ProRail

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

PHS METEREN-BOXTEL
LANDSCHAPSPLAN VUGHT

MB21409-03 | VERSIE 2.0 | 15 DECEMBER 2017 | DEFINITIEF
ARCADIS LANDSCHAPSARCHITECTUUR & STEDENBOUW

COLOFON

IN OPDRACHT VAN
ProRail B.V.

PHS MB - Landschapsplan Vught (MB21409-03)

Datum: 15 DECEMBER 2017
Versie: VERSIE 2.0
Status: DEFINITIEF

Ons kenmerk: 079130530
Projectnummer: D02021.000175

ARCADIS NEDERLAND B.V.
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
T. +31 (0)88 4261 144
arcadis.com

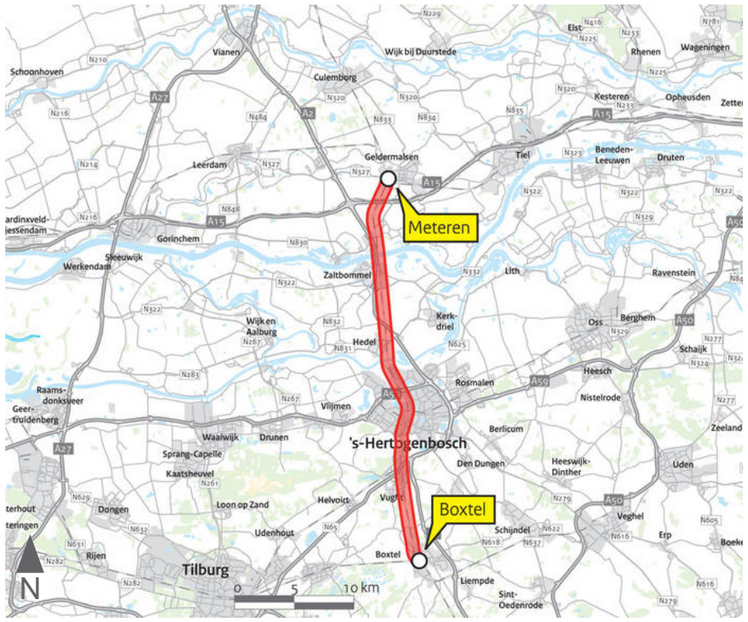
INHOUD

1	INLEIDING	6
1.1	AANLEIDING EN DOEL VAN HET PROJECT	6
1.2	HET (ONTWERP) TRACÉBESLUIT	6
1.3	VAN GEBIEDSVISIE EN WERKGROEPEN TOT LANDSCHAPSPLAN	7
1.4	DOELSTELLING LANDSCHAPSPLAN VUGHT	7
1.5	LEESWIJZER	7
2	HUIDIGE SITUATIE	11
2.1	CULTUURHISTORIE	11
2.2	BESCHRIJVING SPOOROMGEVING	12
3	KADERS & UITGANGSPUNTEN	18
3.1	WETTELIJK KADER	18
3.2	VIGEREND BELEID	18
3.3	AUTONOME ONTWIKKELINGEN	24
3.4	UITGANGSPUNTEN	24
3.4.1	Voorgenomen activiteit: aanpassingen aan het spoor	24
3.4.2	Station Vught, cultuurhistorische verkenning en waardestelling (2014)	25
3.4.3	Uitgangspunten Spoorbeeld	25
3.4.4	Ontwerp Voorschriften Baan & Landschap	26
3.5	MITIGERENDE EN COMPENSERENDE MAATREGELEN	26
3.5.1	Maatregelen Geluid	26
3.5.2	Maatregelen Water	26
3.5.3	Maatregelen Ecologie	27
3.5.4	Compensatie Houtopstanden	27
4	INPASSINGSVISIE	31
4.1	INLEIDING	31
4.2	OPGAVE	31
4.3	VISIE: VUGHT DORP IN HET GROEN	31
4.4	UITWERKING ONTWERPPRINCIPES	40
4.4.1	Doorgaande oost-west lijnen versterken	40
4.4.2	Ruimtelijke relaties creëren en versterken	42
4.4.3	Creëren van identiteit en herkenbaarheid	45
5	UITWERKING LANDSCHAPSPLAN	53
5.1	OVERZICHT LANDSCHAPSPLAN	53
5.2	THEMATISCH OVERZICHT MITIGERENDE EN COMPENSERENDE MAATREGELEN	53
5.3	UITWERKING DEELGEBIEDEN	53
5.3.1	Deelgebied 1 Noord: Postweg – N65	55
5.3.2	Deelgebied 2: N65 en fietstunnel	61
5.3.3	Deelgebied 3 Midden: Park en stationsgebied	65
5.3.4	Deelgebied 3 Zuid: Molenstraat Klein Brabant	69
6.	RUIMTELIJK ONTWERP	73

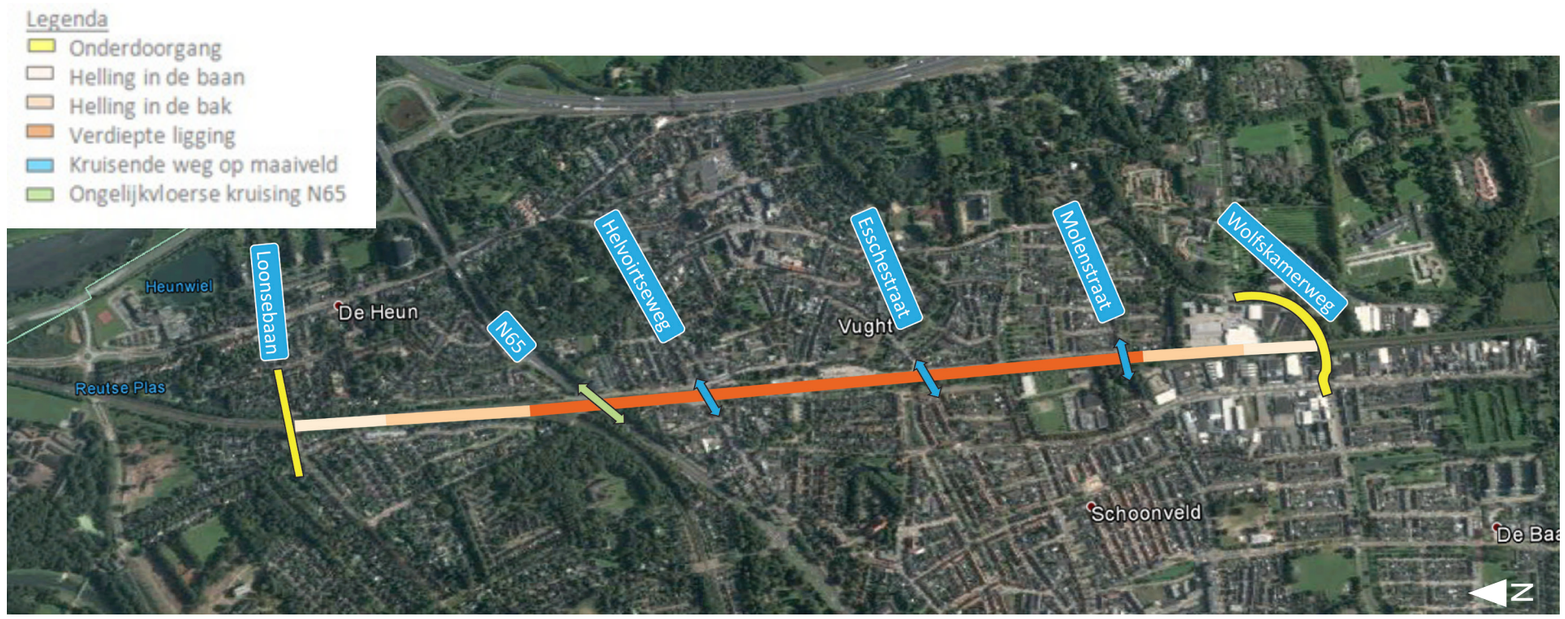
1. INLEIDING

PLANGEBIED

VOORKEURSBESLISSING PROGRAMMA HOOGFREQUENT SPOORVERVOER



TRAJECT METEREN - BOXTEL



VOORKEURSVARIANT VERDIEPTE LIGGING (V3)

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING EN DOEL VAN HET PROJECT

In 2010 is door het Kabinet de Voorkeursbeslissing over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) genomen. Doel van het PHS is om op de drukste trajecten van het landelijk spoornetwerk te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomstvaste routering van het goederenvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Uitgangspunt van het PHS is dat op de drukste trajecten reizigers uiterlijk in 2028 elke 10 minuten moeten kunnen opstappen op een intercity of een sprinter.

In het project PHS Meteren – Boxtel wordt daartoe een 4e spoor tussen 's-Hertogenbosch en Vught aansluiting inclusief een vrije kruising ter plaatse van Vught aansluiting gerealiseerd. Deze capaciteitsuitbreiding op dit knooppunt van spoorlijnen is nodig om het hoogfrequente reizigersverkeer te kunnen accommoderen. Hierdoor wordt het treinverkeer op de corridor (vaste route) Amsterdam – Eindhoven ontvlochten van de corridor Tilburg – Nijmegen. De treinen van beide corridors zitten elkaar niet meer in de weg. Zonder deze capaciteitsuitbreidingen is geen robuuste dienstregeling mogelijk voor het hoogfrequente treinverkeer in Brabant. Met het oog op een vermindering van de omgevingseffecten worden de sporen van en naar Eindhoven tussen de N65 en de Molenstraat verdiept aangelegd.

Een ander noodzakelijk onderdeel van het PHS is de aanleg van een nieuwe tweesporige zuidwestboog bij Meteren om zo een nieuwe verbinding te creëren tussen de Betuweroute en het spoortraject van Utrecht richting 's-Hertogenbosch en Eindhoven. Dit maakt herroutering van het goederenvervoer per spoor tussen Rotterdam (Kijfhoek) en Zuid - Nederland mogelijk. Tevens ontstaat met de nieuwe verbinding een robuuster, flexibeler en betrouwbaarder spoornet voor het goederenvervoer.

1.2 HET (ONTWERP) TRACÉBESLUIT

Om de realisatie van het project PHS Meteren – Boxtel ruimtelijk mogelijk te maken, zal de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een Tracébesluit vaststellen waarbij de procedure conform de Tracéwet wordt doorlopen.

Het (Ontwerp) Tracébesluit (OTB) PHS Meteren - Boxtel toont de ruimtelijke uitwerking van het besluit en legt het ruimtebeslag vast. De uitwerking vindt plaats binnen de randvoorwaarden van de gekozen voorkeursvariant V3 voor Vught.

Ten behoeve van het Tracébesluit zijn ook de gevolgen voor de omgeving in beeld gebracht. In de onderliggende onderzoeken in de Milieu Effect Rapportage (MER) worden de ruimtelijke en milieueffecten van de voorgenomen ingreep beschreven en eventueel benodigde mitigerende en compenserende maatregelen.

Het (Ontwerp) Tracébesluit bestaat uit de besluittekst, de detailkaarten en de toelichting met bijbehorende bijlagen. In de besluittekst, de detailkaarten en de toelichting wordt de besluitbenaming PHS Meteren - Boxtel gebruikt.

1.3 VAN GEBIEDSVISIE EN WERKGROEPEN TOT LANDSCHAPSPLAN

De gemeente Vught heeft de Gebiedsvisie Spoorzone Vught (2015) opgesteld. De Gebiedsvisie vormt de uitwerking van de Structuurvisie Vught en benoemt de ruimtelijke ambities voor de toekomst van Vught voor de spoorzone.

De 'Werkgroep Gebiedsvisie Spoorzone' bestaande uit bewoners en ander belanghebbenden, de gemeente Vught en ProRail is betrokken geweest bij het opstellen van de Gebiedsvisie. De Gebiedsvisie is door de gemeenteraad van Vught vastgesteld in maart 2016.

In december 2016 is aan de gebiedsvisie het addendum ten behoeve van geluidsmaatregelen toegevoegd. De vastgestelde 'Gebiedsvisie Spoorzone Vught' met het Addendum vormt een van de kaders voor het Landschapsplan. De Gebiedsvisie bevat zowel eisen als wensen voor de inrichting van de Spoorzone. Deze zijn samengevat in Hoofdstuk 3 van dit Landschapsplan.

Om de visie, wensen en ideeën van de Gebiedsvisie een meer concrete doorvertaling te geven naar de toekomstige inrichting van de spoorzone heeft ProRail werkgroepen gevraagd mee te denken bij de verdere planvorming. In totaal hebben negen thematische werkgroepen meegedacht, waarvan de werkgroepen 'Gebiedsvisie Spoorzone' en 'Waarde' al medio 2015, voorafgaand aan de andere werkgroepen zijn gestart ten behoeve van de Gebiedsvisie. De andere zeven werkgroepen hebben zich gebogen over de inrichting van de openbare ruimte van deelgebieden van de spoorzone in de eindsituatie.

