

Concept Gebiedsvisie Spoorzone op hoofdlijnen

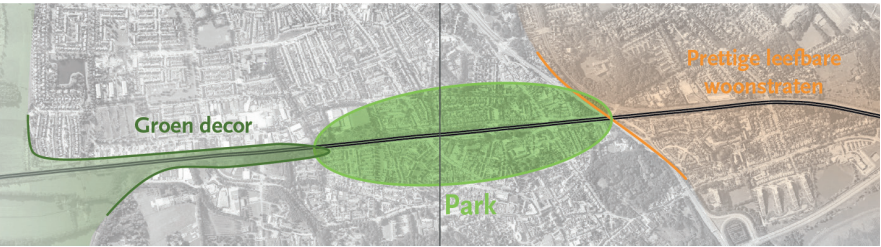
In juli heeft de werkgroep Gebiedsvisie Spoorzone in samenwerking met stedenbouwkundig bureau LOS Stadomland het concept van de gebiedsvisie opgeleverd. In deze conceptrapportage worden de belangrijkste gemeentelijke ambities, wensen en speerpunten voor de inrichting van de Spoorzone, het gebied direct grenzend aan het spoor, beschreven. Hierbij is de Spoorzone opgedeeld in drie zones: Noord, Midden en Zuid. De gebiedsvisie richt zich met name op de spooromgeving, de groenvoorzieningen en de leefbaarheid van dit gebied.

In algemene zin is een belangrijke gedachte achter de Concept Gebiedsvisie Spoorzone dat de herontwikkeling van de Spoorzone invulling geeft aan de structuurvisie Vught.

Variant V3
In de variant V3 vindt een nieuwe inrichting van de spoorzone volgens de Gebiedsvisie plaats aan zowel de oost- als de westzijde van de verdiepte ligging. Zo is de ambitie om aan de oostzijde bij het knooppunt waar de N65 en het spoor

samenkomen, een fietstunnel met aansluitende fietsroute langs de verdiepte ligging te realiseren. Ook is bij deze variant een herontwikkeling van woningen en straten gewenst aan de Aert Heymlaan, rond de overweg Helvoirtseweg en bij de Spoorlaan.

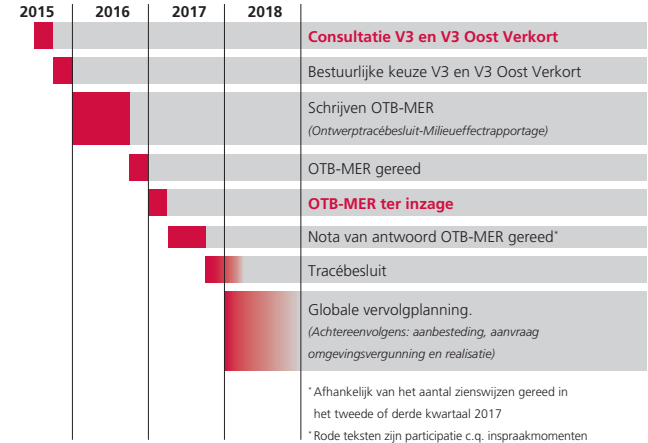
Variant V3 Oost Verkort
In de variant V3 Oost Verkort ligt de verdiepte ligging verder naar het oosten. Dat biedt de mogelijkheid om in het vrijkomende gebied aan de westzijde van het knooppunt N65 – spoor, een fietstunnel met aansluitende fietsroute parallel aan de verdiepte ligging te realiseren. Ook bij de overweg aan de Helvoirtseweg ligt er een ontwikkelingsopgave aan de oost- en westzijde. Verder concentreert de opgave voor de nieuwe inrichting van woningen en straten zich vooral aan de oostzijde van de verdiepte ligging. Als wens wordt de herontwikkeling van de gebieden rond de basisschool het Molenvan, terzijde van de N65 en de Rembrandtlaan, langs de Rembrandtlaan, het station (parkeren aan noordoostzijde) en de gebieden langs de Spoorlaan genoemd.



