

los stad om land

Vergelijking gebiedsvisie V3 - V3 Oost Verkort "Ruimtelijke Kwaliteit"

Concept



Concept

Vught



november 2015
LOS stadomland B.V.
Postbus 142
5201 AC 's-Hertogenbosch
Reutsedijk 9
5264 PC Vught

Tel: 073 - 7113770
info@losstadomland.nl
www.losstadomland.nl

Ambtelijk opdrachtgever:
Astrid van 't Hof

Projectleider gemeente Vught:
Jorn van der Werf

Projectteam LOS stadomland:

- Gerbert Smulders
- Peter Droog

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. De ambities uit de gebiedsvisie	5
3. De ambities vertaald naar aspecten van Ruimtelijke Kwaliteit.	6
4. Beoordelingskader	7
Visuele Barrièrewerking (van oost naar west)	8
Herontwikkelingsmogelijkheden	10
Herontwikkeling : Nieuw contact tussen de delen oost-west	12
(Straat) Ruimte, het maaiveld	14
Ruimtelijke werking in de straat (verhouding schermhoogte bebouwingshoogte)	16
Beleving vanuit de trein	18
Historische patronen en monumentale bebouwing.	20
Monumentaal groen	22
Bestaand waardevol groen	24
Dwarsrelaties algemeen en Dwarsrelaties langzaamverkeer	26
Effect op de circulatie en Parkeer zwaartepunt centrumzijde.	28
Langsrelaties langzaam verkeer	30
5. Overzicht aspecten	32

1. Inleiding

De gebiedsvisie spoorzone Vught beschrijft kaders en randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de spoorzone en laat (her-) ontwikkelkansen zien. De kaders en randvoorwaarden zullen meegenomen worden in de overwegingen voor de inpassingsvraagstukken. De gebiedsvisie laat zien dat de inpassing van beide varianten op onderdelen zeer verschillend uitwerkt. De gebiedsvisie is tot standgekomen in een intensief proces met een werkgroep bestaande uit bewoners en belangenvertegenwoordigers, de gemeente Vught en Prorail.

Om tot een goede afweging te komen van de keuze voor een variant kan de gebiedsvisie gebruikt worden. Om de afweging goed te kunnen maken is het van belang dat de varianten goed vergelijkbaar zijn. Deze notitie geeft deze vergelijking weer en is zo een handvat om tot (af)wegingen te komen.

In deze notitie wordt een vergelijking gegeven van de beide varianten ten aanzien van het thema “ruimtelijke kwaliteit”.

Om tot deze beschrijving van ruimtelijke kwaliteit te komen is het eerst zaak de ambities te kennen die onder de gebiedsvisie liggen. Vanuit die ambities worden aspecten benoemd worden die betrokken kunnen worden in de weging.

2. De ambities uit de gebiedsvisie

In de gebiedsvisie is een aantal ambities geformuleerd. Hieronder staat letterlijk de tekst uit de gebiedsvisie.

Een van de drijvende ambities bij de herontwikkeling van de spoorzone is invulling te geven aan het motto uit onze structuurvisie “Eén Vught”. Dat doen we door:

1. in te zetten op maximale fysieke verbindingen tussen de oost en westzijde van de spoorzone;
2. te streven naar continuïteit en beleefbaarheid van de lange lijnen door Vught die het spoor kruisen;
3. ondanks dat het spoor op veel plekken een barrière blijft, streven we naar een gevoel van ruimtelijke eenheid.

De **inrichting van onze openbare ruimte**, dus ook in de spoorzone, **is hoogwaardig**, groen, schoon en ruim van opzet.

Vught is rijk aan cultuurhistorie. De **bestaande kwaliteiten willen we zichtbaar en beleefbaar maken** en waar mogelijk in de spoorzone verknopen. Het gaat dan om onze parken, landgoederen, kloosters, verdedigingswerken, lunetten, Fort Isabella en statige panden.

Vught is een dorp en heeft een **bescheiden maat en schaal** als het gaat om de gebouwde omgeving. Overwegend hebben woningen een voor- en achtertuin, zijn er activiteiten in de plint, is het sociaal veilig en zijn straatprofielen ruim en lommerrijk.

Vught wordt **beleefd vanuit Vught en vanuit de trein**. Vanuit de trein vinden we het belangrijk dat de reiziger een positief beeld krijgt van de omgeving. Het imago van Vught moet leesbaar zijn (ook daar waar geluids schermen zijn of de reiziger onder het Vughts maaiveld reist).

Er zullen nieuwe ruimtes ontstaan. Deze ruimtes moeten in eerste instantie iets **toevoegen aan de directe omgeving**. De wijze waarop hangt af van de omgeving en de betekenis van de omgeving. Ter illustratie: de omgeving van het station heeft een andere betekenis dan bijvoorbeeld de omgeving Klein Brabant.

De nieuwe ruimtes moeten **(sociaal) veilig en toegankelijk** zijn. Daarom:

- Moet er zoveel mogelijk oriëntatie vanuit omliggende functies op de ruimtes ontstaan.
- Willen we dat het gebruik van de auto in de nieuwe ruimtes zo beperkt mogelijk is.
- Willen we dat de ruimtes onderdeel zijn van een fijnmazig netwerk.
- Willen we dat er wat te doen is in de nieuwe ruimtes wat aansluit bij de behoeftes van de directe omgeving.

De spoorzone biedt kansen om een **goede fietsroute van Noord naar Zuid** te maken. Het gaat ons daarbij vooral om een aantrekkelijke route door een aantrekkelijke omgeving.

De nieuwe ruimtes bieden ook kansen om **natuurwaarden** te creëren. Het stedelijke gebied kan een bijdrage leveren aan de biodiversiteit. Het primaat ligt echter vooral op natuur”beleving”. Gekoppeld aan de natuurwaarden ligt er een wateropgave die nu een plek heeft in de spoorzone en waarvoor ruimte moet blijven bestaan.

Er moeten geluidsschermen komen. Geluidsschermen beperken de beleving van de ruimte. Ze benadrukken de barrière die een lange lijn als het spoor is. We willen deze **barrière verzachten**. Daarom willen we de schermen **groen** maken en optisch **de maat verkleinen**. Alleen **op strategische plekken** van zichtlijnen willen we **transparante** schermen. Daar waar schermen te hoog zijn (geredeneerd vanuit de maat van de ruimte en de direct omwonenden) overwegen we lagere schermen toe te passen om te zorgen dat de maat van de ruimte “prettig” aanvoelt. Bij te hoge schermen willen we in ieder geval het bovenste deel van de schermen uitvoeren in **glas**. Waar mogelijk **integreren** we de schermen in gebouwen, bijvoorbeeld waar de bedrijfsbebouwing met de achterzijde aan de spoorlijn grenst.

Het **station en de stationsomgeving verbindt** allerlei stromen in Vught. Deze omgeving moet een bijzondere plek worden die de stromen soepel verbindt en waar de stromen zich kunnen ontwikkelen tot activiteiten en verblijven; er moet dus wat te doen zijn met een prettig verblijfsklimaat.

Met de herontwikkeling van het spoor ontstaan er kansen voor gebiedsontwikkeling. Er wordt immers soms gesloopt en er ontstaan nieuwe ruimtes. De beschikbare ruimte is echter beperkt. We vinden dat **nieuwbouw** in de spoorzone **alleen zinvol is als het ruimtelijke kwaliteit aan de spoorzone toevoegt**.

3. De ambities vertaald naar aspecten van Ruimtelijke Kwaliteit.

Ruimtelijke kwaliteit kent 3 dimensies:

Belevingswaarde met begrippen als: Identiteit, schoonheid, diversiteit, herkenbaarheid, attractiewaarde, levendigheid
Gebruikswaarde met begrippen als: Doelmatigheid, functionele samenhang, nabijheid, bereikbaarheid, toegankelijkheid, dubbelgebruik
Toekomstwaarde met begrippen als: Duurzaamheid, aanpasbaarheid, beheersbaarheid, faseerbaarheid, herbruikbaarheid, biodiversiteit.

Een veel gebruikte matrix is die van Habiforum waarmee de dimensies vanuit verschillende “belangen” worden beschouwd. Deze matrix is een bruikbaar denkkader om je een mening te vormen over de kwaliteit van een plan, en te onderzoeken of een plan volledig is. Het is minder bruikbaar als direct beoordelingskader omdat de verschillende dimensies enorm met elkaar samenhangen.

Vanwege die samenhang is in deze notitie ervoor gekozen specifiek voor de spoorzone – geredeneerd vanuit de ambitie – een beoordelingskade te maken dat uiteenlopend maatwerk-aspecten benoemd die steeds zo meetbaar mogelijk gemaakt zijn. Impliciet zijn daarin de 3 invalshoeken van ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde) meegenomen. Per aspect wordt het relevante criterium benoemd en wordt een beschrijving gegeven van wat hier speelt (zo meetbaar mogelijk). Op basis daarvan kan een waardering gegeven worden. Er is voor gekozen om in de waardering slechts in 2 niveau’s te maken (+ versus 0 en – versus 0) om te voorkomen dat we in te genuanceerde afwegingen komen.

De score op aspecten kan gebruikt worden om tot een keuze te komen. Deze keuze hangt uiteraard af van het belang dat aan een bepaald aspect gegeven wordt. Deze aspecten zouden dus in de weging zwaarder mogen meetellen. Een van de hoofdambities van het gemeentelijk beleid is “Een Vught”. Daarom worden de aspecten “visuele barrierewerking” en “dwarsrelaties”, als een directe vertaling van verbondenheid stevig gewogen.

Daarnaast zijn die aspecten die betrekking hebben op “herontwikkeling” van belang omdat ze een kans bieden nieuwe kwaliteit toe te voegen aan Vught. Door herontwikkeling kunnen kwaliteiten toegevoegd worden aan de directe omgeving en kan de structuur van Vught beter herkenbaar gemaakt worden. Uiteraard moeten deze herontwikkelingskansen ook wel benut worden wil er sprake zijn van kwaliteitsversterking. We hebben echter de overtuiging dat Vught samen met betrokken partijen deze kansen kan pakken.

