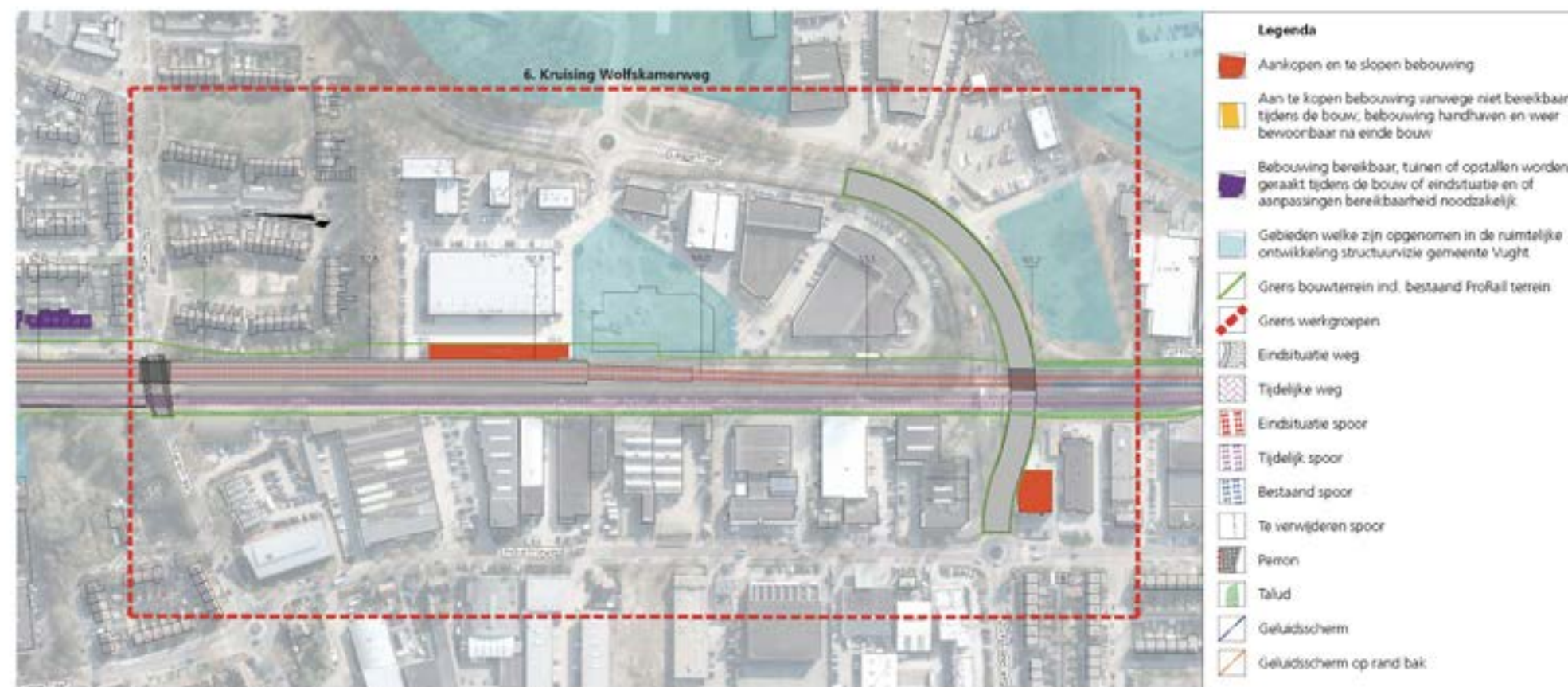
Bronmateriaal

Ter voorbereiding op de werkgroepen heeft u per mail van ons verschillende documenten ontvangen. Meer informatie over het project kunt u vinden op www.phsbibliotheek.nl/project/vught.

* Op de achterzijde treft u een overzichtstekening van het werkgebied van deze werkgroep.