De uitkomsten zijn verwerkt in een tussentijdse rapportage 'Wensen rond het spoor in Vught'. Adviezen van de werkgroepen voor de inrichting van de ruimtelijke omgeving PHS Meteren – Boxtel (maart 2017). De uitkomsten van dit document zijn als wensen en inspiratie meegenomen bij het opstellen van het Landschapsplan. Hierbij is gezocht naar een optimalisatie vanuit ruimtelijke kwaliteit versus beschikbare ruimte en budget.

Onderdeel van de optimalisatie zijn verder de inpassingsopgave voor de waterberging en herplant van houtopstanden (bomen en beplantingen). Deze zijn medebepalend geweest voor de inhoud van het Landschapsplan.

Het Landschapsplan kent twee onderdelen: de inpassingsvisie en de nadere ruimtelijke uitwerking. De Inpassingsvisie benoemd de leidende principes voor de inrichting van de spoorzone. Dit zijn de leidende handvatten voor het maken van de inrichtingskeuzes. Uit de leidende principes zijn ontwerpprincipes afgeleid waarmee het ruimtelijk ontwerp voor de inpassing is vormgegeven.

1.4 DOELSTELLING LANDSCHAPSPLAN VUGHT

Het Landschapsplan vormt de integrale ruimtelijke uitwerking van de landschappelijke inpassing van het spoor in Vught. Het Landschapsplan beschrijft de eindsituatie. Op basis van het Landschapsplan wordt duidelijk hoe de inpassing van het spoor beleefd wordt vanuit de omgeving. Het Landschapsplan heeft betrekking op de spoorzone waarbinnen een herstelopgave ligt. De inpassingsoplossingen moeten passen in groter ruimtelijk verband.

Het Landschapsplan integreert en verbeeldt de ruimtelijke maatregelen die nodig zijn voor een goede inpassing van het spoor in de (stedelijke) omgeving van Vught, waaronder mitigerende maatregelen vanuit milieu (geluid, trillingen, natuur, water, houtopstanden zoals bomen en beplantingen). Het Landschapsplan heeft als doelstelling de inpassingsmaatregelen te motiveren, op elkaar te laten aansluiten en waar mogelijk elkaar te laten versterken.

Het Landschapsplan benoemt uitgangspunten voor de inpassing van kunstwerken, zoals geluidsschermen en onderdoorgangen en randen. Om inzicht te krijgen of de inpassingsvisie, wensen en ideeën daadwerkelijk realiseerbaar zijn, binnen de soms beperkt beschikbare ruimte, is dit Landschapsplan in een ruimtelijke uitwerking op onderdelen gedetailleerd uitgewerkt. De ruimtelijke uitwerking kan gezien worden als voorbeelduitwerking waarmee de realiseerbaarheid van de leidende principes en ontwerpprincipes wordt getoetst en de minimaal gewenste eindkwaliteit inzichtelijk wordt gemaakt. Hierdoor kunnen aanwonenden en andere betrokkenen een beeld van hun toekomstige woon-, werk- en leefomgeving krijgen.

In een later stadium zal een verdere uitwerking van het Landschapsplan plaatsvinden naar gedetaileerde inrichtingsplannen voor o.a. locaties van bomen en struiken, waterpartijen, paden. Daarbij zal in ieder geval aan de eisen voor oppervlaktewater en herplant van houtopstanden (bomen en beplantingen) moeten worden voldaan. De nog op te stellen (architectonische) vormgevingsvisie zal ten behoeve van de realisatie een verdere invulling geven aan de beeldbepalende elementen zoals kunstwerken, geluidschermen, hekwerken e.d.

Het Landschapsplan Vught is een bijlage bij de toelichting bij het (Ontwerp) Tracébesluit. De belangrijkste uitgangspunten en maatregelen uit het Landschapsplan zijn tevens in het Besluit opgenomen.

"VAN GEBIEDSVISIE TOT LANDSCHAPSPLAN"

1.5 LEESWIJZER

In dit rapport zijn de volgende onderdelen opgenomen.

Hoofdstuk 1 beschrijft in het kort de aanleiding en het doel van het project en het Landschapsplan.

Hoofdstuk 2 beschrijft en toont de resultaten van de ruimtelijke analyse van de huidige situatie.

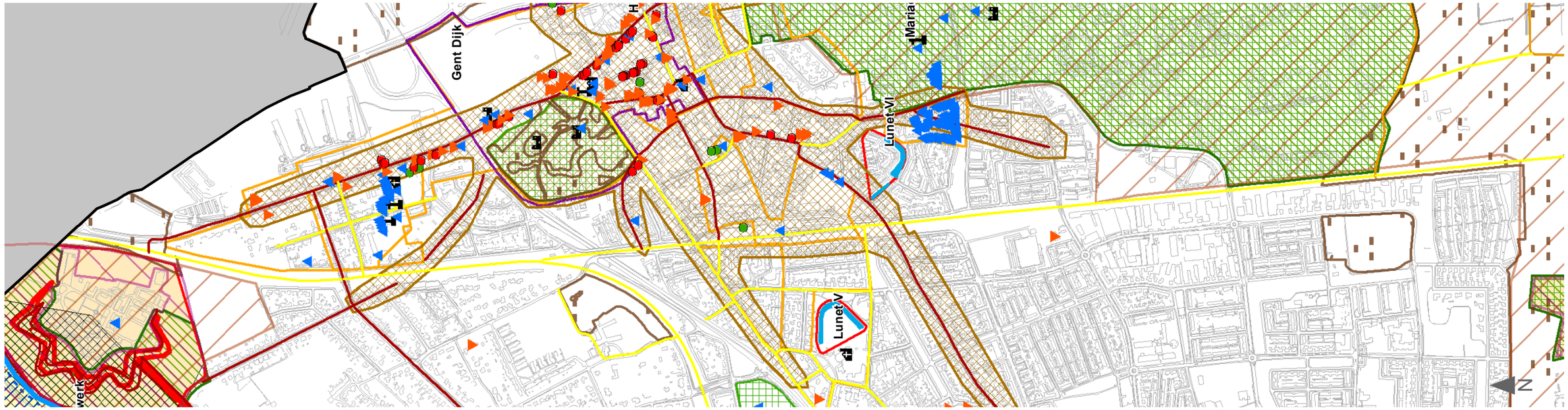
Hoofdstuk 3 beschrijft de relevante kaders en de gehanteerde uitgangspunten.

Hoofdstuk 4 beschrijft de visie op de landschappelijke inpassing van het spoor met uitwerking in ontwerpprincipes.

Hoofdstuk 5 bevat de uitwerking van het ruimtelijk ontwerp met toelichting.

2. HUIDIGE SITUATIE

CULTUURHISTORIE



BRON: GEMEENTE VUGHT (2012)

Legenda

1. Historische bouwkunst

- Rijksmonumenten
- Gemeentelijke monumenten
- Overige historische bouwkunst

Religie (historische bouwkunst - puntenobjecten)

- kerk
- kapel of wegkruis
- windmolen

Defensie (historische bouwkunst - puntenobjecten)

- vestingwerk
- kasteel

Buitenplaatsen (historische bouwkunst - puntenobjecten)

- Landhuis

Waterstaat (historische bouwkunst - puntenobjecten)

- Duiker
- Sluis

2. Historische stedenbouw

- gemeentelijk beschermd dorpsgezicht
- gebieden van zeer hoge waarde
- gebieden van hoge waarde
- gebieden van redelijk hoge waarde
- historische dorpsstructuur

3. Historische geografie - lijnelementen

Verkeer en Waterstaat

- landweg
- waterloop
- dijk of kade

Overige historische geografie (lijnen)

- zeer hoge waarde
- hoge waarde
- redelijk hoge waarde

4. Historische geografie - vlakelementen

Landschapstypen

- esakkers
- broekontginningen
- beekdalontginningen
- heide-ontginningen
- heidevelden en stuifzanden

Waterstaat

- wiel, zandafgraving, ven
- overlaatsystemen

Defensie

- oefenterreinen, kazernecomplexen, kampementen
- vestingwerk

Overige historische geografie (vlakken)

- zeer hoge waarde
- hoge waarde
- redelijk hoge waarde

5. Verkeer Historisch groen - lijnelementen

- dijkbeplantingen

6. Historisch groen - vlakelementen

Bosexploitatie en griendteelt

- broekbossen
- heidebebossingen
- landgoederen en buitenplaatsen

Stedelijk historisch groen

- parken
- tuinen, lanen en parken bij kloosters
- eendenkooien
- overig historisch groen

7. Historisch groen - puntenobjecten

- Monumentale bomen

8. Historische zichtrelaties (vlakken)

- Eendenkooi
- Molenbiotoop
- Schootsveld

9. CHW provincie 2010

- Cultuurhistorisch landschap
- Cultuurhistorisch Vlak
- Archeologisch landschap
- Complex van cultuurhistorisch belang

2 HUIDIGE SITUATIE

In dit hoofdstuk is de huidige situatie van de spoorzone in Vught beschreven. In paragraaf 2.1 zijn de historische ontwikkeling van Vught en historische en landschappelijke waarden in de huidige situatie beschreven. In paragraaf 2.2 is de analyse van de visueel- en functioneel-ruimtelijke kenmerken in de kern van Vught weergegeven op kaarten en toegelicht.

2.1 CULTUURHISTORIE

Onderstaande beschrijving geeft een algemene karakteristiek en benoemt waardevolle bouwkundige elementen (waaronder monumenten) in de directe nabijheid van het spoor.

Historische ontwikkeling

Het militaire gebruik van het gebied rond 's-Hertogenbosch heeft zijn sporen nagelaten in het landschap, dit is nog af te lezen aan de bebouwing van Fort Isabella tussen 's-Hertogenbosch en Vught direct ten westen van de spoorlijn. Het fort (ca. 1614) is aangelegd als vestingwerk ter verdediging van de stad 's-Hertogenbosch. Daarnaast had het een functie als inkwartiering van het garnizoen. In 1914 werd Fort Isabella uiteindelijk als verdedigingswerk opgeheven. Op het voormalige fortterrein werd in 1917 een kazerne gebouwd. Het fort heeft tot 1993 dienstgedaan als kazerne en daarna als asielzoekerscentrum. Sinds 2013 wordt de locatie verhuurd en worden plannen voor herontwikkeling van het terrein voorbereid.

In 1844 is ongeveer op de plaats van de buitenste linie uit 1629 de Stelling van Vught aangelegd, bestaande uit een achttal lunetten. De lunetten zijn afgebroken en opgenomen in de stedenbouwkundige structuur van Vught. De locatie van de lunetten is deels herkenbaar in de groenstructuur van Vught.

Vught was nog een klein dorp toen in 1868 ten zuidwesten van de dorpskern het spoor en het station zijn aangelegd. Na opening van het station breidde Vught zich naar het station uit. De groei van Vught heeft grotendeels in de periode van de industrialisatie plaats gevonden. De nieuwe spoorverbinding gaf de aanleiding tot het ontstaan van een stationsbuurt tussen de historische dorpskern en het station. De bebouwing kenmerkt zich door kleinschaligheid en gesloten gevelwanden.

De meeste belangrijke doorgaande structuren van Vught uit die tijd bleven gehandhaafd, enkel de Molenvenseweg werd afgesneden door het spoor. In de jaren twintig werd de sprong over het spoor gemaakt met de aanleg van de wijk Schoonveld.

Ten noorden van het historische centrum van Vught zijn in de twintigste eeuw vrijstaande woningen en arbeiderswijken gebouwd volgens de tuinwijk gedachte. Een tuinwijk is een stedenbouwkundig concept met als uitgangspunt veel groen en water en een kleinschalige opzet van wijken.

De Stationsbuurt ten westen van het spoor tussen de Helvoirtseweg en Esschestraat dateert uit de periode 1920-1930 (Provincie Noord-Brabant, 2006). In de stedenbouwkundige opzet zijn tuinwijk invloeden te herkennen. De wijk heeft een dorps karakter met lage eengezinswoningen en geschakeld parkje met een langgerekte waterpartij en veel groen in de straten.

Ten noorden van het historische centrum van Vught direct ten zuiden van de N65 ligt de buitenplaats Zionsburg. Aan de Helvoirtseweg richting Tilburg ligt Villa "Craijenstein" met tuin. Beide zijn aangewezen als rijksmonument.

Station en stationsomgeving

Het station van Vught is gelegen aan een bomenlaan, die evenwijdig aan de voorzijde en het spoor loopt, een situering die typerend is voor de aanleg van stations in de 19e eeuw. Het park bij het station maakt onderdeel uit van de stedenbouwkundige en ruimtelijke structuur van het centrum van Vught. Vanwege deze samenhang hebben het station, stationsplein en park een hoge ensemblewaarde (ofwel contextwaarde).