Tot slot kan het behoud van monumentaal groen – als Vughtse kernwaarde – zwaarder wegen. Overige aspecten in deze notitie zijn zeer zeker ook relevant echter ze beschrijven vooral hoe een variant, ten opzichte van de huidige situatie, de impact van de ingreep weet te beperken of gunstig weet in te passen.

	economisch	sociaal	ecologisch	cultureel
Gebruikswaarde	Bereikbaarheid: Gebied is goed bereikbaar voor gebruikers, klanten en toeleveraars. Economisch stimulerende activiteiten: Economische activiteiten passen goed bij de omgeving en stimuleren elkaar over en weer.	Toegang tot voorzieningen: Iedereen moet even gemakkelijk gebruik kunnen maken van de voorzieningen en kwaliteiten die de ruimte biedt Eerlijke verdeling: De kosten en baten van de inrichting van de ruimte worden eerlijk verdeeld. Dit gaat niet alleen om geld, maar ook om plezier of hinder of benodigde tijd. Inbreng: De ruimte weerspiegelt dat alle betrokkenen de gelegenheid kregen om een bijdrage te leveren aan inrichting, vormgeving en gebruik Keuzemogelijkheden: De omgeving biedt keuzemogelijkheden voor verschillende sociale groepen en leefstijlen.	Externe veiligheid: Mensen worden zo weinig mogelijk blootgesteld aan risico's. Denk aan gevaarlijke stoffen, overstromingen, vlieg- of andere rampen. Schoon milieu: Een schone omgeving is een voorwaarde voor veel gebruiksvormen. Je kunt bijvoorbeeld geen drinkwater meer winnen, niet meer wonen en spelen als het milieu vervuild is. Ecologische structuur: De inrichting van het gebied versterkt de leefruimte van planten en dieren. Onderlinge verbinding van groene ruimten is daarvoor een voorwaarde.	Culturele verscheidenheid: verscheidenheid in culturele vormen en uitingen verrijkt de ruimte en levert nieuwe culturele energie. Keuzevrijheid in openbare ruimte: Er moet voor elk wat wils te vinden zijn in de openbare ruimte. Mensen met verschillende leefstijlen moeten er zich thuis voelen en 'de ruimte krijgen'.
Belevingswaarde	Imago/Uitstraling: Imago verkoopt. Een plek met uitstraling valt economisch uit te baten. Aantrekkelijkheid: Mooie plekken zijn schaars en daardoor duur. Ze trekken veel gebruikers aan en betalen zichzelf daardoor terug	Verbondenheid: In de beleving van bewoners en gebruikers biedt de plek emotionele en sociale binding. Een plek om van te houden en van te genieten. Sociale veiligheid: Mensen voelen zich veilig in de openbare ruimte. Onveiligheid maakt delen ervan ontoegankelijk.	Rust en ruimte: Het gebied biedt de mogelijkheid ongestoord te genieten van rust en ruimte Natuurschoon: De natuurlijke schoonheid en zuiverheid van de omgeving dragen bij aan het welzijn. Gezonde leefomgeving: Niet alleen het meetbare effect telt. Het gevoel in een gezonde omgeving te zijn is net zo belangrijk.	Eigenheid: Het bijzondere karakter van een plek moet worden behouden en benut. Voortbouwen op de bestaande kenmerken van de eigen omgeving. Contrastrijk omgeving: Een ruimte zit vol contrasten, bezit schoonheid en eigenheid. Denk aan contrasten tussen bebouwde en groen ruimten, tussen agrarische en natuurlijke gebieden, tussen natte en droge plekken. Schoonheid der cultuur: Veel mensen worden door de esthetiek van een plek geraakt en gemotiveerd.
Toekomstwaarde	Flexibiliteit en stabiliteit: (Nieuwe) gebruikers van de ruimte moeten de kans hebben voort te bouwen op bestaande kwaliteiten. Dat verlengt de economische levenscyclus. Agglomeratie: Veel soortgelijke activiteiten in elkaars nabijheid biedt voordelen voor de gebruiker. En ook de ondernemers liften mee met elkaars succes. Gebundelde aantrekkelijkheid: Door combinatie van amusement, actie, leren en schoonheid zijn plekken duurzaam aantrekkelijk voor consumenten.	Voorkomen sociale instabiliteit: De ruimte biedt ook mogelijkheden voor randgroepen. Daarmee wordt sociale instabiliteit voorkomen. Sociaal draagvlak: Wijken en regio's moeten leefbaar blijven. Er moet voldoende draagvlak blijven voor voorzieningen. Een neergaande spiraal van afbraak van vitaliteit en voorzieningen moet worden voorkomen.	Ecologische voorraden: De ruimte is onze provisiekast, met voorraden water, natuur, bodem en grondstoffen. Die natuurlijke hulpbronnen moeten we koesteren, ook in dit gebied. Gezonde ecosystemen: Gezonde ecosystemen zijn noodzakelijk voor het voortbestaan van de voorraden. Ieder gebied levert daaraan een bijdrage.	Cultureel erfgoed: Cultureel erfgoed is een onvervangbare kwaliteit: een voorraad informatie. Eenmaal verdwenen betekent daarbij: voorgoed verdwenen. Integratie: Nieuwe cultuuruitingen krijgen een plek in de stad en groene ruimte. Zo ontstaan nieuwe landschappen en broedplaatsen voor cultuur. Culturele vernieuwing: Ruimte is in beweging. Door integratie van nieuwe elementen ontstaat een levendige en uitdagende omgeving.

Matrix ruimtelijke kwaliteit vrij naar Habi Forum

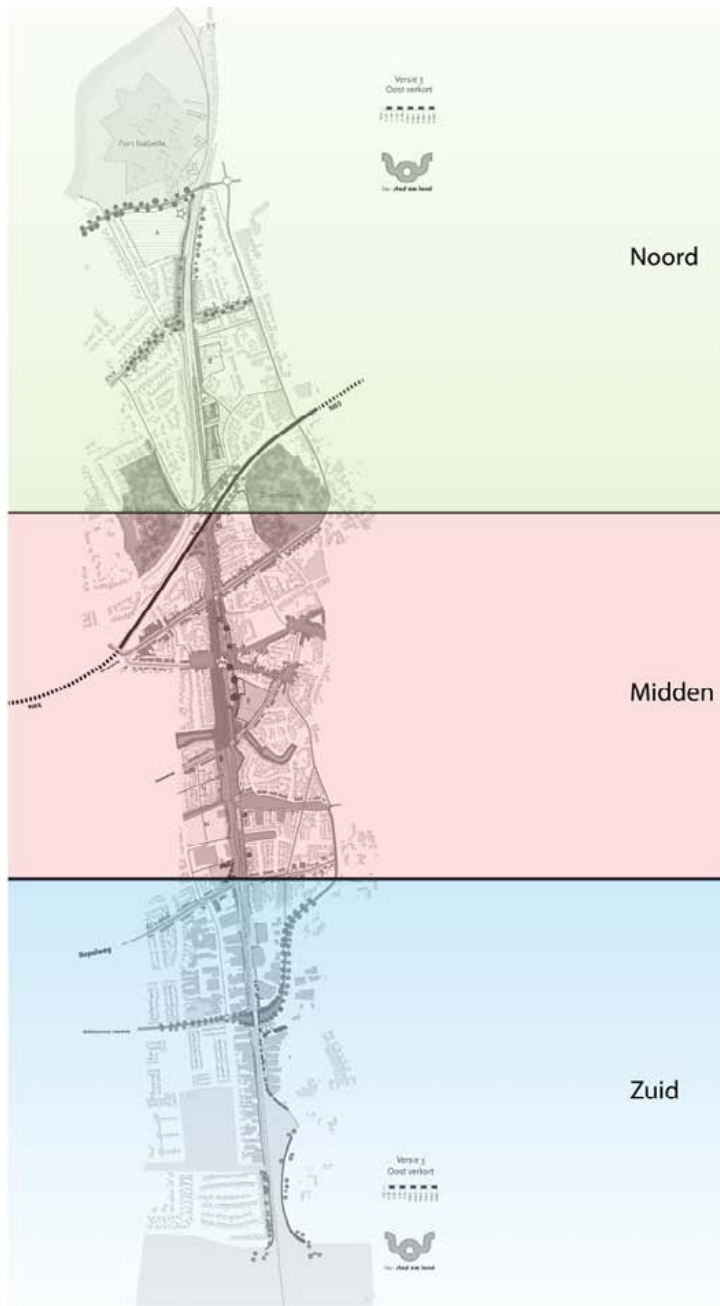
4. Beoordelingskader

In dit hoofdstuk wordt een beoordelingskader gegeven.

Steeds wordt een **aspect** benoemd dat ruimtelijk relevant is. Van dit aspect wordt het **criterium** genoemd dat **gemeten** wordt. Hetgeen gemeten wordt, wordt steeds **vet** weergegeven. Vervolgens volgt per variant een **beschrijving** gegeven hoe de variant omgaat met de aspect. Afgesloten wordt met een **waardering**. Soms geldt voor beide varianten dezelfde beschrijving. Deze beschrijving is dan weergegeven in een normaal lettertype. Dit maakt het voor de lezer mogelijk om niet dezelfde tekst tweemaal te hoeven lezen. Daar waar de beschrijving verschillend is, is de tekst *cursief* weergegeven. Dit maakt het voor de lezer duidelijk dat hier sprake is van onderscheid.

Bij de beschrijving wordt soms het onderscheid Zuid, Midden en Noord gemaakt. De begrenzing is weergegeven op kaart.

- Zuid: ten zuiden van de Repelweg.
- Midden: tussen de Repelweg en N65
- Noord: ten noorden van de N65



Illustratie spoorzone in 3 deelgebieden

Aspect: Visuele Barrièrewerking (over het spoor heen)

Geluidschermen maken een visuele barrière waardoor Oost en West visueel van elkaar gescheiden zijn.

Een visuele barrière ontstaat bij schermen > 1,50 gemeten vanaf het Vughts maaiveld.

Een visuele barrière is vooral een barrière als deze ervaarbaar is, ofwel als de omliggende ruimte toegankelijk is; dus als er mensen komen of wonen.

De barrièrewerking is uit te drukken in totale lengte van de barrière. Ook de tunnelmond is een potentiële barrière.

Gemeten wordt dus niet het totale aantal meters scherm langs het spoor maar de totale lengte waar sprake is van barrièrewerking. Dus als over een bepaalde lengte aan beide zijden van het spoor een geluidscherm voor komt dan wordt deze lengte gehanteerd.

Beschrijving V3

Totale lengte scherm volgens Prorail : 2930m1

Gemeten wordt de totale lengte langs het spoor waar schermen voor komen (dus waar sprake is van barrièrewerking) en beschreven wordt of deze barriere ervaarbaar is.

- Zuid:
- Bij Klein Brabant ligt een landschappelijke geluidwal van ca 300 m1
 - Ter hoogte van de bedrijventerreinen is de ambitie van de gebiedsvisie dat schermen worden geïntegreerd met bedrijfsbebouwing waardoor ze dus geen barrière vormen. Bovendien zijn de schermen, omdat ze achter bedrijven liggen, niet ervaarbaar.
 - De tunnelmond is potentieel – afhankelijk van de vormgeving en plek een extra barrière. Deze is ca 100 m1 lang. De tunnelmond ligt echter te zuiden van de Repelweg en is niet ervaarbaar omdat ze achter bedrijven verscholen ligt. Er is dus geen sprake van een barrière.

- Midden:
- Park o m1

- Noord:
- ca 1380 m1

- Totale barrière
- 1780 m1

Beschrijving V3 Oost Verkort

Totale lengte scherm volgens Prorail : 3365m1

Gemeten wordt de totale lengte langs het spoor waar schermen voor komen (dus waar sprake is van barrièrewerking) en beschreven wordt of deze barrière ervaarbaar is.

- Zuid:
- Bij Klein Brabant ligt een landschappelijke geluidwal van ca 300 m1
 - Ter hoogte van de bedrijventerreinen is de ambitie van de gebiedsvisie dat schermen worden geïntegreerd met bedrijfsbebouwing waardoor ze dus geen barrière vormen. Bovendien zijn de schermen omdat ze achter bedrijven liggen niet ervaarbaar.
 - Direct achter de tuinen van de woningen hofjes Repelweg komt een scherm ca. 200m1 lengte. Deze vormt een barrière voor deze woningen.

- Midden:
- Park: ca 290 m1
 - De tunnelmond is potentieel – afhankelijk van de vormgeving en de plek - een extra barrière. Deze is ca 100 m lang en ligt in de woonomgeving. Deze vormt geen extra barrière omdat hier ook een scherm staat dat reeds een barrière vormt.