Factsheet – werkgroep Vught: Kruising Wolfskamerweg

januari – april 2016



Factsheet – werkgroep Vught: Klein Brabant

januari – april 2016



De werkgroep

De werkgroep 'Klein Brabant' brengt advies uit over de spoorzone in de omgeving van Klein Brabant. Het doel van de werkgroep is om na te denken over de ruimtelijke inrichting van dit gebied. Deze factsheet beschrijft de belangrijkste randvoorwaarden en uitgangspunten ten aanzien van het uit te brengen advies.

Waarom alleen V3?

Op 17 december 2015 hebben de bestuurders van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught de voorkeur uitgesproken voor de variant V3. Dit voorkeursbesluit betekent dat er geen andere uitvoeringsvarianten in aanmerking komen voor nadere uitwerking in het (O)TB.

Waarover willen we met u in gesprek?

Er zijn verschillende functies in de omgeving van Klein Brabant die de gemeente en ProRail met u wil bespreken. Hieronder worden de belangrijkste genoemd:

- materiaalkeuze en vormgeving van de geluidsschermen;
- inrichting van de strook tussen het hekwerk naast het spoor en de straat (denk aan: inrichting talud);

- groen en gebruik van de groene ruimte (bomen/struiken/gras, etc.);
- veiligheid.

Randvoorwaarden en uitgangspunten

- In de werkgroep richten wij ons op de eindsituatie.
- Alleen adviezen over de spoorzone, de omgeving circa 100 meter aan weerszijden van het spoor, worden in beschouwing genomen.
- De hoogte van geluidsschermen moet voldoen aan wettelijke richtlijnen.
- Spoor en gerelateerde objecten (zoals transformatorhuis) moeten geïnspecteerd en onderhouden kunnen worden.
- Uitkomsten van de verschillende werkgroepen moeten samenhang hebben. De klankbordgroep kan hierover, indien nodig, adviseren. De Ambtelijke Regiegroep Vught doet uitspraak.
- Maatregelen moeten passen binnen het gestelde financiële kader.
- Groen dat door het project wordt aangetast, wordt zoveel mogelijk teruggebracht en/of hersteld.
- De vastgestelde beleidsplannen (bijv. de ruimtelijke plannen in Vught, de koopelnotitie, etc.).

- Alle informatie is gebaseerd op de inzichten van dit moment. De verstrekte documenten dienen hiervoor als basis.