Bron: ‘Concept Gebiedsvisie Spoorzone’, zone-indeling Noord, Midden, Zuid Vught.

De planning

Op basis van de huidige informatie, is een planning opgesteld. De in rood gemarkeerde tekst in onderstaande afbeelding, beschrijft de momenten waarop het mogelijk is om formeel in te spreken op de plannen.



Disclaimer
De informatie in deze folder is met uiterste zorg samengesteld. Toch kan het zijn dat sommige informatie niet meer actueel is, of op enige wijze niet correct is weergegeven. Wij sluiten dan ook elke aansprakelijkheid uit als gevolg van de eventueel onjuiste weergave van informatie.

Uitgave
ProRail
September 2015
www.prorail.nl

Achtergrondinformatie

Deze folder heeft als doel u op hoofdlijnen te informeren. Wilt u zich verder verdiepen, dan kunt u de Koepelnotitie, Concept Gebiedsvisie Spoorzone, de technische tekeningen en nog veel meer informatie over het project vinden op de PHS Bibliotheek via www.phsbibliotheek.nl/project/vught.



Achtergrondinformatie verdiepte ligging spoor Vught

Ten behoeve van uw keuze voor V3 of V3 Oost Verkort

In deze folder leest u in het kort wat de Koepelnotitie en de Concept Gebiedsvisie Spoorzone inhouden. Deze rapporten dienen als achtergrondinformatie bij het maken van een afweging voor een voorkeur voor de V3 of V3 Oost Verkort; de twee mogelijke uitwerkingsvarianten van het verdiepte spoor in Vught. We nemen de belangrijkste aspecten van beide uitvoeringsvarianten op hoofdlijnen met u door.

De Koepelnotitie op hoofdlijnen

In de koepelnotitie worden de twee uitvoeringsvarianten voor de verdiepte ligging van het spoor in Vught omschreven. In de ene uitwerking komt het spoor namelijk nagenoeg op de plaats van het huidige spoor (V3). In de andere uitwerking komt het spoor iets ten oosten daarvan te liggen (V3 Oost Verkort).

Variant V3

In de V3 uitvoeringsvariant wordt de spoorlijn 's-Hertogenbosch - Eindhoven over een lengte van circa 1.600 meter verdiept aangelegd, tussen de Loonsebaan en de Molenstraat. Dit spoor komt 2 tot 5 meter oostelijker van de huidige spoorbaan te liggen. Om dit te

kunnen realiseren wordt er over een lengte van 3,3 kilometer aan de westzijde van de huidige spoorbaan een tijdelijk spoor aangelegd dichtbij de huidige woningen aan het spoor. Voor deze uitvoeringsvariant moeten ongeveer 18 panden worden gesloopt.

Variant V3 Oost Verkort

In de uitvoeringsvariant V3 Oost Verkort komt het spoor circa 12 meter oostelijker van de huidige spoorbaan te liggen. De verdiepte ligging is aan de zuidzijde 300 meter korter dan bij de V3-variant. De ligging is dan tussen de Loonsebaan en de Akkerstraat. Voor de aanleg is geen tijdelijk spoor nodig. Tijdens de bouw kunnen de treinen gebruik blijven maken

van het huidige spoor. Voor deze uitvoeringsvariant moeten ongeveer 147 panden worden gesloopt.

In tabel 1 zijn de kenmerken van de twee uitvoeringsvarianten volgens de huidige inzichten op hoofdlijnen weergegeven; bij nadere uitwerking kunnen nog wijzigingen in de maatvoering ontstaan.