- Noord:
- ca. 1380 m1

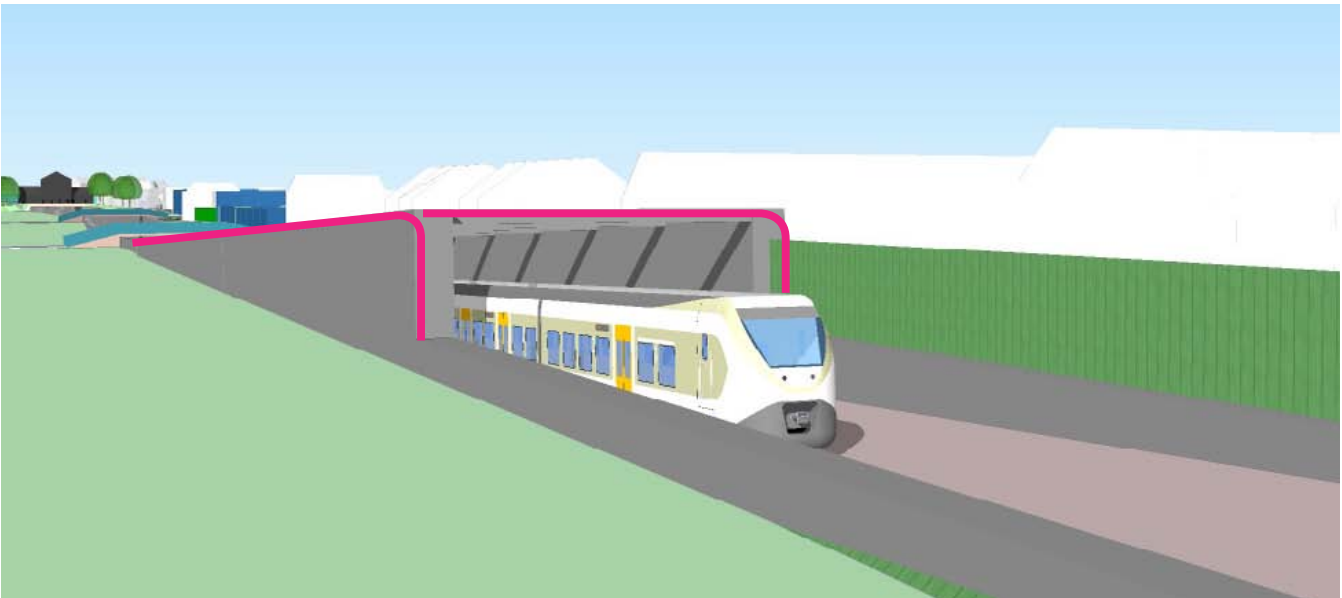
- Totale barrière
- 2170 m1

Waardering (o)

Totale barrière 1780 m1

Waardering (-)

Totale barrière 2170 m1



Visuele Barrièrewerking V3



Visuele Barrièrewerking V3 Oost Verkort



Aspect Herontwikkelingsmogelijkheden

Het thema gebiedsontwikkeling leggen we uit- een in enkele deelaspecten.

Gebiedsontwikkeling, nieuwbouw, is geen doel op zich. Dit is alleen gewenst als het ruimtelijk kwaliteit in de spoorzone en de directe toevoegt. In de gebiedsvisie wordt daarom ook alleen de mogelijkheid van nieuwbouw aangegeven als deze echt het iets toevoegt. De kans om iets toe te voegen scoort positief omdat het een impuls geeft aan de omgeving.

Daarbij is het relevante criterium:

Bij de het aspect herontwikkeling onderschei- den we 3 verschillende typen.

a. Herontwikkelingskans die ontstaat omdat hier gesloopt moet worden vanwege de realisa- tie van het spoor.

b. Herontwikkelingskans die ontstaat omdat hier woningen tijdelijk niet bewoonbaar zijn waarbij de kwaliteit na realisatie van het spoor matig is. De gebiedsvisie legt de ambitie neer ook op deze plekken te herontwikkelen omdat er een (soms noodzakelijke) kwaliteitssprong gemaakt kan worden.

c. Herontwikkelingskans die autonoom is en niet direct voort komt vanuit de aanleg van het spoor echter die in de herontwikkeling wel kan inspelen op de spoorzone. Deze herontwikke- ling kan dus wel een positief effect hebben op de kwaliteit van de spoorzone. Sommige auto- nome ontwikkelingen zijn hard (reeds planolo- gisch geborgd) zoals het Isabellaveld, andere zijn zacht.

Het aspect van het benutten van de tijdelijke leegstand heeft enige toelichting. De gebied- visie gaat er vanuit dat de tijdelijke leegstand benut zal worden om ook hier te herontwik- kelen omdat vaak de situatie na realisatie van het spoor matig is (vanwege korte afstand tot geluidscherm wat leidt tot te weinig ruimte in straatprofiel en/of ongewenste ruimteverhou- dingen). In de waardering wordt “tijdelijke leegstand” positief gescoord omdat er vanuit gegaan wordt dat het probleem opgelost wordt. Als deze ambitie niet ingevuld wordt dan zou dit negatief moeten scoren.

- een complementair (woningbouw) programma
- woningen die georiënteerd zijn op de buitenruimte (lees spoorzone) waardoor meer sociale controle en levendigheid in de spoorzone ontstaat.
- Indien de stedenbouwkundige toevoeging op een dwarsrelatie ligt (lange historische lij- nen) scoort dit extra positief omdat hiermee de “leesbaarheid van Vugth” wordt vergroot.

Beschrijving V3

Zuid: geen gebiedsontwikkeling

- Midden: versterking door
- Albert Heijn en rand begraafplaats.
 - Nieuwe accenten op de hoek Helvoirtseweg *aan de westzijde*. Het betreft een dwarsrelatie dus is in potentie extra structuurversterkend.
 - *Ca. 90 m tijdelijkheid aan de Spoorlaan.*
 - *Ca. 95 m tijdelijkheid aan de Aert Heijmlaan.*

- Noord: versterking door
- Herontwikkeling sportzaal is een autonome ontwikkeling.
 - Ontwikkeling Isabellaveld is een autonome ontwikkeling.

Beschrijving V3 Oost Verkort

Zuid: geen gebiedsontwikkeling

- Midden: versterking door
- Albert Heijn en rand begraafplaats.
 - Nieuwe accenten op de hoek Helvoirtseweg *zowel aan de west- als aan de oostzijde*. Het betreft een dwarsrelatie dus is in potentie extra structuurversterkend
 - *Nieuwe accenten op de hoek Elisabethstraat en Stationsstraat / Esschestraat. Het betreft een dwars- relatie dus is in potentie extra structuurversterkend.*
 - *Nieuwe kopbebouwing Rembrandlaan.*
 - *Herontwikkeling Spoorlaan.*
 - *Ca. 145 m tijdelijkheid aan de Spoorlaan.*

- Noord: versterking door
- Herontwikkeling sportzaal is een autonome ontwikkeling.
 - Ontwikkeling Isabellaveld is een autonome ontwikkeling.
 - *Er kan een structuurversterking ontstaan door een relatie te leggen met herontwikkeling school.*

Waardering (o)

Er ontstaan diverse ontwikkelingsmogelijkheden.

Waardering (+)

Er ontstaan verhoudingsgewijs veel gebiedsontwik- kelingsmogelijkheden.

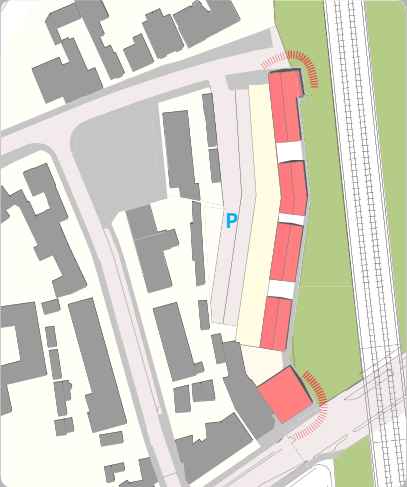
Intermezzo: ` tijdelijk onbewoonbaar ´

Op enkele plekken zullen woningen in de bouwfase van de spoorlijn niet bereikbaar en soms niet bewoonbaar zijn. In dat geval is het raadzaam te onderzoeken wat de kwaliteit van de woningen is en wat de kwaliteit van de woonsituatie is nadat de spoorlijn gereed is. Op enkele plekken is het denkbaar dat vanuit dit onderzoek blijkt dat er een kwaliteitswinst geboekt

kan worden door deze woningen gelijktijdig met de aanleg van de spoorzone te herontwikkelen. Uiteraard is dit afhankelijk van de (boek)waarden van de woningen in relatie tot de investering en eindwaarde. Voor enkele situaties is een eenvoudige schets gemaakt die zichtbaar maakt dat door herontwik- keling de woon- en leefkwaliteit verhoogd kan worden.

'tijdelijk onbewoonbaar' V3

Herontwikkeling Aert Heymlaan



Herontwikkeling Spoorlaan



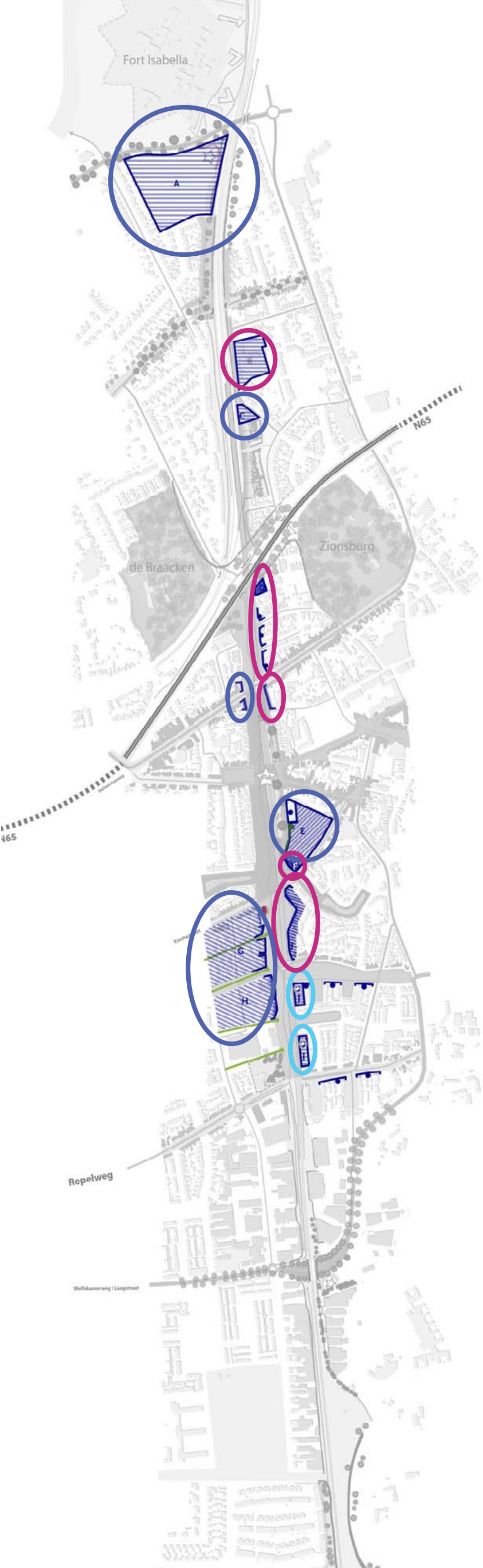
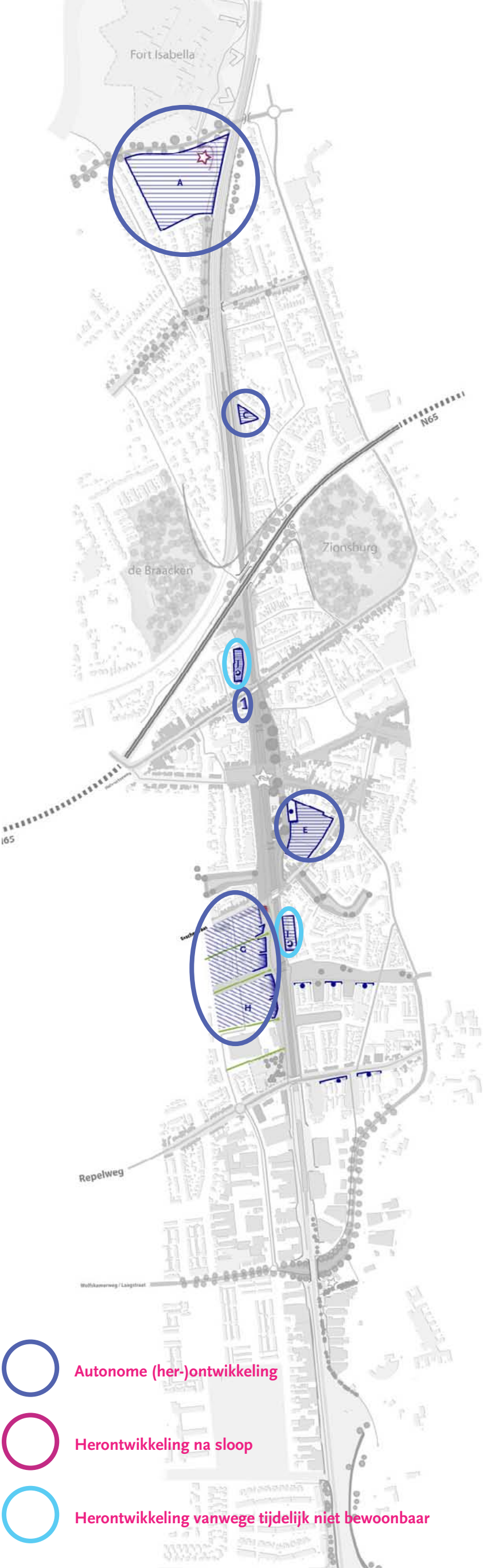
'tijdelijk onbewoonbaar' V3 Oost Verkort