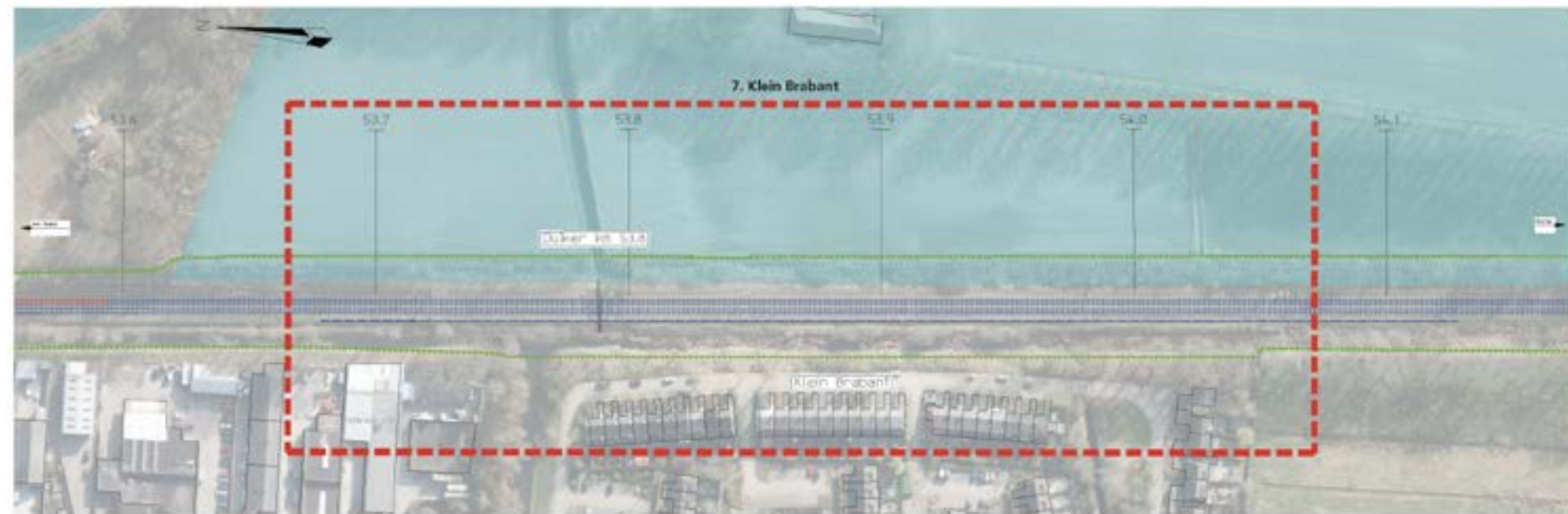
Bronmateriaal

Ter voorbereiding op de werkgroepen heeft u per mail van ons verschillende documenten ontvangen. Meer informatie over het project kunt u vinden op www.phsbibliotheek.nl/project/vught.

* Op de achterzijde treft u een overzichtstekening van het werkgebied van deze werkgroep.

Factsheet – werkgroep Vught: Klein Brabant

januari – april 2016



Legenda			
	Aankopen en te slopen bebouwing	 Grens bouwterrein incl. bestaand ProRail terrein	 Bestaand spoor
	Aan te kopen bebouwing vanwege niet bereikbaar tijdens de bouw, bebouwing handhaven en weer bewoonbaar na einde bouw	 Grens werkgroepen	 Te verwijderen spoor
	Bebouwing bereikbaar, tuinen of opstallen worden geraakt tijdens de bouw of eindsituatie en of aanpassingen bereikbaarheid noodzakelijk	 Eindsituatie weg	 Perron
	Gebieden welke zijn opgenomen in de ruimtelijke ontwikkeling structuurvisie gemeente Vught	 Tijdelijke weg	 Talud
		 Eindsituatie spoor	 Geluidsscherm
		 Tijdelijk spoor	 Geluidsscherm op rand bak



Aan de Klankbordgroep Vught

Samen voor Vught heeft van een groot aantal leden van de diverse werkgroepen PHS begrepen dat er diverse zogenaamde klantwensen zijn die ook in meer detail zullen worden ingebracht bij uw Klankbordgroep.

Wij hebben geconstateerd dat er een twaalfstal hoofdlijnen zijn waaronder deze klantwensen zijn te categoriseren.

Wij leggen deze graag aan u voor met het verzoek deze op te laten nemen in de formele vastlegging van uw vergadering. Alle genoemde punten zijn bron van grote zorg:

1. Geluidshinder: relateer de maatregelen tegen geluidshinder aan de normen van de WHO teneinde invloed op de gezondheid zoveel mogelijk te beperken en houdt rekening met windstromen bij het ontwerp van schermen.
2. Trillingen: meet zoveel mogelijk de effecten rekeninghoudend met grondsoort en type huizen teneinde invloed op gezondheid zoveel mogelijk te beperken
3. Bereikbaarheid: zorg voor optimale bereikbaarheid voor de diverse locaties tijdens en na de bouw voor hulpdiensten, maar ook voor bewoners zelf
4. Bouwmethode: kies voor bouwmethode waarbij geen tijdelijke N65 hoeft te worden aangelegd
5. Noodspoor: minimaliseer de overlast veroorzaakt door het noodspoor
6. Bouwverkeer: minimaliseer de overlast van bouwverkeer.
7. Aanvoerroutes: minimaliseer in overleg met de gemeente de overlast van aanvoerroutes door deze zoveel mogelijk over het werk te leiden en de 'buitenrand' van de gemeente zoveel mogelijk te benutten
8. Gevaarlijke stoffen: geen gevaarlijke stoffen over het spoor tijdens en na de bouw
9. Hoofd fietsroute: zorg dat de hoofd fietsroute Boxtel-Den Bosch niet onderbroken wordt. Een fietstunnel langs het spoor bij de kruising met de N65 is noodzakelijk
10. Huisvesting: geef bewoners de ruimte om zich vrij te voelen in hun huis, met eventueel de mogelijkheid hun huis te verlaten, zij mogen zich niet opgesloten voelen door de infrastructurele werken
11. Referentiemoment: zet de gevolgen van alle infrastructurele ingrepen af tegen de situatie in 2012, zijnde het door de MER-commissie als 'huidige situatie' aangeduide referentiemoment
12. Cumulatie: meet daadwerkelijk en specifiek de overlast veroorzaakt door cumulatie van bronnen van hinder en soorten van hinder, in het bijzonder op volgende locaties: spoorkruising Wolfskamerweg, spoorkruising Postweg, spoorkruising Loonsebaan, kruising N65/spoor en Klein Brabant.