Zowel aan de oostzijde als de westzijde van het spoor heeft de stationsomgeving de kwaliteit van een voorplein. Wel zijn de beide zijden van het station verschillend van aard. De oostzijde heeft door het monumentale stationsgebouw en de eeuwenoude beuken een statig karakter en ligt het station in de assen, gezien vanuit de Prins Bernardlaan en de Nieuwstraat. Aan de westzijde van het spoor creëert het Versterplein een heldere entree met mooie zichtlijnen op het stationsgebouw. Deze zijde heeft de uitstraling van een rustige en lommerrijke woonwijk. Omdat de voor- en achtergevel van het stationsgebouw nagenoeg gelijk zijn, voelt de westzijde niet als een achterzijde (bron: ruimtelijke Ambities, ZJA 2016).

De waardevolle bomen aan de Stationsstraat hebben een beschermde status als monumentale bomen (Landelijk Register). Deze rode beuken Fagus sylvaticus 'Purpurea' zijn geplant in 1880-1890 als laanbeplanting. Een deel van de oorspronkelijke bomen is vervangen, maar 15 bomen uit 1872 staan er nog (Provincie Noord-Brabant, 2006).

Het tracé van de Stationsweg werd in 1975 verlegd naar het oosten. Op de locatie van het oude tracé tussen de monumentale beukenbomen werd een wandelpad aangelegd. Dit pad uit de richting van kamp Vught naar het station heet Johanna Aronsohnpad, naar de joodse arts die besloot een groep zieke kinderen te begeleiden naar Westerbork en later omgebracht werd in Sobibor.

Het station van Vught is beschermd als Rijksmonument. Het gebouw is opgenomen in de lijst van 50 karakteristieke stations, die het verhaal van de ontwikkeling van de Nederlandse stationsgebouwen illustreert. Het station heeft een belangrijke rol gespeeld bij de mobilisatie van het Nederlandse leger in 1870 en bij het vervoer tijdens de Tweede Wereldoorlog (1943-1944). Ter herinnering aan het vervoer van gevangenen en 'Jodentransporten' naar de

1984, KRANSLEGGING TER NAGEDACHTENIS AAN DE DEPORTATIE TIJDENS DE DUITSE BEZETTING

vernietigingskampen is in 1984 een gedenkplaat in de muur van het stationsgebouw onthuld. Na de oorlog verloor het station de functie als goederenstation (Steenhuis-Meurs, 2012). Het gebouw heeft geen functie meer als stationsgebouw en is in gebruik als kantoor.

Ten zuiden van het stationsgebied, aan de Esschestraat 1 staat het gebouw Gouden Zonne (voorheen Kajotterhuis). Het gebouw dateert uit 1950 en heeft geen monumentale status, maar wel een functie als openbare voorziening.

Waardevolle aspecten en onderdelen die relevant zijn voor het Landschapsplan.

- Historische wegenstructuren, benadrukken en waar mogelijk herkenbaarheid verbeteren.
- Relatie met omliggende karakteristieke (tuin-) wijken, relatie en samenhang tussen spoorzone en wijken versterken.
- Herkenbaarheid historische lunetten structuur, relatie en samenhang versterken en zichtbaarheid vergroten.
- Elementen en ensembles die verwijzen naar het oorlogsverleden, waaronder de beukenlaan bij het Johanna Aronsohnpad, inpassen en versterken.
- Gebouw Gouden Zonne aan de Eschestraat, inpassen

VISUEEL- RUIMTELIJKE KWALITEIT

BELANGRIJKE ZICHTRELATIES

- massa
- zichtrelatie
- samenhangende ruimtes
- samenhangende ruimte parkzone
- boomstructuur met zichtrelatie
- landmarks
- centrum
- park

FUNCTIE GEBIED

- park/landgoed
- centrum
- station
- begraafplaats

LIJNEN

- kruising met spoor
- verdiept spoor
- spoor
- spoorlichaam

2.2 BESCHRIJVING SPOOROMGEVING

Tussen het spoor en de (parallel-) wegen is een dichte strook met opgaande beplanting aangelegd. Deze strook is over vrijwel het gehele stedelijk gebied van Vught aanwezig en verschilt in verschijningsvorm van een plantbed met heesters tot dichte beplanting met opgaande bomen van de eerste orde grootte (bomen groter dan 15 meter). De breedte van deze strook varieert van enkele meters tot enkele tientallen meters. Waar de beplantingsstrook van voldoende maat (breedte) en hoogte is vormt deze een aantrekkelijke groene rand.

Naast deze kwaliteit zorgt de dichte strook met beplanting ook voor een beperkte visuele relatie tussen oost en west. Dit in combinatie met het spoor op de spoordijk, de bovenleidingen en enkele ongelijkvloerse kruisingen, maakt het dat het spoor een barrière vormt door Vught.

Vught Noord, van fort Isabella tot de N65

Het deel van Vught ten noorden van de N65 wordt gekenmerkt door een open bebouwingstypologie met woningen op ruime kavels in een rustige en groene omgeving. Het merendeel van de huizen is grondgebonden, vrijstaand en traditioneel van karakter. Het spoor ligt verhoogd met beplanting aan weerszijden op een talud.

In het meest noordelijk deel ligt ten westen van het spoor tussen Postweg en Prinsenlaan een onbebouwd terrein, de voormalige sportvelden van de Isabellakazerne. Hier is de ontwikkeling van de woonwijk Stadhouderspark gepland. Ten noorden van de Postweg ligt het fort Isabella, op het fort wordt in de toekomst woningbouw en bedrijvigheid ontwikkeld (zie beschrijving bij autonome ontwikkeling).

In het noordelijk gedeelte van Vught (ten noorden N65) staan geluidschermen met dichte opgaande beplanting aan de omgevingszijde. Het spoor ligt hier verhoogd ten opzichte van maaiveld. Het spoor is door de schermen en beplanting niet zichtbaar en enkel vanaf de kruisingen (Loonsebaan en Postweg) waar te nemen.

De woningen aan de oostelijke parallelweg Molenvenseweg en Pieter Bruegellaan zijn met de voorzijde naar het spoor georiënteerd. Enkele jaren terug is ten westen van het spoor een nieuwe woonwijk gebouwd op het terrein bij de Margrietlaan. De woningen vormen een gesloten wand (achterzijde) aan het spoor.

FOTO: BEUKENLAAN JOHANNA ARONSOHNPAD

De Verlengde Kampdijkstraat en de Aert Heymlaan vormen structuurbepalend groen in de kern van Vught (zie kaart). De bomen langs de kruisende wegen Loonsebaan en Helvoirtseweg vormen structuurbepalend groen in de kern van Vught. De Helvoirtseweg vormt een van de entrees van het centrum (Gemeente Vught, 2013).

Het spoor kruist de N65 met een ongelijkvloerse kruising. De Rijksweg ligt in de huidige situatie verdiept en kruist het spoor onderlangs in een betonnen bak. Tussen de N65 en Helvoirtseweg liggen de Aart Heymlaan en de Rembrandtlaan op korte afstand van het spoor, enkel gescheiden door een smalle beplantingsstrook. De beplanting bestaat uit lage struikvormers waardoor zicht naar de overzijde van het spoor is. Het spoor is hier nadrukkelijk aanwezig in het straatbeeld.

De westelijke parallelweg Aert Heymlaan vormt een belangrijke schakel voor langzaam verkeer (wandelaars, fietsers) vanaf het centrum naar het noorden.

Ten noorden van de N65 buigt het tracé van de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Tilburg af. Direct ten noorden van deze spoorlijn ligt het Loyolapark, met gebouwen omgeven door besloten bos. Het bos is in de aangeduid als structuurbepalend groen (zie kaart). Het Loyolapark vormt met het oostelijk gelegen Zionsburg een reeks van groene gebieden in de kern van Vught, ruimtelijk gescheiden door de spoorlijn en wegen.

Vught midden, van de N65 tot aan de Molenstraat

Het middendeel van Vught bij het station en centrum is compacter van opzet. Door de smallere straten en kleinere woningen is het deel van Vught ten oosten van het spoor meer besloten. Het centrum zelf heeft een hoge historische waarde en een breed scala aan functies.

De bebouwing aan de Stationsstraat bestaat uit lage woningen. Op de hoek met de Helvoirtseweg staat een appartementencomplex. De bebouwing langs de Helvoirtseweg is heterogeen van karakter met gebouwen uit verschillende periodes naast en door elkaar. Langs de Helvoirtseweg staan zowel gesloten als open bouwblokken (appartementencomplexen met 3-5 woonlagen) uit de laatste decennia van de 20e eeuw. Ten westen van het spoor is oudere en lagere bebouwing (vrijstaande woningen met 1-3 woonlagen) te vinden uit het begin van de 20e eeuw. Langs de Aert Heymlaan en Rembrandtlaan staan woningen in strokenbouw (rijtjeshuizen) uit de tweede helft van de 20e eeuw.

De Helvoirtseweg vormt een belangrijke verkeersas in oost-west richting in het middengedeelte van Vught. De belangrijkste doorgaande fietsverbindingen lopen noord-zuid (van een naar het station) over de Stationsstraat-Rembrandtlaan (oostzijde) en de Aert Heymlaan-van Miertstraat (westzijde). Vanaf de Helvoirtseweg is door afsluiting geen directe verbinding voor autoverkeer naar het station mogelijk. Vanaf het station lopen verschillende wegen naar het centrum van Vught.

De wegbeplanting langs de Helvoirtseweg en de beplanting in het park aan de Stationsstraat is op gemeentelijke Groenstructuurkaart aangeduid als Structuurbepalend groen. Naast het spoor staat een strook dichte beplanting.

RUIMTELIJK FUNCTIONELE KWALITEIT

VLAKKEN

- park/ landgoed
- centrum
- tuinwijk
- speelplaats
- station
- begraafplaats
- groenstructuur
- water structuur

SFEREN

- park
- groen decor
- prettig leefbare woonstraten

LIJNEN

- verbinding
- ongelijkvloerse kruising
- wegbeplanting
- zichtas station
- groene rand
- spoorbaanlichaam

In de omgeving van het station, tussen het spoor en de Stationsstraat ligt een klein park met bomen. Het park vormt een samenhangende en overwegend groene ruimte in het stationsgebied.

Ten zuiden van het station (aan de oostzijde) is de ruimte meer open en ruimtelijk versnipperd door de wegen, parkeerplaats en supermarkt. Onder het spoor loopt een voetgangerstunnel naar de perrons.

De stedenbouwkundige opzet van de tuinwijk (ten westen van het spoor) heeft een dorps karakter met lage eengezinswoningen in een omgeving met veel groen, water en ruime straatprofielen. Water en groen zijn onderdeel van de stedenbouwkundige structuur, zoals bij de kruising Versterplein en de Molhuysensingel. De woningen aan de van Miertstraat zijn met de voorzijde georiënteerd op de parallelweg. Langs de parallelweg staan bomen. Tussen het spoor en de parallelweg ligt een smalle strook met opgaande beplanting, bestaande uit ondergroei van struiken en opgaande bomen.

De Esschestraat volgt het tracé van de historische Schoonveldsche Baan en is aangeduid als structuurbepalend groen (zie kaart).

Tussen de parallelweg Michiel de Ruyterweg (westzijde) en het spoor ligt een brede beplantingsstrook met opgaande bomen van de eerste orde grootte. Dit zijn bomen met een hoogte boven de 15 meter. De strook grenst aan de Zeeheldenbuurt, dit is de woonwijk tussen de Esschestraat, Michiel de Ruyterweg en Maarten Trompstraat. De woonwijk wordt gekenmerkt door grondgebonden woningen met grote privétuinen. De woningen dateren uit de jaren 1940-1950.

Tussen de Spoorlaan (oostzijde) en het spoor ligt een smalle beplantingsstrook. Onder de bomen is zicht op het spoor mogelijk. In de wijk ligt een open veld als onderdeel van de stedenbouwkundige structuur van de wijk.

In het zuiden van Vught bij de Molenstraat ligt de rustieke begraafplaats Ouwerkerk met dicht opgaande beplanting en enkele markante bomen. De begraafplaats is verbonden aan de Protestantse Gemeente in Vught. De begraafplaats heeft historische en landschappelijke waarde.

FOTO: SPOORLIJN EN STATION VUGHT VANAF DE HELVOIRTSEWEG

Vught Zuid, van de Molenstraat tot landgoed Beukenhorst

Het zuidelijk deel van Vught wordt gekenmerkt door naoorlogse woningbouw uit de 20e eeuw met beperkte variatie in woningtypen- en vormen. De spoorlijn is omgeven door groene beplanting, waardoor deze niet of nauwelijks zichtbaar is.

De kruisende wegen Molenstraat en Wolfskamerweg-Laagstraat is aangeduid als structuurbepalend groen (zie kaart).