Herontwikkeling Spoorlaan V3 Oost Verkort



Herontwikkelingsmogelijkheden V3

Herontwikkelingsmogelijkheden V3 Oost Verkort



Aspect Herontwikkeling : Nieuw contact tussen de delen oost-west

Door herontwikkelingsmogelijkheden aan beide zijden van het spoor kan er meer samenhang ontstaan in de beleving door een gelijke sfeer en identiteit van de beide zijden van het spoor (waardoor de barrière dus verzacht wordt).

Een maat voor de kwaliteit is de lengte waarover nieuwe woningen kunnen worden gerealiseerd zodat zo'n samenhangend gebied zal ontstaan. Dit geldt uiteraard alleen waar schermen het zicht tussen Oost en West niet blokkeren.

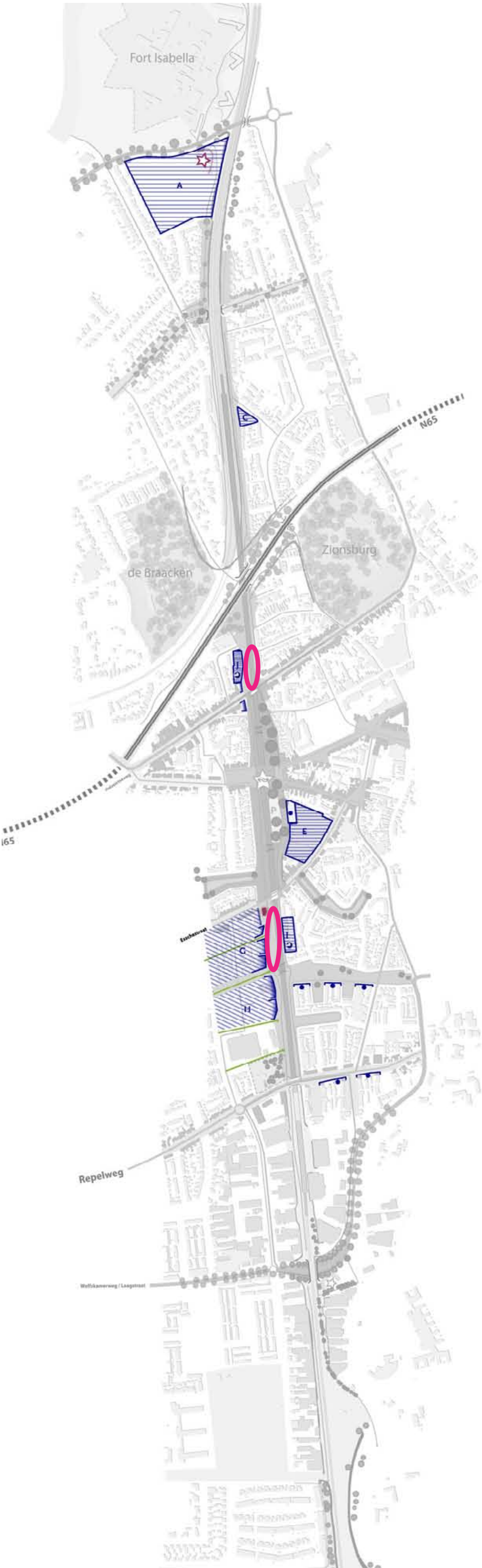
Beschrijving V3 <i>Deze kans ontstaat door herontwikkeling van panden aan de Spoorlaan (tijdelijk onbewoonbaar) qua sfeer af te stemmen op de voorgenomen herstructurering van de Zeeheldenbuurt. Ten opzichte van de o-situatie ontstaat er niet meer contact omdat er immers reeds woningen staan. De lengte waarover herontwikkeling kan plaatsvinden is ca. 90 m.</i> <i>Deze kans ontstaat ook door herontwikkeling Aert Heymlaan (tijdelijk onbewoonbaar). Ten opzichte van de o-situatie ontstaat er niet meer contact.</i>	Beschrijving V3 Oost Verkort <i>Deze kans ontstaat door herontwikkeling van panden aan de Spoorlaan qua sfeer af te stemmen op de voorgenomen herstructurering van de Zeeheldenbuurt. Deze kans ontstaat door herontwikkeling van panden aan de Spoorlaan waar woningen gesloopt moeten worden en kansen ontstaan omdat woningen tijdelijk onbewoonbaar zijn. Ten opzichte van de o-situatie ontstaat er niet meer contact omdat er immers reeds woningen staan.</i> <i>De lengte waarover herontwikkeling kan plaatsvinden is ca 245 m1</i> <i>Aan de Rembrandtlaan worden panden die nu uitkijken op de spoorzone gesloopt. Er ligt een herontwikkelingskans van de koppen. Als dit goed gedaan wordt kan er een nieuw contact ontstaan. Ten opzichte van de o-situatie ontstaat er niet meer contact.</i>
Waardering (o) Er ontstaan beperkte kansen op nieuwe samenhang.	Waardering (+) Er ontstaat op diverse plekken de kans op nieuwe samenhang.

Intermezzo: nieuw contact tussen oost en west in V3 Oost Verkort ter plaatse van de Zeeheldenbuurt

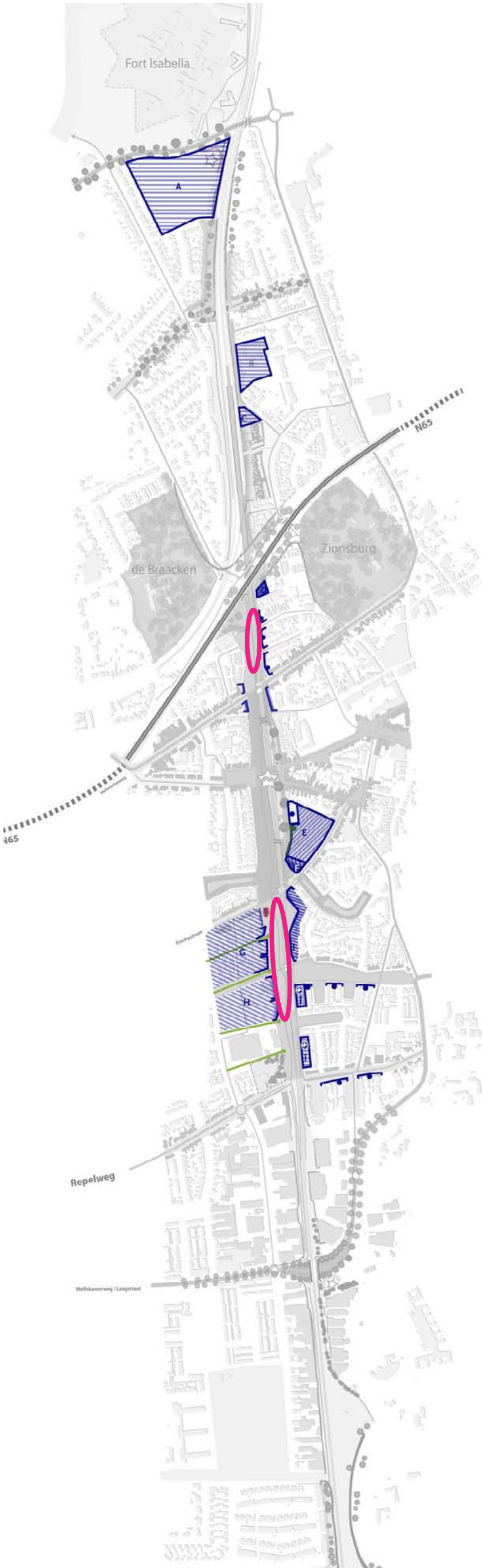


Aan de overzijde van de Zeeheldenbuurt ligt een woningblok dat gedurende de bouwphase niet bewoonbaar is. Het is voorstelbaar dit blok nu mee te nemen in de herontwikkeling van de Zeeheldenbuurt. Door aan beide zijden van het spoor te herontwikkelen in een zelfde sfeer wordt de Zeeheldenbuurt als het ware over het spoor heen getrokken. Een extra voetgangersoversteek zou de samenhang nog verder vergroten

Herontwikkeling V3



Herontwikkeling V3 Oost Verkort



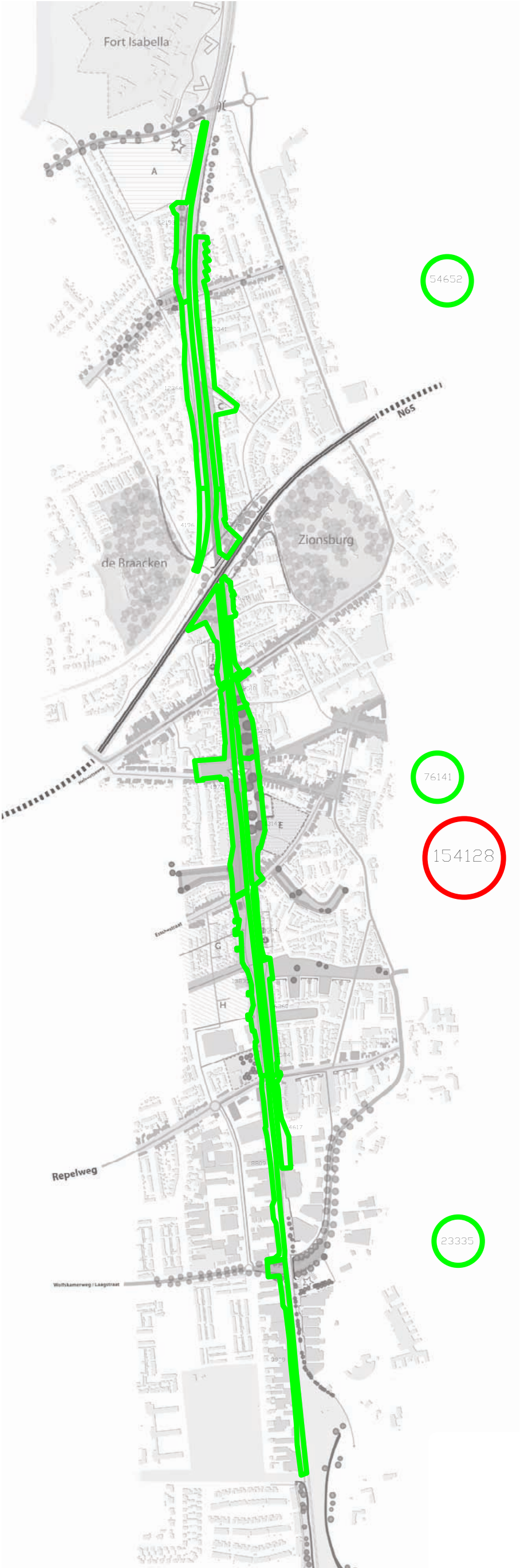
Aspect (Straat)Ruimte, het maaiveld

Door de realisatie van het spoor ontstaan er nieuwe ruimtes tussen het spoor en de aanliggende bebouwing of aanliggende perceelsgrenzen. Naarmate de ruimte groter en breder is bestaat er meer gevoel van ruimte en meer mogelijkheden in het ontwerp verschillende wensen in te passen.