Met vriendelijke groet,
Bestuur Samen voor Vught

Vught, 13 april 2016

7.3 Antwoord klantwensen Samen voor Vught



Samen voor Vught
t.a.v. dhr. Ger Maas.
Boslaan 1
5263 GW VUGHT

Datum 9 mei 2016
Onderwerp Brief met klantwensen

Eigenaar Aletta Blok
Telefoonnummer
E-mail aletta.blok@prorail.nl

Geacht Bestuur Samen voor Vucht,

In de Klankbordgroep PHS van 13 april jl. heeft u namens uw vereniging Samen voor Vught een lijst ingebracht met daarop diverse klantwensen t.a.v. het project PHS Meteren-Boxtel te Vught. Daarbij geeft u aan deze punten onder onze aandacht te willen brengen omdat u en uw leden zich hierover zorgen maken. Met deze brief willen wij graag reageren op uw schrijven.

Wij begrijpen dat u zorgen heeft over de gevolgen van het spoorproject en de bijbehorende bouwperiode. De meeste van de door u aangedragen punten hebben zeker onze aandacht en worden door ons, conform wet en regelgeving, in de milieuonderzoeken toegepast of verwerkt in het ontwerp, dan wel meegenomen in de nog uit te werken plannen over de realisatiefase. Wij zijn ons er van bewust dat wij uw zorgen hiermee niet wegnemen. Wel kunnen wij uw leden, en andere omwonenden van Vught, zo goed mogelijk blijven informeren en betrekken.

Uw wens t.a.v. de fietstunnel langs het spoor bij de kruising met de N65 ligt momenteel voor ter besluitvorming van onze opdrachtgevers, het Ministerie van I&M, de provincie Noord Brabant en de gemeente Vught. Dit najaar zullen zij hierover een besluit nemen.

Daarnaast willen wij nog reageren op de volgende punten:

Gevaarlijke stoffen: doel van het project PHS Meteren-Boxtel betreft echter het mogelijk maken van extra reizigers en goederenmaterieel. U geeft aan dat u geen vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor te Vught wenst. Daar kunnen wij niet aan tegemoet komen. Wij zullen in het kader van de MER en het OTB onderzoek verrichten om te bepalen in hoeverre dit vervoer binnen de wet en regelgeving van het Basisnet plaatsvindt. Dit wordt overlegd met gemeenten en veiligheidsregio's. Zo nodig worden aanvullende maatregelen getroffen.



Met deze brief zullen wij niet alle zorgen hebben kunnen wegnemen. Wij willen om die reden graag in gesprek blijven om daar zorg voor te houden. Mocht u vragen hebben over de inhoud van de brief, dan kunt u contact met mij opnemen via bovenstaande contactgegevens.

Met vriendelijke groet,

Aletta Blok

Omgevingsmanager ProRail

7.4 Klantwensen bewoners Loonsebaan

Bij het doornemen van de klantwensen van bewoners van de Loonsebaan bleek dat deze grotendeels besproken zijn in de werkgroep. Er is daarom geen aparte brief met antwoorden opgesteld.

4 april 2016

Klantwensen Werkgroep Passage Loonsebaan

Probleemstelling:

Als Loonsebaan bewoners volgen wij te maken met de verbreding van het spoor en met de bouw van een tunnel onder het spoor door. Wij verwachten veel problemen t.a.v. bouwoverlast tijdens de bouwfase, welke we zoveel mogelijk willen beperken en wij willen een optimale eindsituatie.