In het zuidelijk gedeelte, ten zuiden van de kruising Molenstraat-Repelweg, ligt tussen het bedrijventerrein aan de Industrieweg en het spoor aan weerzijden een beplantingstrook met opgaande bomen. De bedrijven zijn met de voorzijde op de weg georiënteerd. De breedte van de beplantingstrook varieert waardoor de achterkanten van de bedrijven vanaf het spoor, de Wolfskamerweg en de Kettingweg zichtbaar zijn. De bedrijven vormen over korte lengtes een gesloten wand aan de spoorzijde. Hetgeen een onaantrekkelijke beeldkwaliteit oplevert. Ook de woningen aan de Repelweg staan met de achterzijde naar het spoor.

In het meest zuidelijk gedeelte van de kern van Vught ligt de wijk Klein Brabant (westzijde). De woningen zijn met de voorzijde op de parallelweg georiënteerd. Tussen de weg en het spoor is een beplantingstrook met een enkele rij bomen. De zuidrand van de wijk vormt een harde grens tussen het stedelijk gebied van Vught en het landgoed Beukenhorst.

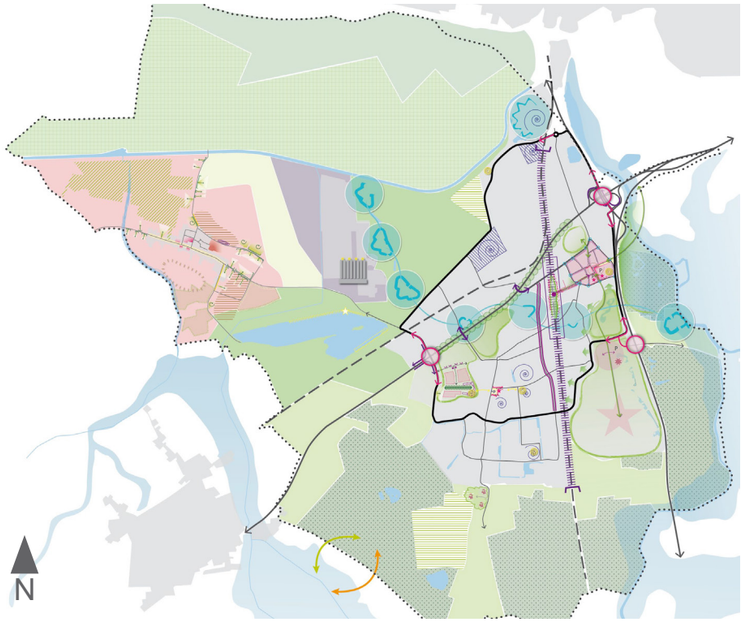
Waardevolle aspecten en onderdelen die relevant zijn voor het Landschapsplan.

- Groene sfeer door opgaande beplanting op spoortaluds.
- Noordelijke deel: rustige groene woonomgeving, karakteristieken handhaven en waar mogelijk versterken.
- Midden: Dorps karakter met water en groen, karakteristieken handhaven en waar mogelijk versterken.
- Relatie tussen historisch centrum en station versterken.
- Zuidelijk deel: bedrijven en overgang naar buitengebied, overgang buitengebied versterken.
- Parken en landgoederen, behoud en versterken van groenstructuren en bijhorende recreatieve netwerken.
- Bomen als structuurbepalend groen langs (kruisende en parallel lopende) wegen, handhaven en versterken.
- Waardevolle bomen, zoveel mogelijk inpassen en versterken.
- Langzaam verkeersroutes, herkenbare en goede wandel- en fietsverbindingen.

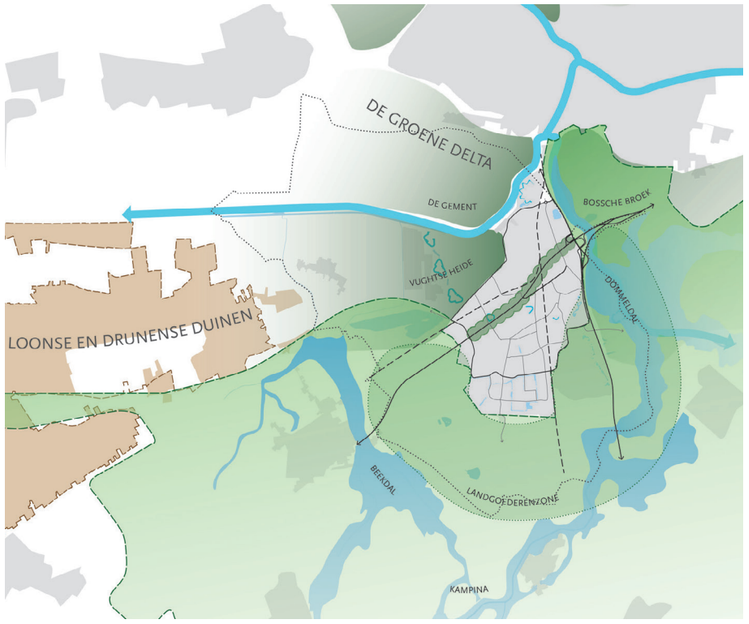
Knelpunten met opgave:

- De spoorlijn vormt een barrière door Vught. Barrière werking zoveel mogelijk opheffen.
- Slechte beeldkwaliteit achterkanten bedrijven Industrieweg en Bestevaer. Inpassen bedrijven, groene karakter overgang naar buitengebied versterken

3. KADERS EN UITGANGSPUNTEN



VISIEKAART STRUCTUURVISIE



3 KADERS & UITGANGSPUNTEN

De wettelijke kaders, het vigerend beleid en de autonome ontwikkelingen zijn in dit hoofdstuk beschreven. De uitgangspunten van spoorontwerp en compenserende en mitigerende maatregelen zijn in dit hoofdstuk toegelicht.

3.1 WETTELIJK KADER

Europese Landschapsconventie (2000)

Het Europese Landschapsverdrag (Conventie van Florence, 2000) is een verdrag van de Raad van Europa. Nederland heeft het verdrag in 2005 ondertekend en geratificeerd. Met de ondertekening erkennen lidstaten de grote culturele, identiteitsbepalende waarde van landschap op zowel lokaal als Europees niveau. Het verdrag strekt zich uit tot alle landschappen. Het verdrag beschrijft de maatregelen die Nederland zal nemen om landschap te behouden, te beheren en te ontwikkelen.

Wet Natuurbescherming (2017)

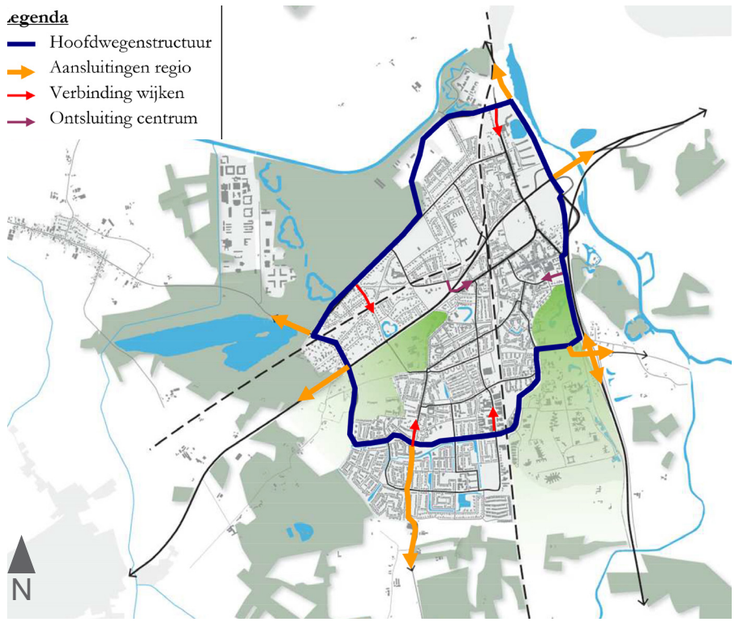
De Wet Natuurbescherming regelt de bescherming en instandhouding van Natura 2000-gebieden, beschermde soorten en hun vaste rust- en verblijfplaatsen, bossen en beplantingen.

In de omgeving van het traject Meteren – Boxtel liggen twee Natura 2000-gebieden, die mogelijk beïnvloed worden door het project. Dit is nader onderzocht in het deelrapport Natuur. Ook komen binnen het projectgebied bossen en beplantingen voor die onder de Wet Natuurbescherming vallen.

Daarnaast kunnen voor beplantingen en groen andere bepalingen van toepassing zijn, zoals provinciale en gemeentelijke verordeningen (APV). In de gemeente Vught is de bebouwde komgrens Boswet op de Groene Kaart weergegeven (zie verder bij vigerend beleid).

Erfgoedwet (2016)

De Monumentenwet (1988) borgt de bescherming van cultureel erfgoed. Het regelt de bescherming van gebouwen (rijks- of gemeentelijke monumenten), stads- of dorpsgezichten en van objecten/ensembles van de (voorlopige) UNESCO-Werelderfgoedlijst. De wet verbiedt om zonder vergunning een beschermd monument "af te breken, te verstoren, te verplaatsen of in enig opzicht te wijzingen". Met de modernisering Monumentenzorg is niet alleen het object beschermd, maar ook het hiermee samenhangende gebied in de directe omgeving. De bescherming van cultureel erfgoed in de fysieke omgeving wordt geborgd in de nieuwe (nog vast te stellen) Omgevingswet. Tot de Omgevingswet in werking treedt blijven de bepalingen uit de Monumentenwet 1988 gelden voor de bescherming van aangewezen monumenten.



VVP VUGHT, ONTSLUITINGSSTRUCTUUR

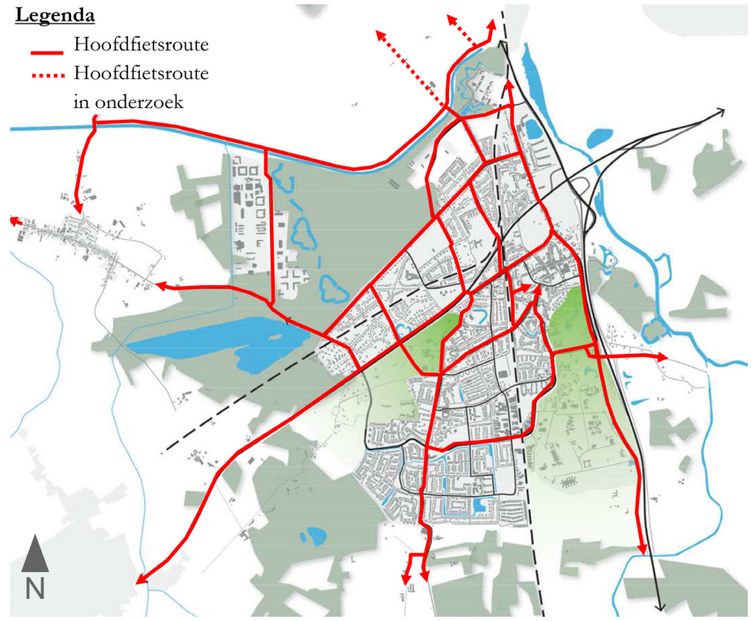
Samen met de nieuwe Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. De Erfgoedwet regelt voornamelijk de aanwijzing van monumenten, terwijl de (nog in te voeren) Omgevingswet de bescherming van de monumenten regelt via vergunningsplichten en omgevingsplannen.

3.2 VIGEREND BELEID

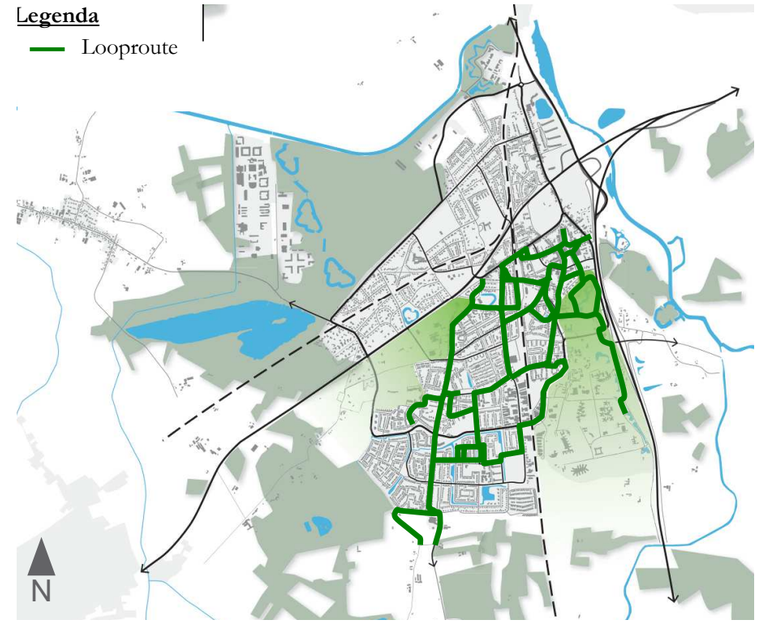
Structuurvisie Vught (Gemeente Vught, 2013)

De Structuurvisie Vught (2013) beschrijft het ruimtelijk beleid voor de gemeente Vught. Voor het spoor zet de gemeente in op een zo lang mogelijk verdiepte ligging van de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Eindhoven. Volgens de Structuurvisie is de vermindering van de barrièrewerking van het spoor essentieel voor het verbeteren van de interne bereikbaarheid. Het hart van het verdiepte deel van het spoor ligt in de Structuurvisie in het centrum rond het station. Een verdiepte ligging, die aan de noordzijde net onder de Postweg begint maakt het ook mogelijk dat de spoorlijn vanuit Tilburg de sporen vanuit Eindhoven ongelijkvloers kruisen. De sporen vanuit Tilburg blijven op het huidige maaiveld liggen, de sporen vanuit Eindhoven kruisen onderlangs.