Tabel 1: Samenvatting kenmerken V3 en V3 Oost Verkort

Kenmerken (uitvoerings)varianten	V3	V3 Oost Verkort
Kosten	502 miljoen	503,3 miljoen
Bouwtijd	4 jaar en 9 maanden	4 jaar en 6 maanden
Verwachte oplevering	Q2 2025	Q1 2025
Tijdelijk spoor	Nodig	Niet nodig
Aantal ongelijkvloerse kruisingen	7	8
Verdiepte ligging		
Locatie	Loonsebaan tot Molenstraat	Loonsebaan tot Akkerstraat
Lengte	1.610 meter	1.310 meter
Ligging ten opzichte van huidige spoor	~ 3 meter oostelijker	~ 12 meter oostelijker
Geluidschermen tussen Postweg en Klein Brabant		
Totaal aantal strekkende meter	2.930 meter	3.365 meter
Oostzijde spoor	1.410 meter	1.935 meter
Westzijde spoor	1.520 meter	1.630 meter
Aantal te slopen panden		
Totaal	18	147
Woningen	3	93
Bedrijven	15	17
Appartementen	0	37
Aantal onbereikbare panden tijdens de bouw		
Totaal	25	20
Woningen	24	20
Bedrijven	1	0
Appartementen	0	0

Bron: 'De koepelnotitie ten behoeve van de afweging tussen V3 en V3 Oost in Vught'

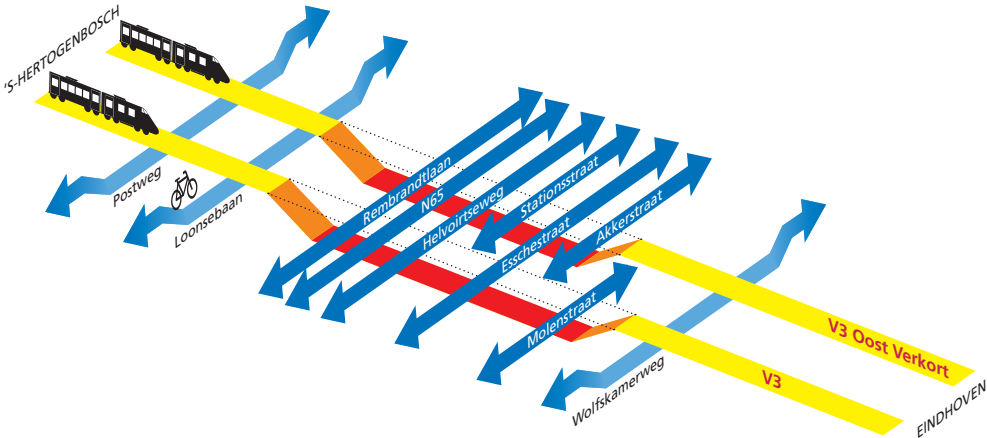
Effectbeoordeling van de uitvoeringsvarianten

Naast een verschil tussen de kenmerken van beide uitvoeringsvarianten, is er ook een verschil tussen de effecten van beide varianten. Hierbij moet u denken aan verschillen in geluidshinder, trillingen en hinder voor de omgeving tijdens de bouwphase. De belangrijkste verschillen zijn terug te lezen in tabel 2.

Tabel 2: Vergelijking effecten V3 en V3 Oost Verkort

Beoordeling effecten ten opzichte van huidige situatie			V3	V3 Oost Verkort
Hinder tijdens de bouw				
Voor treinverkeer (& dienstregeling)			-	0
Voor wegverkeer (parallelwegen)			--	-
Geluid- & trillinghinder			--	-
Effecten in de eindsituatie				
Op geluidhinder			0	0
Op trillinghinder			-	-
Op doorstroom van overwegen			++	++
Op beschermde dier- & plantensoorten			-	--
Op Cultuurhistorie in de omgeving			-	--
Op de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte			+	--
Op de ruimtelijke functies (zoals: wonen, werken, recreatie)			--	---
-	Wordt iets slechter/neemt iets toe	0	Blijft gelijk	
--	Wordt slechter/neemt toe	+	Wordt beter	
---	Wordt slechter/neemt veel toe	++	Wordt veel beter	

Bron: 'De koepelnotitie ten behoeve van de afweging tussen V3 en V3 Oost in Vught'



Visualisatie uitvoeringsvarianten V3 en V3 Oost Verkort