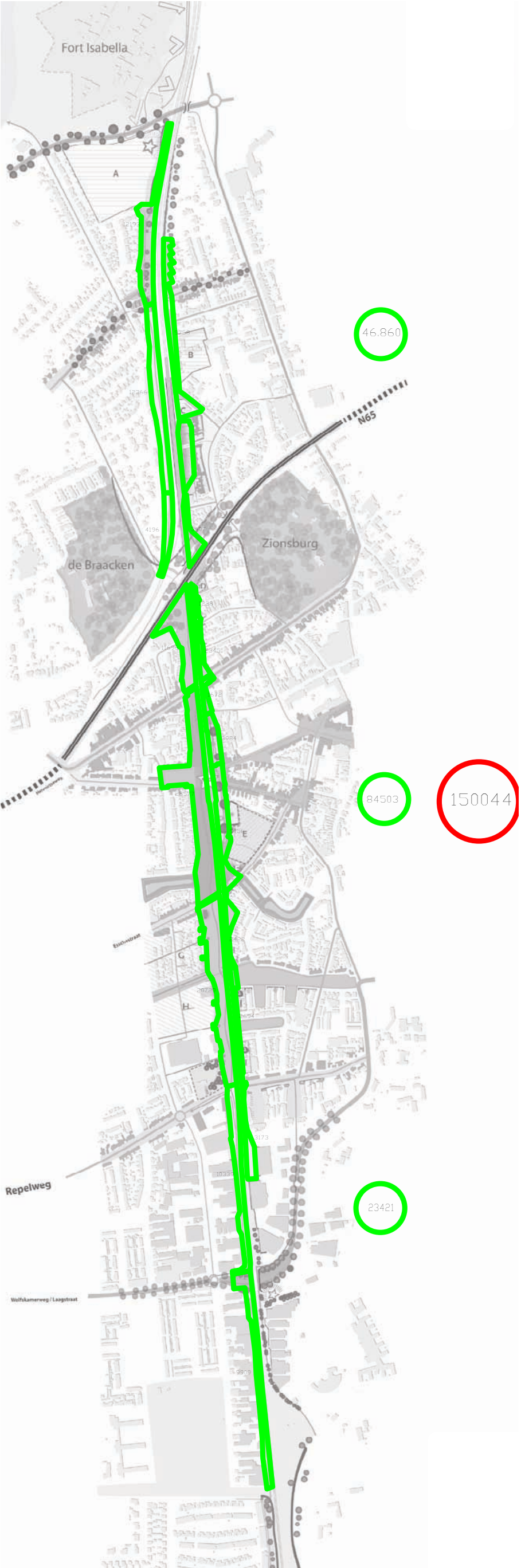
We meten hier de totale maat.

Beschrijving V3	Beschrijving V3 Oost Verkort
Straatruimte V3 (totaal: 154.120 m2) Zuid: ca 23.330 m2 Midden: ca 76.140 m2 - De parkruimte is klein t.o.v. V3ov Noord: ca 54.650 m2 - V3 kent t.o.v V3 Oost Verkort ca 3% meer openbare ruimte.	Straatruimte V3 Oost Verkort: (totaal 150.040 m2) Zuid: ca 23.420 m2 Midden: ca 84.500 m2 - De parkruimte is groot t.o.v. V3 Noord: ca. 46.860 m2 - In de V3 Oost Verkort ontstaat ruimte omdat er veel woningen worden gesloopt. Omdat er ook herontwikkeling plaatsvindt wordt een deel van de ruimte die ontstaat ook weer gebruikt en komt dus niet ten goede van de totale (straat)ruimte. Daar waar zeker herontwikkeling gewenst is, komt deze ruimte dus niet ten goede van de (straat)ruimte. In Noord geeft de gebiedsvisie als optie dat tuinen van bestaande woningen aan de Molenvenseweg kunnen worden vergroot. Deze maat is nu wel meegerekend in de (straatruimte).
Waardering (o)	Waardering (+)
De parkruimte in V3 substantieel kleiner dan in de V3 Oost Verkort	De parkruimte is in de V3 Oost Verkort substantieel groter dan in de V3

(Straat)Ruimte V3



(Straat)Ruimte V3 Oost Verkort



Aspect Ruimtelijke werking in de straat (verhouding schermhoogte bebouwingshoogte)

Door de realisatie van het spoor ontstaan er nieuwe ruimtes tussen en spoor en de aanliggende bebouwing of aanliggende perceelsgrenzen. De relatie tussen de hoogte van de wanden en de maat van de vloer bepaald of er sprake is van prettige, leefbare ruimtes. De gebiedsvisie geeft aan dat een verhouding 1:2 passend voor Vught is, een verhouding 1:1 is de ondermaat.

We onderscheiden en meten de volgende categorieën:

- > 1:2 is kansen voor Vughtse kwaliteit
- 1:1 – 1:2 Vughtse kwaliteit kan onder druk komen te staan (oranje)
- < 1:1 Onder de Vughtse kwaliteit (rood)

Beschrijving V3

De totale “oranje” ruimte voor V3 is: 535 meter.

De totale “rode” ruimte voor V3 is: 202 meter. Deze ruimte is te beperkt om de gewenste kwaliteit te behalen. Daarvoor zijn maatregelen nodig. Maatregelen zijn mogelijk bijvoorbeeld door een lager scherm te accepteren en voorzieningen te treffen aan de woning. Andere maatregelen zijn ook hier over te gaan tot sloop.

Beschrijving V3 Oost Verkort

De totale “oranje” ruimte voor V3 oost verkort is: 200 meter.

De totale “rode” ruimte voor v3 Oost Verkort is: 240 Deze ruimte is te beperkt om de gewenste ruimtelijke kwaliteit te behalen. Bovendien is de ruimte tussen spoorbak en voortuin te krap om het minimaal benodigd straatprofiel van ca 7 meter (eenrichtingsstraat, langsparkeren en trottoir) hier in te passen.

Daarvoor zijn maatregelen gewenst. Maatregelen zijn mogelijk bijvoorbeeld door een lager scherm te accepteren en geluidwerende maatregelen te treffen aan de woning. Andere maatregelen zijn ook hier over te gaan tot sloop.

Om ook het functioneel profiel passend te maken is de maatregel om lagere schermen te accepteren niet voldoende. Overgaan tot sloop van deze woningen of het weghalen van voortuinen ten behoeve van het straatprofiel zijn maatregelen die het inpassen van het minimale functionele profiel mogelijk zullen maken.

Indien we er vanuit gaan dat de ambitie om de tijdelijk onbewoonbare woningen ook te slopen en te herontwikkelen wordt gerealiseerd dan zullen die situaties die “rood” zijn weergegeven geen probleem (of een geringer probleem) zijn.

Waardering (-)

Waardering (o)

Met name de categorie “oranje” is significant kleiner. De categorie “rood” scoort gelijkwaardig echter als de “tijdelijke leegstand” benut wordt dan wordt de waardering gunstiger.



voorbeeld Marggraffstraat



voorbeeld Piet Heynlaan



voorbeeld Rozenstraat



voorbeeld Albertusstraat

Ruimtelijke werking in de straat V3



Ruimtelijke werking in de straat V3 Oost Verkort



Aspect Beleving vanuit de trein

Voor de treinreiziger is het interessant te zien waar je bent.

De maat waarin een uitzicht naar de omgeving ongehinderd is een maat voor de belevingskwaliteit. Uiteraard is de kwaliteit van het uitzicht ook relevant. Uitzicht op bijzondere Vughtse kwaliteiten soort hier. Het ontbreken van het uitzicht op Vughtse kwaliteiten scoort lager.

Beschrijving V3

- Zuid:
- De ambitie van de gebiedsvisie is geluidschermen te integreren met bedrijfsbebouwing. Hier is dus sprake van kwaliteitsversterking t.o.v. de o situatie.
- Ter hoogte van Klein Brabant wordt een landschappelijke wal voorgesteld.
- Midden:
- De treinreiziger bevindt zich in een tunnel van 1850 m lang.
- Noord:
- De treinreiziger bevindt zich tussen schermen over een lengte van 600 m.

Beschrijving V3 Oost Verkort

- Zuid:
- De ambitie van de gebiedsvisie is geluidschermen te integreren met bedrijfsbebouwing. Hier is dus sprake van kwaliteitsversterking t.o.v. de o situatie.
 - In Zuid zijn meer geluidschermen aanwezig die alsnog het zicht van de treinreiziger belemmeren.
- Ter hoogte van Klein Brabant wordt een landschappelijke wal voorgesteld.
- Midden:
- De treinreiziger bevindt zich in een tunnel van ca 1600 m lang. Een kortere tunnel impliceert wel meer schermen.
- Noord:
- De treinreiziger bevindt zich tussen schermen over een lengte van 600 m.

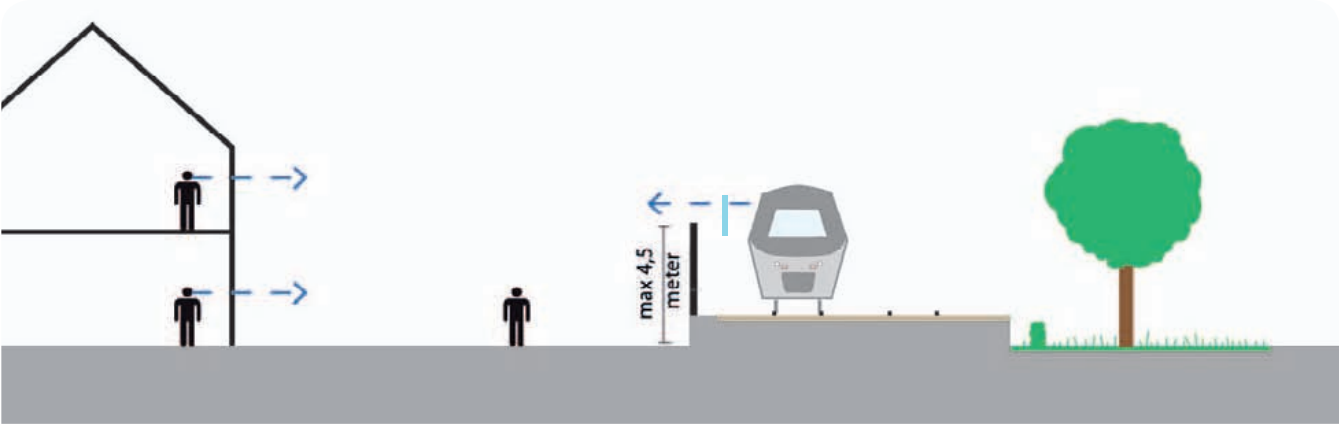
Waardering (-)

De treinreiziger maakt vanwege de lange tunnel weinig mee van de omgeving.