VVP VUGHT, CATEGORISERING WEG TYPEN



VVP VUGHT, FIETSROUTES



VVP VUGHT, LOOPROUTES

De gemeente wil de aantrekkelijkheid van Vught voor reizigers vanaf het spoor verbeteren door realisatie van groene randen (groene wanden, groene bedrijven of groene wallen en schermen). Voor het centrum is het beleid gericht op het behouden of maken van voorkanten in een groene stationsomgeving.

Verkeer- en Vervoersplan Vught (Gemeente Vught, 2009, aanvulling 2013)

Het Verkeer- en Vervoersplan Vught (gemeente Vught 2009, aanvulling 2013) beschrijft de visie op het gemeentelijk verkeers- en vervoerssysteem, uitgewerkt in een wensbeeld per modaliteit/ thema.

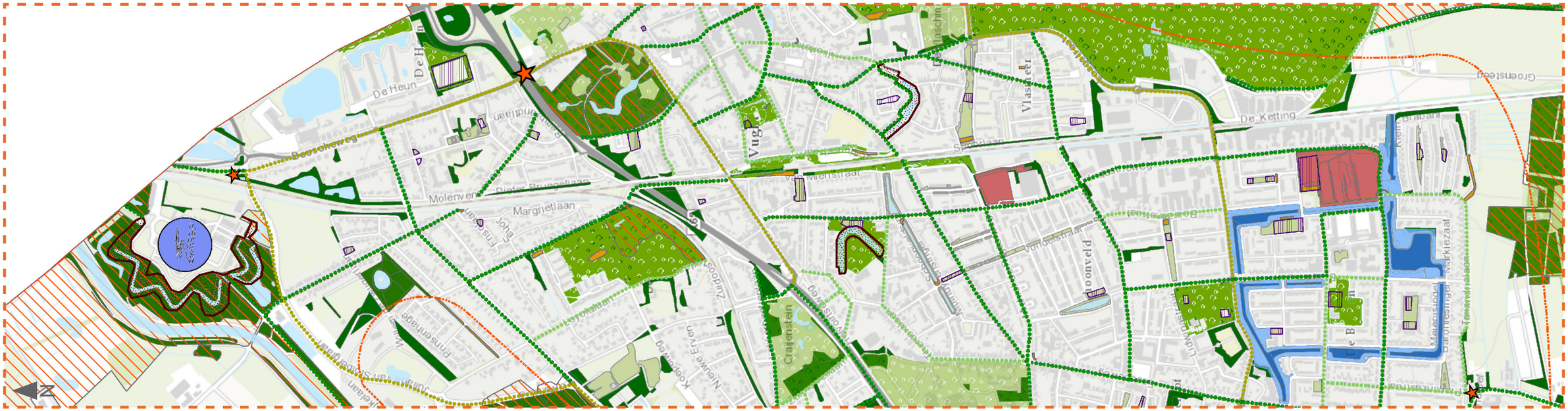
Het plan uit 2009 is in 2013 geactualiseerd en formeel vastgesteld door de Raad. Het VVP 2013 is derhalve het vigerende beleidskader.

De ruimtelijke ambitie van de gemeente Vught is om de barrières van de Rijksinfrastructuren (spoorlijnen, A65-N65 en A2) sterk te verminderen en daarmee een betere infrastructurele verbinding tussen de verschillende delen van de bebouwde kom te bewerkstelligen. Met een veilige en leefbare bereikbaarheid kan ook de leefbaarheid van de gemeente toenemen. Daarnaast is de doorstroming van het doorgaande verkeer (auto en trein) gebaat bij toekomstvaste oplossingen, zoals ongelijkvloerse aanleg.

De mobiliteitsambitie is een verkeers- en vervoerssysteem dat bijdraagt aan een kwalitatief goede leefomgeving en bereikbaarheid van voorzieningen waarborgt. De visie is uitgewerkt in concrete maatregelen, welke uitgangspunt vormen voor het Landschapsplan.

VVP VUGHT, VERBINDING STATION EN CENTRUM

GROENSTRUCTUURKAART



BRON: GEMEENTE VUGHT (2015)

Nota Groen 'Groen verbindt' (Gemeente Vught, 2016)

De Nota Groen 'Groen Verbindt', is een actualisatie van de Nota Groen, Groen heeft Toekomst (2009). De Nota Groen beschrijft het groenbeleid van de gemeente Vught. Groen wordt in de gemeente Vught als verbinding tussen de verschillende wijken, buurten en dorpen gezien. Groen zorgt voor zowel fysieke als sociale binding. Eén van de doelstellingen is een duurzame boomstructuur te realiseren waarin bomen zich goed kunnen ontwikkelen.

Een uitsnede van de structuurkaart uit de Nota Groen is weergegeven in Afbeelding 2. De Nota benoemt waardevolle groengebieden en lijnvormige structuren, hierbij is onderscheid gemaakt tussen structuurbepalend groen, beeldbepalend groen en overig groen:

- Structuurbepalend zijn groenobjecten die een samenhangende en waardevolle groenstructuur vormen die van belang is voor de gehele gemeente Vught.
- Beeldbepalend zijn groenobjecten die de samenhang van de groenstructuur versterken en hiermee van belang zijn voor wijken van de gemeente Vught.
- Overig zijn groenobjecten die enkel van belang zijn voor omwonenden en andere gebruikers.

Een uitsnede van de structuurkaart uit de Nota Groen is weergegeven (zie kaart).

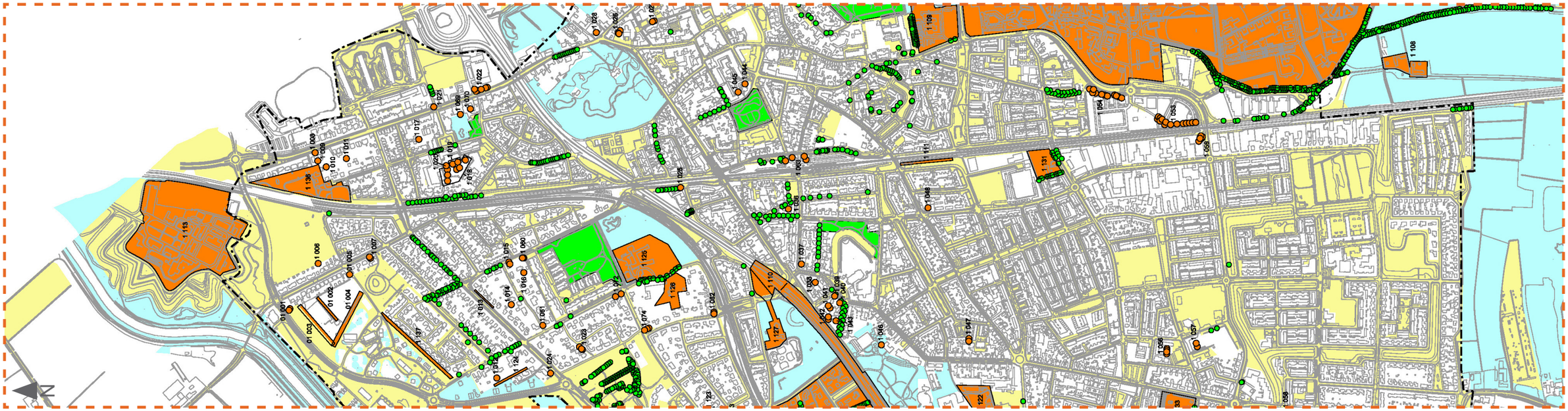
Monumentale- en Waardevolle Bomenlijst (2015)

In de Nota Groen van de gemeente Vught is voorgesteld om een lijst op te stellen van alle waardevolle bomen. Alle waardevolle bomen in de gemeente krijgen daarmee de noodzakelijke bescherming. In 2015 heeft de gemeente Vught twee lijsten opgesteld: een monumentale- en een waardevolle bomenlijst. Het onderscheid hierin wordt gemaakt door het eigendom van de grond waarop de boom of houtopstand is gevestigd. Gemeentelijk eigendom is opgenomen in de monumentale bomenlijst. Particulier eigendom is opgenomen op de waardevolle bomenlijst.

Op de Groene Kaart zijn alle bomen en houtopstanden weergegeven die zijn opgenomen in de monumentale- en waardevolle bomenlijst (resp. oranje en groene kleur). Op de Groene Kaart zijn ook de bestemmingsvlakken opgenomen waarin houtopstanden vanuit de gemeentelijke bestemmingsplannen zijn beschermd. Ook de bebouwde komgrens Boswet (nu Wet Natuurbescherming) is op deze kaart weergegeven.

In de spoorzone bevinden zich monumentale en waardevolle bomen, vlakken en lanen. De tabel geeft een overzicht per deelgebied van de in de lijsten opgenomen elementen en gebieden.

GROENE KAART



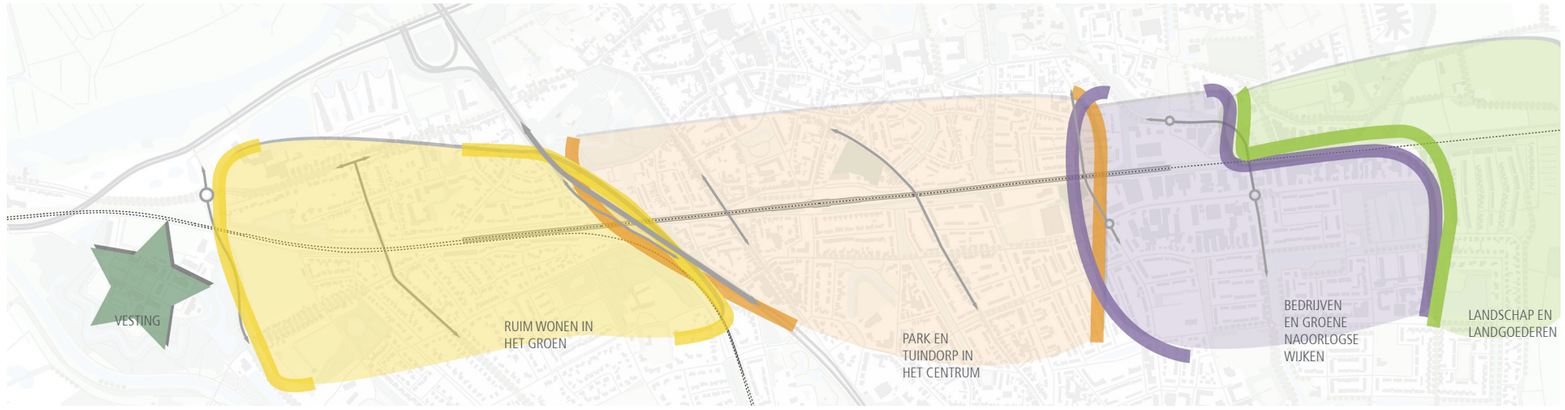
BRON: GEMEENTE VUGHT (2015)

Deelgebied	Beschrijving
Vught Noord	De Zilveresdoorn aan de Willem III laan is opgenomen op de monumentale bomenlijst
	Het gebied rond de Reutseplas is als vlak opgenomen op de waardevolle bomenlijst (referentie 1.136)
	De bomen aan de Molenvenseweg (ca. 27 stuks) zijn opgenomen in de monumentale bomenlijst.
Vught Midden	De bomen aan de Aert Heymlaan (ca. 10 stuks) zijn opgenomen in de monumentale bomenlijst (referentie 1.025).
	De bomen aan het stationsplein/voorplein (4 stuks) zijn opgenomen in de waardevolle bomenlijst (referentie 1.063).
	De bomenlaan in het park aan de Stationsstraat is opgenomen in de monumentale bomenlijst.
	De beplanting tussen het spoor en de Michiel de Ruyterweg is als vlak opgenomen op de waardevolle bomenlijst (Referentie 1.111).
Vught Zuid	De beplanting van de begraafplaats Ouwerkerk is als vlak opgenomen in de monumentale bomenlijst (Referentie 1.131).
	De bomen aan de Molenstraat (op afstand van het spoor) zijn opgenomen in de monumentale bomenlijst.
	De bomen ten oosten van het spoor op de kavel van de Schakel (bedrijventerrein Bestevaer) zijn opgenomen in de waardevolle bomenlijst (referentie 1.053).
	De bomen ten westen van het spoor aan de Wolfskamerweg zijn opgenomen in de waardevolle bomenlijst (referentie 1.053).
	De bomen ten oosten van het spoor aan de Kettingweg zijn opgenomen in de monumentale bomenlijst.
	De bomen ten westen van het spoor in Klein-Brabant zijn opgenomen in de monumentale bomenlijst.