Daarnaast hebben wij een aantal klantwensen gekend vóór tijdens de bouw en de uiteindelijke situatie.

Wat willen we niet:

- De Loonsebaan als een verkeersroute voor het bouwverkeer.
- Vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Werkzaamheden 's avonds en 's nachts.
- Een tunnel als klankkast.

Wat willen we wel:

- Bereikbaar huizen tijdens de bouw.
- Goed bereikbare huizen na de bouw.
- Vrijlopende parkeerplaatsen.
- Groenere omgeving.
- Goede trillingmaatregelen.
- De beste geluidswerende maatregelen zodat het geluid binnen het spoorbed blijft.
- Transparante geluidswanden ter hoogte van de Loonsebaan waarbij de geluidtemperatuur maximaal blijft.
- Sociaal veilige onderdoorgang.
- Onderdoorgang met voldoende daglicht.
- De tunnel mag geen geluidsversterkend effect te wege brengen van zowel binnen als buiten.
- Geen praf in mogelijkheden.
- Duidelijkheid eigendom tunnel t.v.m. onderhoud; er moet straks geld zijn voor onderhoud.
- Zo veel mogelijk inpassing van de spoorroute (zakt zo dicht mogelijk op elkaar in de eindsituatie, en dus ook de geluidswanden).

Graag zien wij deze punten geborgd worden door de werkgroep, de klankbordgroep en de Wijk.

Vriendelijke groet.

Bewoners van de Loonsebaan

7.5 Deelnemers werkgroepen

Postweg – N65	Kruising Wolfskamerweg	Stationsgebied
9 leden van Samen voor Vught	3 bewoners/ondernemers van de spoorzone, waarvan 1 lid van de Klankbordgroep Spoor Vught	1 lid van Samen voor Vught
5 bewoners van de spoorzone	1 medewerker van de Robbert Coppes Stichting, tevens lid van de Klankbordgroep Spoor Vught	1 lid van de Fietzersbond
	1 medewerker Reinier van Arkel Groep	6 bewoners van de spoorzone, waarvan 1 lid van de Klankbordgroep Spoor Vught
	1 lid van de Fietzersbond, tevens lid van de klankbordgroep Spoor Vught	2 deelnemers van het Reizigersoverleg Brabant
		1 medewerker van de Robbert Coppes Stichting, tevens lid van de Klankbordgroep Spoor Vught
		1 lid van de klankbordgroep Spoor Vught
Kruising Loonsebaan	Kruising N65-Molenstraat	
8 leden van Samen voor Vught	4 bewoners spoorzone	
1 lid van de Fietzersbond		
3 bewoners van de spoorzone		
Kruising N65 – spoor	Klein Brabant	
2 leden van Samen voor Vught	11 leden van Samen voor Vught, waarvan 2 tevens lid van de klankbordgroep Spoor Vught	
1 lid van de Fietzersbond	1 bewoner spoorzone	
11 bewoners van de spoorzone, waarvan 2 leden van de Klankbordgroep spoor Vught		

Colofon

Wensen rond het spoor in Vught

Adviezen van de werkgroepen voor de inrichting van de ruimtelijke omgeving

PHS Meteren - Boxtel

Maart 2017 | Definitieve versie

In opdracht van:

Gemeente Vught
Provincie Noord-Brabant
Ministerie Infrastructuur en Milieu

In samenwerking met:

ProRail

Aletta Blok
Chris Mineur
Doede Rollingswier
Jorinke Vos
Maarten Maarschalkerweerd
Maarten Poos
Rolf Besemer
Rosanne de Boer
Ton Bierbooms

Gemeente Vught

Alex van der Heijkant
Bas Bloks
Bram Louwers
Karin Tuinman
Marco Cruijssen
Mark Brouwers
René Papavoine
Ton Huijberts

N65 Rijkswaterstaat

Maarten Merks

Arcadis

Erik Lindhout
Gertjan Jobse
Vincent den Ouden

LOS stadomland

Gaby Rasenberg
Gerbert Smulders
Peter Droog

Overig

Raymond Reesink - algemeen voorzitter
Robert Nolet - tekstschrjver







ProRail