Waardering (-)

De treinreiziger maakt vanwege de lange tunnel weinig mee van de omgeving.

Mogelijk kan in de V3 Oost Verkort vanwege een kortere tunnel iets meer van de omgeving gezien worden als over de schermen heen gekeken kan worden (nader vast te stellen).



Beleving vanuit de trein V3



Beleving vanuit de trein V3 Oost Verkort



Aspect Historische patronen

De belangrijkste historische patronen zijn oude lange lijnen en lunetten.

Gemeten wordt het aantal van de patronen dat doorbroken wordt.

Gemeten wordt het aantal patronen dat reeds verstoord was en herstelt kan worden.

Beschrijving V3

Het spoor dateert van ca 1868. De meeste patronen in Vught zijn jonger m.u.v. lange lijnen die nu reeds het spoor kruisen. Aanvullend is er een patroon van lunetten waarvan een lunet - ter hoogte van de Esschestraat - verstoort is door het spoor. Tot slot is het partoon van fort Isabella verstoort door de aanleg van het spoor.

Het aanpakken van het spoor leidt niet tot bijzonder aantasting van patronen, wel ontstaan er kansen iets te herstellen.

Zuid: n.v.t.

Midden: het lunet kan mogelijk in het ontwerp van de buitenruimte zichtbaar gemaakt worden.

- (Een historisch patroon betreft groen bij het station, dit is meegenomen bij het aspect, monu- mentaal groen.)

- Noord:
- Patronen van Fort Isabella kunnen worden her- steld / kan naar worden verwezen.
 - Door de aanleg van een fietstunnel onder de Loonsebaan verandert het karakter van de Loonsebaan wat effect heeft op de meest nabijge- legen panden.

Waardering (o)

Er zijn enkele kansen. Aantasting is zeer beperkt.

Beschrijving V3 Oost Verkort

Het spoor dateert van ca 1868. De meeste patronen in Vught zijn jonger m.u.v. lange lijnen die nu reeds het spoor kruisen. Aanvullend is er een patroon van lunetten waarvan een lunet - ter hoogte van de Esschestraat - verstoort is door het spoor. Tot slot is het partoon van fort Isabella verstoort door de aanleg van het spoor.

Het aanpakken van het spoor leidt niet tot bijzonder aantasting van patronen, wel ontstaan er kansen iets te herstellen.

Zuid: n.v.t.

- Midden: het lunet kan mogelijk in het ontwerp van de buitenruimte zichtbaar gemaakt worden.
- Door gebiedsontwikkeling hoek Elisabethstraat ont- staan er extra kansen t.o.v. V3.
 - De Repelweg zal niet meer een doorgaande lijn zijn. Daarmee is een historisch patroon verbroken.
 - (Een historisch patroon betreft groen bij het station, dit is meegenomen bij het aspect, monu- mentaal groen.)
 - Aan de Rembrandtlaan en Spoorlaan zullen wonin- gen worden gesloopt waardoor bestaande steden- bouwkundige patronen worden verstoord. Deze patronen worden vanuit historisch perspectief niet als waardevol beschouwd.

- Noord:
- Patronen van Fort Isabella kunnen worden her- steld / kan naar worden verwezen.
 - Door de aanleg van een fietstunnel onder de Loonsebaan verandert het karakter van de Loonsebaan wat effect heeft op de meest nabij- gelegen panden. De tunnelentree ligt iets verder oostelijk dus heeft meer effect op de bedoelde pand.
 - Door sloop van woningen aan de Molenvenseweg wijzigt de historisch gegroeide blokstructuur. Het patroon van deze gehele wijk is waardevol. Het is echter de vraag of de Molenvenseweg (als jongere straat) daar fundamenteel aan bijdraagt.

Waardering (-)

Er zijn gelijkwaardige kansen. Er is sprake van beperkte aantasting

Aspect Monumentale bebouwing

Gemeten wordt het aantal Rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten dat “geraakt” wordt door het spoor.

Beschrijving V3

Zuid: n.v.t.

- Midden: n.v.t
- Sloop is alleen aan de orde als tijdelijk bewoon- bare woningen aan de Spoorlaan (16 stuks) zul- len worden herontwikkeld. worden. Het betreffen vooroorlogse woningen. Deze zijn echter vanuit het historisch perspectief niet bijzonder waardevol of monumentaal
 - Het stationsgebouw moet verplaatst worden. Het stationsgebouw is een monument.
 - Het pand de Gouden Zonne zal vanwege het tijdelijk spoor gesloopt moeten worden. Het betreft geen monument maar is wel een bijzonder pand. Behoud van het pand is interessant omdat het een betekenis kan krijgen in het park.

Noord: n.v.t

Waardering (o)

Bij beide varianten wordt het station verplaatst.

Beschrijving V3 Oost Verkort

Zuid: n.v.t.

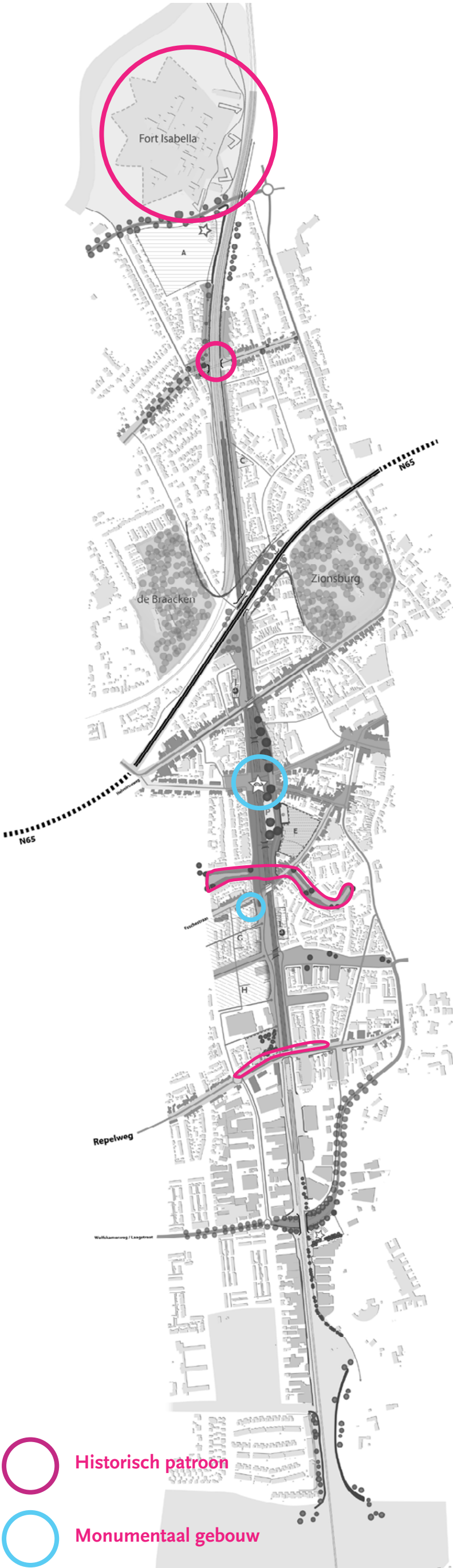
- Midden:
- Er worden panden gesloopt (mogelijk aanvullend vanwege tijdelijk net bewoonbaar) het betreffen van- uit historisch perspectief geen bijzondere panden.
- Het stationsgebouw moet verplaatst worden. Het stationsgebouw is een monument

- Noord:
- Er worden veel panden gesloopt aan Molenvenseweg. Het betreffen vanuit cultuurhisto- risch perspectief geen bijzondere panden.

Waardering (o)

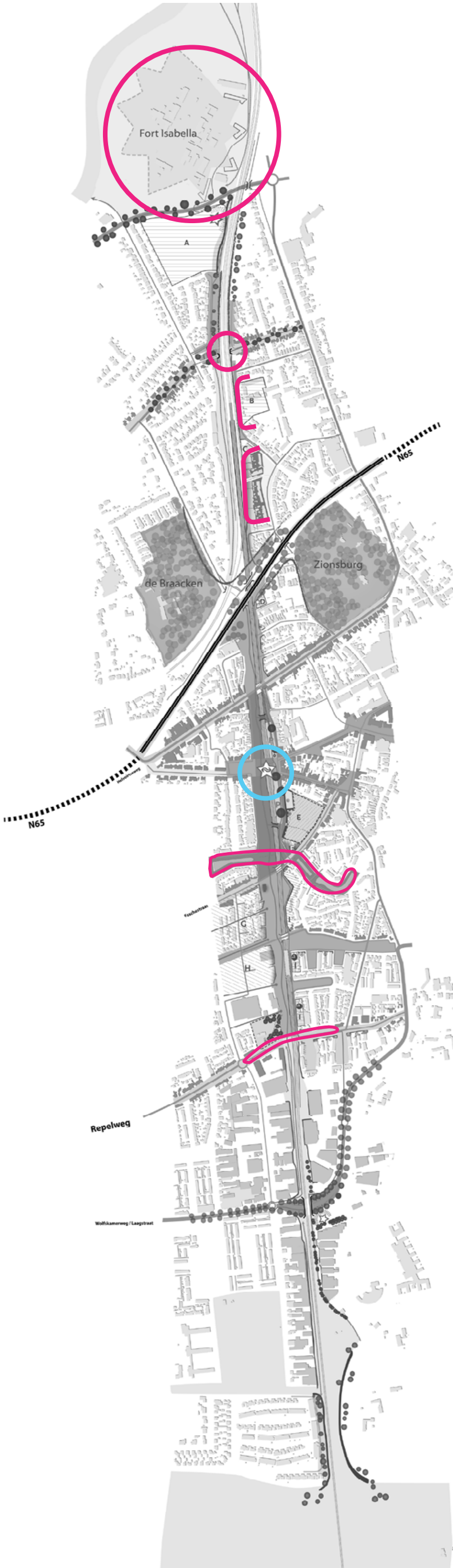
Bij beide varianten wordt het station verplaatst.

Historische patronen V3



-  Historisch patroon
-  Monumentaal gebouw

Historische patronen V3 Oost Verkort



Aspect Monumentaal groen

In de spoorzone komen waardevolle bomen voor. Monumentaal groen hoort bij Vught. Uiteraard zou de toekomstwaarde van deze bomen moeten worden betrokken in de score. In de score worden bomen > 40 jaar waardevol gevonden omdat dit voor het stedelijk gebied een aanzienlijke leeftijd is.

Als meting wordt nu gekeken naar het aantal bomen dat gerooid moet worden, waarbij de bomen in het centrumgebied (vanwege de betekenis op het schaalniveau van Vught) zwaarder wegen dan bomen daarbuiten. Ook wordt meegenomen of de bomen een ensemble (groep of laan) vormen.

Beschrijving V3

Zuid: n.v.t.

Midden:

- Bomen bij het station worden niet direct geraakt door de aanleg van het spoor. Het is echter wel de vraag of ze de werkzaamheden zullen overleven. Ze zijn zeer gevoelig voor verdroging en zonschade. De kans is zeker aanwezig dat een deel van de monumentale bomen het niet zullen overleven. Dat gaat ten koste van de bomen zelf maar zeker van de waarde van het ensemble.*
- Bij het station gaat het om 17 bomen. De kortste afstand tussen boom en spoorbak ca 12 m.*
- Mogelijk gaan een aantal bomen verloren vanwege het tijdelijk spoor Hoek N65 / Aert Heijmlaan. Dit groen legt het verband tussen park De Braecken en Zionsburg.*
- In de omgeving van de Zeeheldenbuurt staan enkele waardevolle bomen die geraakt worden door het tijdelijke spoor.*

Noord:

- Aan de Molenvenseweg staat een karakteristieke laan (ca 280 m lang) van forse eiken. Tevens staan er verspreid in het bosplantsoen enkele grote bomen. Waarvan het voorbestaan niet mogelijk is.*

Beschrijving V3 Oost Verkort

Zuid: n.v.t.