Legenda

- 1 099 — objectnummer zoals opgenomen in de waardevolle bomenlijst
- boom opgenomen in de waardevolle bomenlijst
- vlak of laan opgenomen in de waardevolle bomenlijst
- boom opgenomen in de monumentale bomenlijst
- vlak opgenomen in de monumentale bomenlijst
- gemeentelijk eigendom kapvergunning benodigd
- bebouwde komgrens boswet

GEBIEDSVISIE SPOORZONE



BRON: GEBIEDSVISIE SPOORZONE VUGHT

N

GEBIEDSVISIE

- landschap en landgoederen
- bedrijven en groene naoorlogse wijken
- park en tuindorp in het centrum
- ruim wonen in het groen
- vesting

BRON: GEBIEDSVISIE SPOORZONE VUGHT

ZONES

- groen decor
- park
- prettige leefbare woonstraten

Gebiedsvisie Spoorzone Vught (2015) + addendum (2016)

De gemeente Vught heeft de Gebiedsvisie Spoorzone Vught (2015) opgesteld. De Gebiedsvisie vormt de uitwerking van de Structuurvisie Vught en benoemt de ruimtelijke ambities voor de spoorzone van Vught.

De gebiedsvisie is door de gemeenteraad vastgesteld in maart 2016. In december 2016 is aan de gebiedsvisie het addendum ten behoeve van geluidsmaatregelen toegevoegd. De vastgestelde 'Gebiedsvisie Spoorzone Vught' met het addendum vormt een van de kaders voor het Landschapsplan.

Een deel van de (extra) mogelijkheden die in de visie genoemd worden valt binnen het project PHS Meteren – Boxtel. Het andere deel betreft gewenste ontwikkelingen van de gemeente Vught voor lange(re) termijn.

De gebiedsvisie gaat in op:

- de ruimtelijke inpassing van de spoorbaan in de omgeving
- het kader voor een nieuwe inrichting in de spoorzone
- de ruimtelijke kwaliteit van de inpassing van de geluidschermen en andere in te passen elementen
- water- en groenelementen langs het spoor
- infrastructurele verbindingen zoals auto, voetgangers en fietsverbindingen
- de dwarsverbindingen ten oosten en ten westen van het spoor
- eventuele mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen in de spoorzone

De drijvende ambities bij de herontwikkeling van de spoorzone vanuit de gemeente is invulling te geven aan het motto uit de structuurvisie "Eén Vught" (Bron: Structuurvisie, LOS). De herontwikkelingskansen die er liggen de spoorzone te Vught zijn vormgegeven in 3 ambities:

- Het creëren van maximale fysieke verbindingen tussen de oost- en westzijde van de spoorzone.
- Het creëren van continuïteit en beleefbaarheid van de lange lijnen door Vught die het spoor kruisen.
- Het creëren van een gevoel van ruimtelijke eenheid ondanks dat het spoor op veel plekken een barrière blijft.

Deze zijn door vertaald in de volgende punten:

- De inrichting van de spoorzone, is hoogwaardig.
- Binnen de spoorzone worden indien mogelijk de bestaande (cultuurhistorische) kwaliteiten zichtbaar en beleefbaar gemaakt. En waar mogelijk verknoopt met de omgeving.
- Het imago van Vught moet ook vanuit de trein beleefbaar zijn.
- Functies aansluiten bij de behoeftes van de directe omgeving.
- Barrière van geluidsschermen verzachten, door groene schermen en optische maatverkleining.
- Belangrijke zichtlijnen handhaven, door toepassen transparante schermen.
- Natuurbeleving koppelen aan wateropgave.
- Het station en de stationsomgeving verbindt allerlei stromen in Vught. Deze omgeving wordt een bijzondere plek die de stromen soepel verbindt en waar de stromen zich kunnen ontwikkelen tot activiteiten en verblijven: er heerst een prettig verblijfsklimaat.
- Nieuw in te richten ruimtes moeten iets toevoegen aan de directe omgeving.
    - De nieuwe ruimtes moeten (sociaal) veilig en toegankelijk zijn.
    - Er moet zoveel mogelijk oriëntatie vanuit omliggende functies op de ruimtes ontstaan.
    - Gebruik van de auto in de nieuwe ruimtes is zo beperkt mogelijk.
    - Ruimtes moeten onderdeel zijn van een fijnmazig netwerk.

In december 2016 is aan de Gebiedsvisie het addendum ten behoeve van bronmaatregelen PHS toegevoegd. Met het oog voor ruimtelijke kwaliteit van de omgeving van het spoor zijn hoge schermen niet wenselijk. Volgens het addendum dient gekozen te worden voor een maximale schermhoogte van 2,5 meter vanaf de bovenkant van het spoor ofwel maximaal 4,5 meter vanaf het Vughtse maaiveld. Om de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving zo goed mogelijk te kunnen houden dienen de schermen groen of transparant uitgevoerd te worden (Gemeente Vught, 2016).

BRON: GEBIEDSVISIE SPOORZONE VUGHT (2016)

Werkgroepen Vught (2017)

In de rapportage 'Wensen rond het spoor in Vught' Adviezen van de werkgroepen voor de inrichting van de ruimtelijke omgeving PHS Meteren – Boxtel (aug. 2016) is een concrete uitwerking van de Gebiedsvisie Spoorzone Vught voor deelgebieden gemaakt.

Visie N65 Noord (2016)

De gebiedsvisie N65 is de stedenbouwkundige visie voor het noordelijk deel van de N65, die de geluidsbeschermingsmaatregelen in relatie tot ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid verantwoordt. De thema's 'Groen & ruim', 'Rijk aan cultuur & historie', 'Aantrekkelijk dorps wonen & werken', en 'Fijnmazig & veilig route- en voorzieningennetwerk', dienen hierbij als kapstok. Per thema is een hoofdstrategie geformuleerd.

De visie vertaalt de ambitie voor schermen in maximale schermhoogtes, globale positie en te borgen zichtlijnen en vensters. De visie maakt nog geen definitieve keuze over het type scherm. Wel wordt richting gegeven aan type scherm en zijn uitgangspunten en kansen voor nieuwe kwaliteit opgenomen om de ruimtelijke kwaliteit bij de ombouw van de N65 te optimaliseren.

3.3 AUTONOME ONTWIKKELINGEN

Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)

In het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) worden bestaande geluidknelpunten vanwege spoorverkeer opgelost. In de kern van Vught is, uitgaande van de verdiepte ligging en de huidige situatie waar ten noorden van de N65 in Vught al geluidschermen langs het spoor staan, een nieuwe sanering voorzien. Wel moeten bestaande geluidsschermen worden vervangen.

Ruimtelijke ontwikkelingen gemeente Vught

De gemeente Vught heeft gevraagd om in de planvorming van het project PHS Meteren-Boxtel rekening te houden met een aantal ruimtelijke ontwikkelingen. Hieronder wordt aangegeven wat de stand van zaken van deze ontwikkelingen is en welke invloed deze hebben op het project. Uitgangspunt is dat bij de autonome ontwikkeling wordt uitgegaan van vastgestelde ruimtelijke bestemmingsplannen (ijkjaar 2017).

Ombouw N65 Vught - Haaren

In de toekomst wordt de N65 op het traject Vught - Haaren aangepast waarbij het aantal afslagen wordt verminderd en maatregelen worden genomen om de oversteekbaarheid en woonkwaliteit (leefbaarheid en veiligheid) te verbeteren. Het deel van de aanpassing van de N65 tussen de Taalstraat en nabij de kruising John. F. Kennedylaan maakt in het kader van de "omkering" onderdeel uit van het Tracébesluit PHS Meteren - Boxtel.

Isabellakazerne

De Isabellakazerne maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan Fort Isabella. De Isabella Groep heeft het initiatief genomen om het binnenterrein te herontwikkelen tot een gebied waar wonen samengaat met zorg, kleinschalige bedrijvigheid en recreatief verblijven. Uitgangspunt is dat de voormalige sportvelden langs het spoor worden heringericht tot een nieuwe ruimtelijke structuur met een geluidswal, ontsluiting, nieuwe bebouwing en groen- en waterelementen.

Stadhouderspark

Met het beëindigen van het gebruik door defensie van de Frederik Hendrikkazerne en de Isabellakazerne komen deze gebieden beschikbaar voor andere doeleinden. Het totale gebied strekt zich uit over de terreinen van de voormalige Frederik Hendrikkazerne, de vroegere sportvelden van de Isabellakazerne en het gebied tussen deze beide kazernes. Voor de inrichting van deze gebieden is het bestemmingsplan Stadhouderspark Vught (2009) opgesteld. In het plangebied zijn in totaal circa 650 woningen geprojecteerd.

Op de voormalige sportvelden van de Isabellakazerne is woningbouw voorzien. Het terrein direct langs het spoor is ongeveer 7,5 ha groot. De inrichting van deze locatie moet als de afronding van Vught aan de noordzijde worden gezien. Op het terrein is in de huidige situatie spontane opslag aanwezig van berkenbosjes.

Het bestemmingsplan bevat 5 deelgebieden waarvan het deelgebied Hagen (circa 220 woningen) direct grenst aan de spoorlijn (met dove gevel richting spoor). In dit deel van het plangebied zal haar karakter ontlenen aan sterke nieuwe groenstructuren - de hagen - in het openbaar gebied. In de verkeersstructuur van dit deelgebied zijn de buitenste wegen zijn voor gemotoriseerd verkeer en de middelste aansluitingen uitgevoerd als langzaam verkeersverbinding. De verkaveling is traditioneel met grondgebonden woningen met privé-tuinen.

Huize De Braacken

Het zorgcentrum Huize De Braacken maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan Taalstraat/Loyolalaan. In het bestemmingsplan is aangegeven dat via een apart bestemmingsplan of projectbesluit een ontwikkeling ter plaatse van De Braacken is voorzien. Daarbij neemt het aantal woningen niet toe, maar zijn aanpassingen binnen de woningen mogelijk zodat kan worden ingespeeld op de gewijzigde behoefte aan wooncomfort. Voor de genoemde ontwikkeling is op dit moment nog geen bestemmingsplan of projectbesluit beschikbaar. Dit wordt dan ook niet gezien als autonome ontwikkeling, anders dan de beschrijving in het vigerende bestemmingsplan.

Zionsburg

Het landgoed Zionsburg maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan Centrum Vught e.o. (uitwerkingsbevoegdheid). Het landhuis is in 2003 door brand verwoest. In het bestemmingsplan is het project opgenomen om het verwoeste landhuis op basis van de oude bebouwingscontour en in klassieke stijl te herbouwen. Er wordt ruimte geboden voor 9 woningen binnen de bestaande gebouwen. Daarbij is de voorwaarde opgenomen dat behoud en herstel van cultuurhistorische waarden voorop staat bij het herstel van de bebouwing.

Centrum

Voor de zone rond het spoor is in het bestemmingsplan Centrum Vught e.o. de huidige situatie overgenomen in het bestemmingsplan. Deze situatie is beschreven in hoofdstuk 4.

Stationsgebied

Het stationsgebied maakt onderdeel uit van het vigerende bestemmingsplan Centrum Vught e.o. Enkele jaren terug is een herinrichting van het P+R-terrein en de Stationsstraat voor fietsers uitgevoerd (Staatscourant 24 oktober 2013, nummer 30134).

Bedrijventerrein Bestevaer

Als onderdeel van het bestemmingsplan Molenstraat/Repelweg e/o (Gemeente Vught, 2006) is ontwikkeling van bedrijven voorzien langs het spoor. De ruimte tussen de Maarten Trompstraat en Bestevaer heeft de bestemming groenvoorziening.

Zeeheldenbuurt

De Grote Zeeheldenbuurt is onderdeel van het bestemmingsplan Schoonveld 2015. De woningbouwvereniging Woonwijze werkt aan een stedenbouwkundige visie voor de herstructurering van de Grote Zeeheldenbuurt. Een groot deel van de woningen in het gebied Esschestraat, Michiel de Ruyterweg en Maarten Trompstraat wordt hiervoor gesloopt (circa 100 woningen). De nieuwbouw omvat een mix van grondgebonden woningen en appartementen. De huidige grote privé-tuinen maken plaats voor gezamenlijk groen en water centraal gelegen in de wijk. Parkeren gebeurt waar mogelijk uit het zicht. Woonstichting Woonwijze wil samen met de bewoners kijken naar de inrichting van de binnenhoven.

3.4 UITGANGSPUNTEN

3.4.1 VOORGENOMEN ACTIVITEIT: AANPASSINGEN AAN HET SPOOR

De aanpassingen aan het spoor van de voorgenomen activiteit op hoofdlijnen:

- Een vierde spoor tussen 's-Hertogenbosch en Vught.
- Een vrije kruising in Vught van de sporen op de trajecten 's-Hertogenbosch - Tilburg en 's-Hertogenbosch – Eindhoven.
- Een verdiepte ligging in Vught van de sporen van en naar Eindhoven tussen de N65 en de Molenstraat.

- Omkeren kruising spoor en N65, waarbij het spoor verdiept aangelegd wordt en de N65 op maaiveld wordt gelegd.
- Station Vught in de verdiepte ligging als eilandperron met breed stationsdek
- De overweg ter plaatse van de Wolfskamerweg komt te vervallen en wordt vervangen door een onderdoorgang

3.4.2 STATION VUGHT, CULTUURHISTORISCHE VERKENNING EN WAARDESTELLING (2014)

De cultuurhistorische verkenning en waardestelling is in 2013 opgesteld in opdracht van NS Stations en ProRail. In de rapportage worden aanbevelingen gegeven. De aanbevelingen die betrekking hebben op het Landschapsplan zijn hieronder kort samengevat.

Het stationsplein, de Stationsstraat en de omliggende straten zijn belangrijk in de geschiedenis van de stedenbouwkundige ontwikkeling van Vught. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt zijn met name de volgende onderdelen van belang:

- Behoud van de monumentwaarde en historische betekenis van station Vught als voorbeeld van een vernieuwd type 5de klasse van de Staatsspoorwegen. Van essentieel belang is om de integriteit en samenhang van het monument met omgeving te versterken.
- De ligging op het dijktalud (ankerpunt), de zichtas vanaf het Versterplein, de Nieuwstraat, en de ligging van de Stationsstraat en de Van Miertstraat langs de grens van het oorspronkelijke emplacement (markeren van de contour) zijn van belang.
- Behoud van het zicht op het station vanaf het Versterplein.
- Behoud van de groene zoom met monumentale bomen aan de voorzijde van het station, tussen het spoor en de Stationsstraat. De beplanting onder de bomen is laag (gras of laag struikgewas). Voorkom dat de groenaanleg dichtgroeit, om de zichtbaarheid van het station te behouden.
- Behoud en versterk de groene zoom aan de achterzijde van het station. De beplanting van het dijktalud is in de loop van de jaren verschraald.

3.4.3 UITGANGSPUNTEN SPOORBEELD

Spoorbeeld (Bureau Spoorbouwmeester, 2012)

Het Spoorbeeld beschrijft het ontwerp- en vormgevingsbeleid van de spoorsector. Het beleid is opgesteld vanuit het perspectief van de reiziger en de omgeving. Het spoorbeeld biedt kaders en vormgevingsprincipes die betrekking hebben op de beleving van en omgang met het spoor. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen station en stationsomgeving, spoor en spooromgeving, en de trein zelf.

Bureau Spoorbouwmeester is in 2001 op initiatief van de directies van NS en ProRail opgericht als een onafhankelijk adviserend orgaan voor ontwerp en vormgevingsopgaven binnen de spoorsector. Het beleid heeft geen formele juridische status maar biedt wel inspiratie en achtergrondinformatie voor de beoordeling in het kader van het MER.

Hieronder zijn uit Spoorbeeld 'Visie op de omgeving van spoor en station' de belangrijkste ruimtelijke aspecten voor het integraal ontwerpen van de spooromgeving samengevat. In het Landschapsplan ligt de nadruk op het omgevingsdomein.

Algemene kenmerken voor het omgevingsdomein

Leesbaarheid

- Het omgevingsdomein kent een heldere ordening en open zichtlijnen.
- Het omgevingsdomein heeft de lokale identiteit waardoor het een herkenbare plek is voor de reiziger én onlosmakelijk deel is van de gebouwde of landschappelijke omgeving.
- Het omgevingsdomein biedt ruimte aan het moment van aankomst in dorp, stad of regio.
- De routes en zichtlijnen in het omgevingsdomein sluiten op een logische wijze aan op de routes en zichtlijnen in de stad, het dorp of het landschap.
- De ketenvoorzieningen zijn helder geordend, bij voorkeur in velden van gelijksoortige ketenvoorzieningen.
- Onderlinge zichtbaarheid van ketenvoorzieningen en bewegwijzering ondersteunen de leesbaarheid voor de reiziger.

Levendigheid

- Het omgevingsdomein kenmerkt zich door openbaarheid.
- Het is van belang dat er een goede relatie met de omgeving wordt gelegd, zowel ruimtelijk als programmatisch.
- Het omgevingsdomein kent een mix van functionele voorzieningen met voldoende ruimte voor het onvoorspelbare.
- Een stedelijke programmering verhoogt de levendigheid in het omgevingsdomein. De programmering kan de lokale identiteit versterken.
- Programmering van het station en het omgevingsdomein kunnen op elkaar afgestemd worden waardoor de stationsomgeving een aantrekkelijke plek wordt in de stad die kansen biedt voor 24-uurs activiteit.

Menselijke schaal

- In de kern van het omgevingsdomein ligt de prioriteit bij de voetganger.
- De inrichting van de publieke ruimte is gericht op de voetganger en nodigt uit tot verblijven.
- Bebouwing in het omgevingsdomein is met adressen en voorkanten gericht op de publieke ruimte. Bebouwing in het omgevingsdomein heeft een materiaalgebruik op de begane grond en de eerste verdieping dat past bij de belevingswereld van de voetganger.
- In het omgevingsdomein is veel ruimte voor beplanting en bomen, zonder dat het overzicht verloren gaat.

Veiligheid/comfort

- Het omgevingsdomein moet reizigers soepel en veilig tussen transportmiddelen laten bewegen.
- De openbare ruimte biedt verblijfskwaliteit én goede bewegingsruimte.
- Het voetgangersgebied is bij voorkeur ononderbroken door andere verkeersstromen.
- Sociale veiligheid verdient veel aandacht. Zien en gezien worden, goede verlichting en een natuurlijke concentratie van mensen in stille uren. Maar ook de oriëntatie en functionele organisatie van de bebouwing in de omgeving (levendige plinten) draagt bij aan de sociale veiligheid.

Kenmerken – Het station ligt nabij de belangrijkste bestemmingen

Leesbaarheid

- Heldere organisatie in de stationsomgeving waardoor de reiziger zich makkelijk kan oriënteren, onder andere door een goed herkenbaar station en heldere routes langs goed herkenbare plekken.
- Inrichting van de openbare ruimte sluit aan bij de lokaal toegepaste materialen waardoor de samenhang tussen het omgevingsdomein en de stad wordt versterkt.

Levendigheid

- Levendige programmatische lading van de stedelijke verbindingen zorgt voor extra aanloop en de aanleidingen om te voet verder te gaan.

Menselijke schaal

- Er is voldoende ruimte voor brede stoepen zonder obstakels waardoor de voetganger ongehinderd zijn weg kan vinden.
- Beplanting benadrukt de menselijke maat en helpt bij de oriëntatie.
- Vormgeving van banken, zitelementen, kunstwerken en brede bloembakken bieden aanleidingen om te gaan zitten, ook langs de route baar de bestemming.

Veiligheid/comfort

- De voetganger heeft voorrang op het overige verkeer, zodat de reiziger gestimuleerd wordt te voet verder te gaan.
- Comfortabele voetgangersroutes naar bestemmingen in de omgeving sluiten naadloos aan op de routes in het omgevingsdomein en het station.
- Fietsvoorzieningen zijn goed zichtbaar en bereikbaar voor voetgangers en fietsers, zonder dat het hinderlijke obstakels worden in de route tussen station en bestemmingen in de omgeving.

3.4.4 ONTWERP VOORSCHRIFTEN BAAN & LANDSCHAP

De Ontwerpvoorschriften Spoor (OVS) Baan en Landschap stelt algemene eisen aan het ontwerp van het spoor. Enerzijds moet bij het ontwerp van het baanlichaam (spoor en bermen) rekening worden gehouden met de natuurwaarden, anderzijds spelen ook andere aspecten als veiligheid, (life-cycle) -kosten, onderhoud en omgevingsfactoren een rol in de afweging.

In het baanlichaam komen verschillende begroeiingstypen voor. In de profielen (zie afbeeldingen op deze pagina) is per ligging van de spoorlijn (maaiveld, ophoging) aangegeven waar de verschillende zones van begroeiingstypen zich bevinden in het baanprofiel. In een verticale zonering wordt aangegeven wat de maximale begroeiingshoogtes zijn. Ook wordt het principe van het valbereik van bomen schematisch weergegeven.

Voor bestaande waardevolle bomen binnen of grenzend aan het plangebied, die behouden kunnen blijven bij de aanleg van het (tijdelijke) spoor, zullen specifieke (beheer)afspraken gemaakt moeten worden. Op meerdere plekken bevinden zich in de eindsituatie waardevolle bomen binnen het valbereik van het spoor. Dit geldt ook op plekken waar bomen dienen als begeleiding voor vleermuizen om het spoor te kunnen kruisen.

3.5 MITIGERENDE EN COMPENSERENDE MAATREGELEN

In het Milieueffectrapport (MER) zijn de milieueffecten beschreven van de aanpassing van de spoorinfrastructuur en het veranderde gebruik. Op basis hiervan zijn waar nodig maatregelen ontwikkeld die negatieve effecten kunnen beperken. De aldus verkregen inzichten zijn verwerkt in het ontwerp van het (Ontwerp) Tracébesluit (OTB). Een overzicht van de (relevante) maatregelen voor geluid, water, ecologie en compensatie van houtopstanden voor het Landschapsplan is hieronder opgenomen.

3.5.1 MAATREGELEN GELUID

Volgens het doelmatigheidscriterium zijn in het akoestisch onderzoek geluidmaatregelen afgewogen, dit resulteert in bron- en overdrachtsmaatregelen (zoals geluidschermen).

In de gebiedsvisie Spoorzone Vught zijn voor de inpassing van geluidschermen kaders en randvoorwaarden opgenomen. Zo is er o.a. een maximum schermhoogte aangegeven van 4.5 meter (gemeten vanuit het Vughtse maaiveld, dit is het maaiveld in de omgeving van het spoor). Verder is het gewenst om een rustig/continu beeld te creëren waarbij de schermhoogte niet te veel varieert.

Het maatregelpakket dat als doelmatige maatregelen uit het doelmatigheidscriterium is gekomen, is langs de Gebiedsvisie Spoorzone gelegd. Hieruit zijn aanpassingen aan het schermvoorstel voortgekomen.

In het maatregelen voorstel is de hoogte ten opzichte van het spoor en de N65 genoemd. In de dwarsprofielen in Hoofdstuk 5 uitwerking Landschapsplan zijn de schermen maatvast ten opzichte van Vughts maaiveld weergegeven.

De geprojecteerde schermen zijn allemaal geluidsabsorberend. De voorgestelde schermen kunnen alleen transparant zijn als de vormgeving zodanig is aangepast dat er geen sprake is van relevante geluidsreflecties naar de woningen. De geluidschermen langs de N65 dienen te voldoen aan de eisen die zijn opgenomen in de Richtlijnen geluidbeperkende constructies langs wegen (GCW-2012).

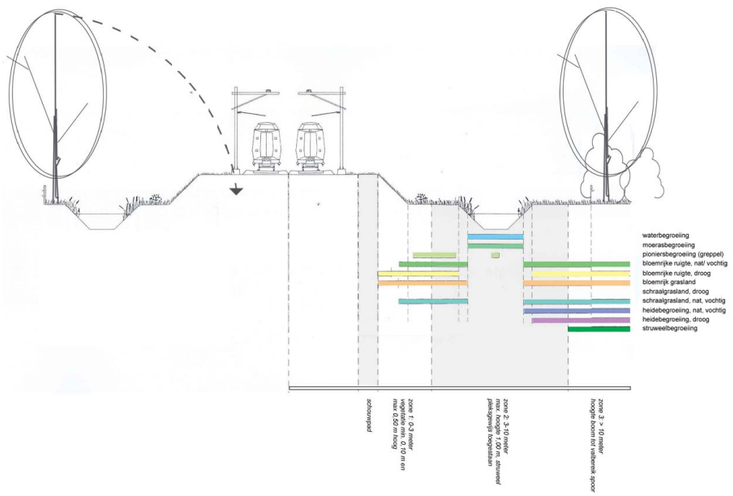
3.5.2 MAATREGELEN WATER

De waterstructuur is naast beeldbepalend noodzakelijk voor de waterhuishouding in Vught. In het kader van beheer en onderhoud worden aan de vormgeving en bereikbaarheid door de beheerders (waterschap en gemeente) eisen gesteld aan de waterstructuur. Het ontwerp dient rekening met de eisen en maatregelen voor Water.