Midden:

- Het spoor verschuift naar het Oosten waardoor zeker verschillende monumentale bomen bij het station niet behouden kan blijven. Als ze niet direct weg moeten is het alsnog zeer de vraag of ze de werkzaamheden overleven. Ze zijn zeer gevoelig voor verdroging en zonschade.*
- Bij het station gaat het om 17 bomen. De boom die het verst weg staat, staat op ca 10 m.*

Noord:

- Aan de Molenvenseweg staat een karakteristieke laan (ca 280 m lang) van forse eiken. Tevens staan er verspreid in het bosplantsoen enkele grote bomen. Aan de Oostzijde zullen bomen aan de Molenvenseweg moeten verdwijnen.*

Waardering (o)

De waardering hangt vooral af van de kans of de bomen bij het station overleven. We scoren V3 daarom neutraal.

NB

vastgesteld zou moeten worden wat ook in de autonome situatie de levensverwachting van de bomen is.

Waardering (-)

V3 Oost Verkort scoort negatief vanwege de bomen bij het station.

NB

vastgesteld zou moeten worden wat ook in de autonome situatie de levensverwachting van de bomen is.

Monumentaal groen V3



Monumentaal groen V3 Oost Verkort



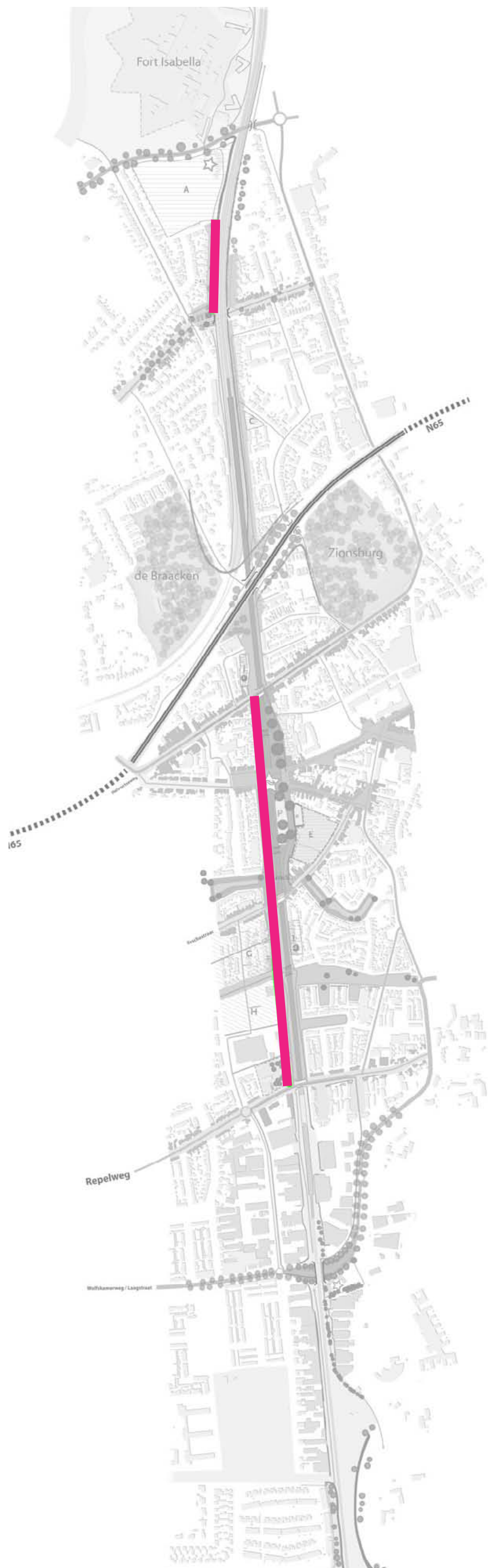
Aspect Bestaand waardevol groen

In de spoorzone komt (naast waardevolle monumentale bomen) meer groen voor dat als gevolg van de aanleg van het spoor gerooid moet worden. De aanwezigheid en behoud van dit groen geeft kwaliteit aan de leefomgeving. Ook als er kansen zijn nieuw groen terug te brengen is het behoud van volwassen groen wenselijk omdat het (naast ecologische waarden) met een sfeer geeft aan de woonomgeving.

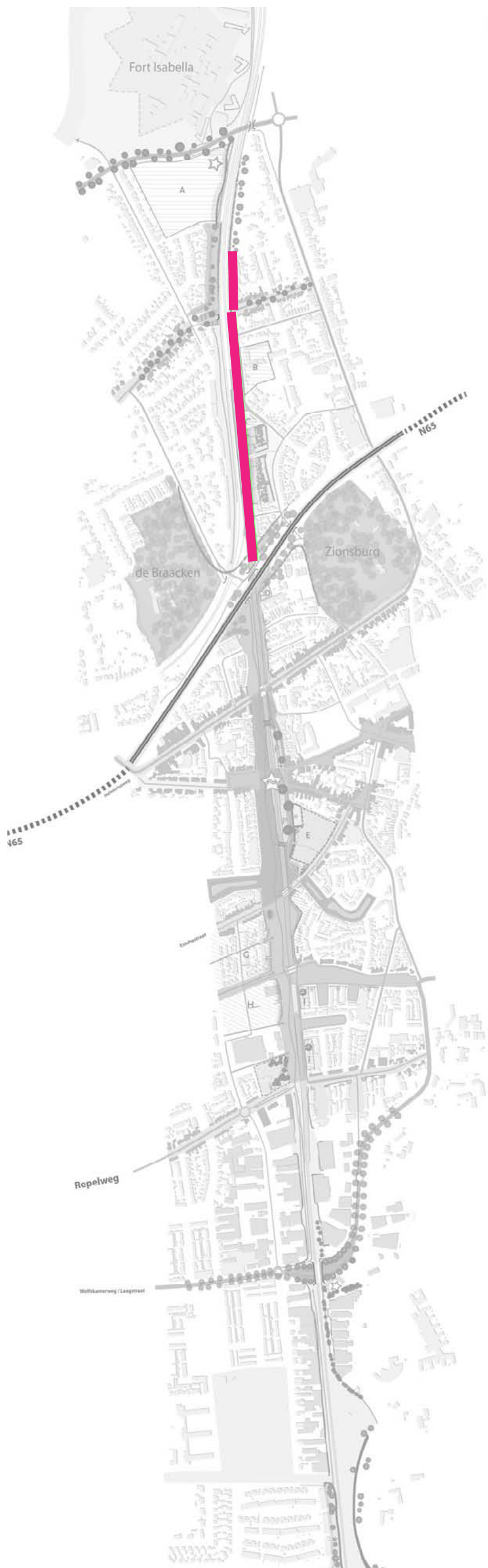
Bij dit groen gaat het om brede groene bermen met zo nu en dan stevige bomen. Gemeten wordt de lengte van deze bermen.

Beschrijving V3	Beschrijving V3 Oost Verkort
- Vanwege de aanleg van het tijdelijk spoor aan de westzijde zal veel groen verdwijnen. Soms is bosplantsoen met daarin volwassen bomen. - Aan de Willem III laan is sprake van heel behoorlijk groen dat moet verdwijnen. - Ook in de omgeving van het station en Zeeheldenbuurt moet sfeerbeeldebepalend groen verdwijnen vanwege de aanleg van het tijdelijk spoor. Totale lengte 1305 m1.	- Vanwege de aanleg van een oostelijk spoor zal (naast monumentaal groen , zie vorige punt) groen verdwijnen. Het betreft beplanting aan de Isabellastraat. Ook aan de Molenvenseweg moet sfeerbepalend groen verdwijnen. Verder zuidelijk is nauwelijks sprake van waardevol groen (hooguit wat bosplantsoen of hagen). Totale lengte 810 m1. - Een relevante vervolgvraag is of in de V3 Oost Verkort het groen aan de westzijde van de spoorbaan behouden kan blijven immers het huidige spoor zal opgeruimd moeten worden. Het is wenselijk om groen in deze zone waar mogelijk te handhaven omdat het direct sfeer geeft aan het park. In de V3 gaat dit groen zondermeer weg vanwege het tijdelijk spoor
Waardering (-)	Waardering (o)

Bestaand waardevol groen V3



Bestaand waardevol groen V3 Oost Verkort



Aspect Dwarsrelaties algemeen

Behoud van bestaande dwarsrelaties is cruciaal om vorm te geven aan het motto één Vught. Vught zet in het behoud van het huidige aantal dwarsrelaties die geschikt zijn voor auto en langzaam verkeer.

Gemeten wordt het aantal dwarsrelaties dat voor auto en langzaam verkeer geschikt is

Beschrijving V3

Het feit dat dwarsrelaties ongelijkvloers worden is een gigantische verbetering voor Vught. De gebruiks-kwaliteit neemt dus enorm toe.

Van de bestaande dwarsrelaties (6) *blijven er 5 behou-den*. De Loonsebaan vervalt voor de auto (wel aanwe-zig voor de fiets).

Er wordt 1 nieuwe dwarsrelatie aangelegd direct pa-rallel aan de N65.

Beschrijving V3 Oost Verkort

Het feit dat dwarsrelaties ongelijkvloers worden is een gigantische verbetering voor Vught. De gebruiks-kwaliteit neemt dus enorm toe.

Van de bestaande dwarsrelaties (6) *blijven er 4 behou-den*. De Loonsebaan vervalt voor de auto (wel aanwe-zig voor de fiets).

Er wordt 1 nieuwe dwarsrelatie aangelegd direct pa-rallel aan de N65.
De Repelweg vervalt maar wordt gecompenseerd door de Michiel de Ruyterweg – Akkerstraat.

NB
Bij de Albert Heijn wordt (in de plannen van Prorail) voor-zien in een extra oversteek omdat de Stationsstraat door-broken wordt. De gebiedsvisie wenst de Stationsstraat te behouden waarvoor een extra brug dan ook niet nodig is. Als deze wel gerealiseerd zou worden ontstaan er in de V3 Oost Verkort meer dwarsrelaties en zou deze dus positiever scoren.

waardering (o)

Totaal aantal dwarsrelaties (auto en fiets) is 6.

waardering (o)

Totaal aantal dwarsrelaties (auto en fiets) is 6.

Aspect Dwarsrelaties langzaamverkeer

- In aanvulling op het vorige punt is de hoeveelheid dwarsrelaties voor langzaam verkeer een maat voor de kwaliteit.
- Daarnaast is de maaswijdte (uit te druk-ken in afstand tussen de dwarsrelaties) een maat voor de kwaliteit, hoe dichter opeen hoe beter voor de kwaliteit. In een verkeers-model moet nader onderzocht worden of dit werkelijk een zinvol criterium is.

Beschrijving V3

Het feit dat dwarsrelaties ongelijkvloers worden is een gigantische verbetering voor Vught. De gebruiks-kwaliteit neemt dus enorm toe

Er *zijn 9 dwarsrelaties* voor de fiets waarvan er 6 ook door de auto gebruikt worden.

Puur voor LV zijn de Loonsebaan en het dek bij het station.

De gebiedsvisie zet verder in op extra langzaam ver-keersbruggen in het park. Dat is voor beide varianten gelijk.

Beschrijving V Oost Verkort

Het feit dat dwarsrelaties ongelijkvloers worden is een gigantische verbetering voor Vught. De gebruiks-kwaliteit neemt dus enorm toe

Er *zijn 8 dwarsrelaties* voor de fiets waarvan er 6 ook door de auto gebruikt worden.

Puur voor LV zijn de Loonsebaan en het dek bij het station.

De gebiedsvisie zet verder in op extra langzaam ver-keersbruggen in het park. Dat is voor beide varianten gelijk.

NB *De gebiedsvisie gaat er vanuit dat de extra oversteek bij de Albert Heijn er niet komt omdat de inzet is de Stationstraat niet te doorbreken. Als deze wel gereali-seerd zou worden ontstaan er in de V3 Oost Verkort meer dwarsrelaties en zou deze dus positiever scoren.*

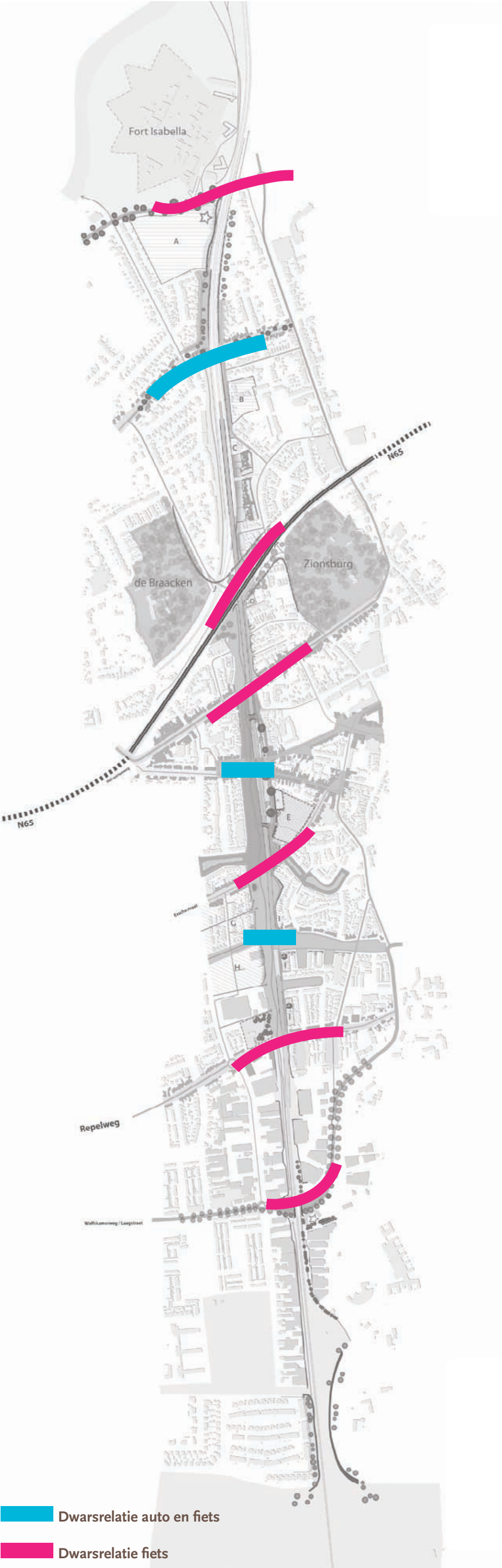
Waardering (+)

9 dwarsrelaties.

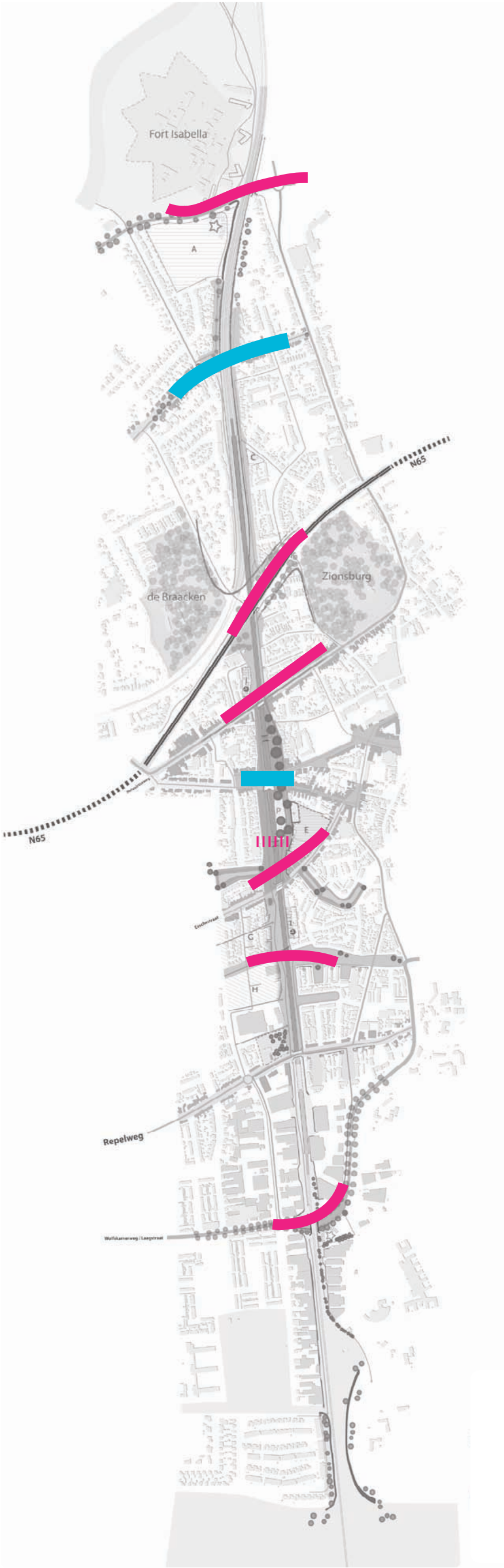
Waardering (o)

8 dwarsrelaties.

Dwarsrelaties algemeen V3



Dwarsrelaties algemeen V3 Oost Verkort



Aspect Effect op de circulatie

Doordat dwars-en langroutes soms worden aangepast zal de verkeersstructuur in Vught en dus de belasting op de bepaalde wegen wijzigen.

Gemeten wordt het het effect op het leefmilieu. Hiervoor is nader onderzoek noodzakelijk.

Beschrijving V3	Beschrijving V Oost Verkort
De circulatie wijzigt. De Loonsebaan vervalt voor de auto. Een route parallel aan de N65 wordt toegevoegd en de Noord-Zuid relatie parallel aan het spoor die de N65 kruist vervalt voor de auto. <i>Effect op de circulatie moet verder onderzocht worden.</i>	Zoals in de V3 wijzigt de circulatie. De Loonsebaan vervalt voor de auto. Een route parallel aan de N65 wordt toegevoegd en de Noord-Zuid relatie parallel aan het spoor die de N65 kruist vervalt voor de auto. <i>In de V3 Oost Verkort vervalt de Repelweg en wordt gecompenseerd door de Michiel de Ruijterweg-Akkerstraat.</i> <i>Effect op de circulatie moet verder onderzocht worden.</i>
Waardering (pm)	Waardering (pm)

Aspect Parkeer zwaartepunt centrumzijde.

Voor het station bestaat de wens het zwaartepunt voor parkeren aan de centrumzijde te leggen

- De maat waarin dit te accommoderen is, is een maat voor de kwaliteit.
- Als er ruim voldoende ruimte is, is dit positief, omdat er dan ook ruimte is voor andere functies
- Als er geen overruimte is is dit neutraal
- Als er een tekort is is dit negatief

Beschrijving V3	Beschrijving V3 Oost Verkort
<i>Omdat het spoor nagenoeg op dezelfde plek blijkt liggen kan het aantal bestaande parkeerplaatsen waarschijnlijk volledig aan de oostzijde worden gehandhaafd.</i>	<i>Omdat het spoor verschuift zullen er aan de oostzijde parkeerplaatsen moeten verdwijnen. Waarschijnlijk is het huidige aantal niet aan de oostzijde te realiseren dus zullen parkeerplaatsen ook aan de westzijde of boven het spoor moeten worden gerealiseerd.</i>
Waardering (o)	Waardering (–)
Inpasbaar met enige ruimte	Inpasbaar maar verspreid

Aspect Langsrelaties langzaam verkeer

Vanuit de wens om ook van Noord naar Zuid (en vv) te kunnen fietsen door de spoorzone is het aantal meter dat hier (veilig) gefietst kan worden een maat voor kwaliteit.

- **Daarbij meten we het aantal meter dat gefietst kan worden (fietspad en medegebruik)**
- **Tevens kijken we naar de veiligheid in de spoorzone.**
 - **Daarbij is een maat de lengte en rechtstand van de fietstunnel.**
 - **Een andere maat is de lengte waarover de fietsers langs achterkanten rijdt.**

Beschrijving V3 Totale lengte = 4,4 km • De lengte van de tunnel onder de N65 is 120 m • De tunnel is recht dus verhoudingsgewijs veiliger en overzichtelijker.	Beschrijving V3 Oost Verkort Totale lengte = 4,8 km • De tunnel onder de N65 is lang te weten 180 m. • De tunnel is niet recht dus verhoudingsgewijs minder veilig en overzichtelijk. NB 1) inpassing van een fietstunnel aan de oostzijde is ook mogelijk. In de gebiedsvisie is hier niet voor gekozen om de verschillende mogelijkheden zichtbaar te maken en omdat in deze situatie de route minder logisch door zou lopen naar het noorden. Indien in de uitwerking gekozen zou worden voor een oostelijke inpassing is het aspect van lengte/veiligheid getackled. NB 2) Er kan een fietsroute aangelegd worden tussen het spoor en de bedrijven aan de industrieweg. Dit is de reden dat de V3 Oost Verkort een grotere lengte fietspaden kent (4,8 vs 4,4 km) . Dit fietspad scoort echter op veiligheid niet positief. Indien deze niet zou worden aangelegd telt de V3 Oost Verkort ook ca 4,4 km fietsroute en zijn ze dus op lengte vergelijkbaar.
Waardering (o) De lengte van de fietsroute is beperkter. De tunnel onder de N65 is veilig.	Waardering (o) De lengte van de fietsroutes is iets langer. De fietstunnel is lang en minder veilig. Echter deze is ook aan de Oostzijde inpasbaar waardoor de waardering gelijk is aan de V3.

Langsrelaties langzaam verkeer V3

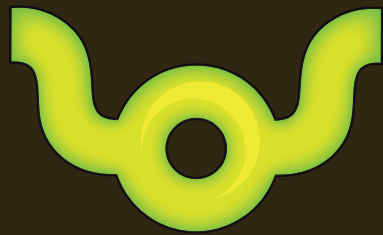


Langsrelaties langzaam verkeer V3 Oost Verkort



5. Overzicht aspecten

Aspect	V3	V3 Oost Verkort
Visuele Barrièrewerking (van oost naar west)	○	-
Herontwikkelingsmogelijkheden	○	+
Herontwikkeling : Nieuw contact tussen de delen oost-west	○	+
(Straat)Ruimte, het maaiveld	○	+
Ruimtelijke werking in de straat (verhouding scherm-hoogte bebouwingshoogte)	-	○
Beleving vanuit de trein	-	-
Historische patronen	○	-
Monumentale bebouwing	○	○
Monumentaal groen	○	-
Bestaand waardevol groen	-	○
Dwarsrelaties algemeen	○	○
Dwarsrelaties langzaamverkeer	+	○
Effect op de circulatie	pm	pm
Parkeer zwaartepunt centrumzijde	○	-
Langsrelaties langzaam verkeer	○	○



los · stad om land

LOS stadomland B.V.

Postbus 142

5201 AC 's Hertogenbosch

Reutsedijk 9

5264 PC Vught

Tel: 073 - 7113770

info@losstadomland.nl

www.losstadomland.nl

Vergelijking gebiedsvisie V3 - V3 Oost Verkort
"Ruimtelijke Kwaliteit"