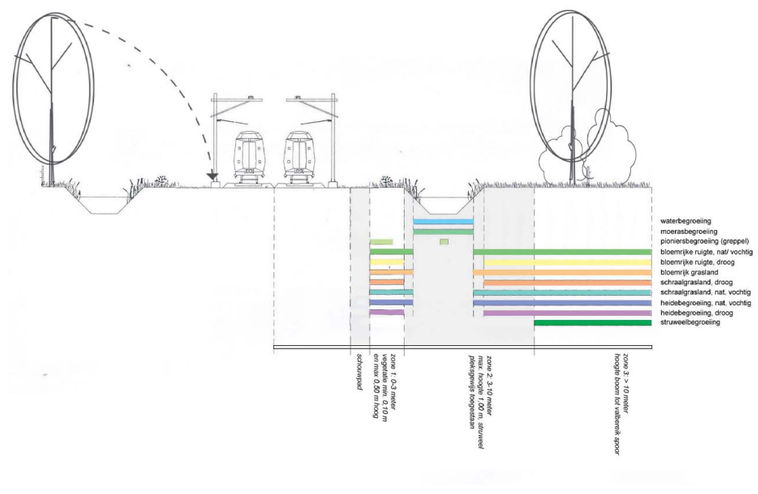
De maatregelen die bij de tijdelijke situatie worden genomen om de afvoercapaciteit van het watersysteem in stand te houden zijn voor het grootste deel ook voor de toekomstige situatie van toepassing. Het belangrijkste verschil met de tijdelijke situatie is dat in de toekomstige situatie de watergangen waar mogelijk weer worden teruggebracht met afmetingen die gelijk zijn aan de huidige situatie (waterhuishouding).

In de toekomstige situatie wordt de waterbergingsopgave gerealiseerd door het realiseren van de volgende maatregelen:

- Realiseren van waterkelders in de verdiepte ligging.
- Realiseren van waterberging in de beschikbare ruimte voor water en groen ten westen van het spoor.



ONTWERPVOORSCHRIFTEN SPOOR



- Aanbrengen stuwen in watergangenwatergang en drempels in het riool in de omgeving van het Loyolapark.
- Verruimen en aanpassen van de watergangen langs de spoorlijn richting Tilburg.
- Aanbrengen van een extra verbinding naar de vijver in het Reeburgpark.
- Spoorsloot ten westen van het spoor tussen de Esschestraat en de Laagstraat inrichten als bergingsvoorziening.

3.5.3 MAATREGELEN ECOLOGIE

Bij de wettelijke maatregelen voor ecologie is onderscheidt gemaakt in maatregelen voor verschillende beschermde diersoorten: vleermuizen, eekhoorn en huismus.

Voor vleermuizen is verbetering van de groene infrastructuur in de eindsituatie vereist voor de volgende gebieden:

- Kruising N65
- Kruising van het spoor bij de Helvoirtseweg
- Parkzone Vught Midden, waar groenstructuren parallel aan het spoor verwijderd worden
- Kruising van het spoor bij de Esschestraat/Sint Elisabethstraat
- Kruising van het spoor bij de Molenstraat/Repelweg
- Kruising van het spoor bij de Wolfskamerweg/Laagstraat

Globaal houdt dit in:

- Het aanplanten van inheemse bes- en vruchtdragende struik- en boomsoorten.
- Het opheffen van barrières in lijnstructuren door het beplanten van gaten (lanen, singels etc.) met bomen en struiken.
- Beperken van verlichting in de omgeving. Dit kan worden gedaan door verlichting te richten en zelfs te verwijderen. Ook kunnen armaturen worden aangepast en is het toepassen van vleermuisvriendelijke verlichting (lager bij de grond en amberkleurig) mogelijk.
- Herstel de vliegroute aan weerszijde van de N65 na afronding van de werkzaamheden door aanplant van inheemse boomsoorten (zoals zomereik, linde, iep).

De kruisende lijnstructuren waar maatregelen voor vleermuizen genomen dienen te worden zijn:

- Kruising A65
- Kruising van het spoor bij de Helvoirtseweg.
- Daar waar groenstructuren parallel aan het spoor verwijderd worden (parkzone rond station)
- Kruising van het spoor bij de Esschestraat/Sint Elisabethstraat.
- Kruising van het spoor bij de Molenstraat/Repelweg.
- Kruising van het spoor bij de Wolfskamerweg/Laagstraat.

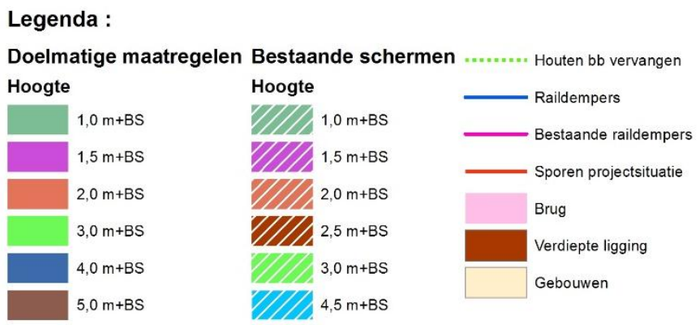
Een versterking van het resterende leefgebied van de eekhoorn en het verbeteren van de verbinding met andere geschikte leefgebieden levert de beste mogelijkheden voor het behoud van de eekhoorn. De maatregelen voor vleermuizen, voldoen ook voor de eekhoorn.

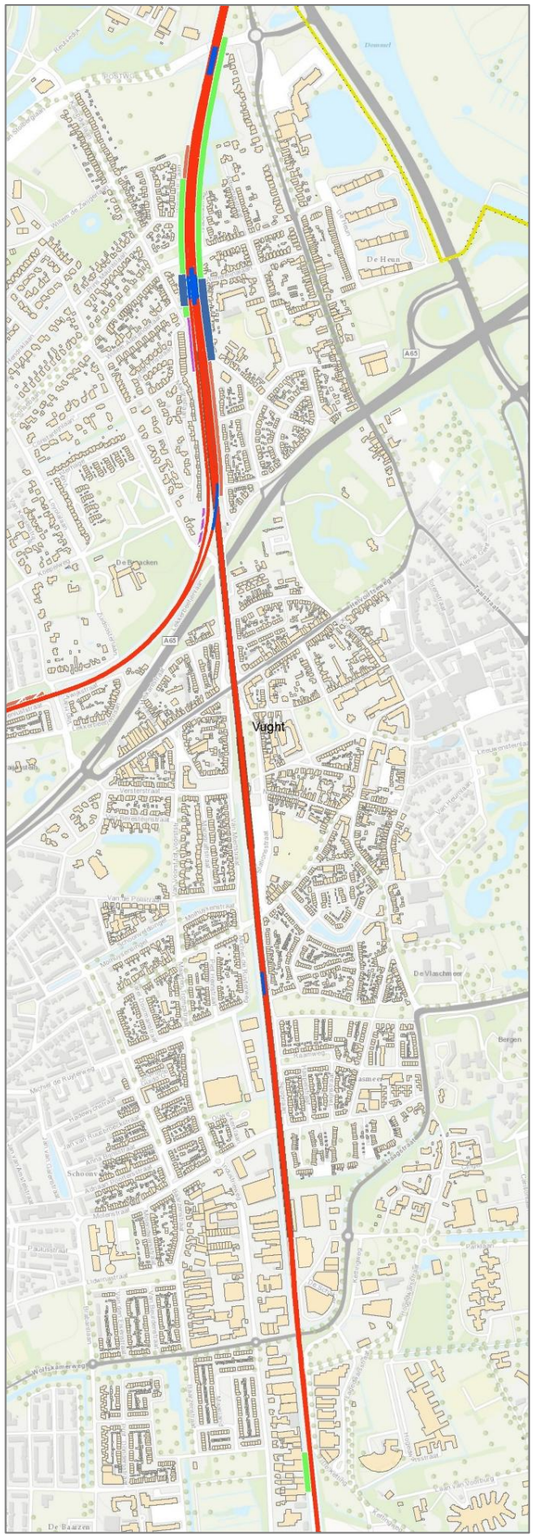
Voor broedvogels is het aanplanten van groenblijvende (doorn)struiken, struwelen (liguster, vuurdoorn en meidoorn) binnen de groenstructuur (parksfeer) vereist. Dit vormt beschutting en rustplaatsen voor de huismus. Omdat de huismus ook gebaat is bij openheid, wordt niet het hele talud dicht geplant.

3.5.4 COMPENSATIE HOUTOPSTANDEN

Als gevolg van de aanpassingen wordt de huidige groenstructuur aangetast. Op basis van een bomeninventarisatie is de kwaliteit van de huidige beplanting in kaart gebracht. Met deze informatie en het ruimtelijke functioneel ontwerp (RFO) is de compensatieopgave bepaald.

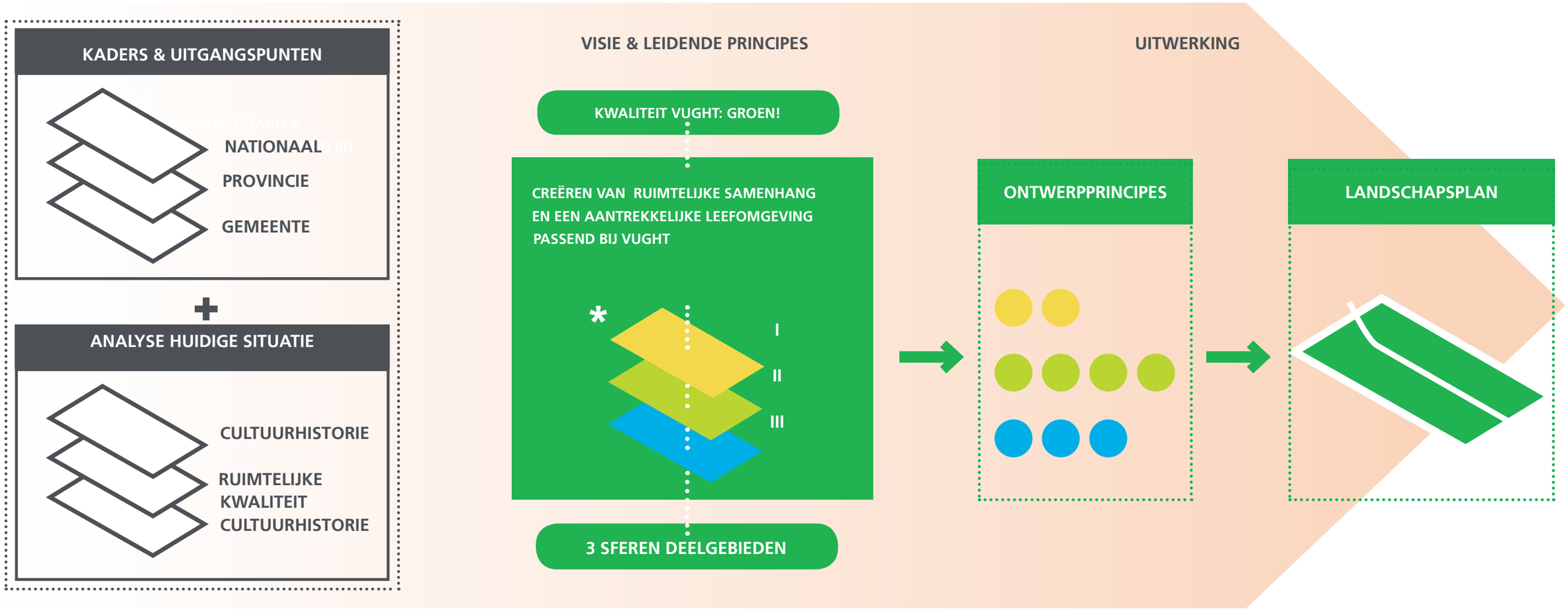
Het oppervlakteverlies herplantplichtige houtopstanden (bomen en beplantingen) dient te worden gecompenseerd door het terugbrengen van opgaande beplantingen binnen het plangebied of eventueel daarbuiten of een financiële compensatie (APV Vught 2016).





4. INPASSINGSVISIE

WERKWIJZE


KADERS & UITGANGSPUNTEN
NATIONAAL
PROVINCIE
GEMEENTE
ANALYSE HUIDIGE SITUATIE
CULTUURHISTORIE
RUIMTELIJKE KWALITEIT CULTUURHISTORIE
VISIE & LEIDENDE PRINCIPES
KWALITEIT VUGHT: GROEN!
CREËREN VAN RUIMTELIJKE SAMENHANG EN EEN AANTREKKELIJKE LEEFOMGEVING PASSEND BIJ VUGHT
*
I
II
III
3 SFEREN DEELGEBIEDEN
UITWERKING
ONTWERPPRINCIPES
LANDSCHAPSPLAN

4 INPASSINGSVISIE

4.1 INLEIDING

In de gebiedsvisie Spoorzone Vught is de visie op de inpassing van het spoor door Vught beschreven en verbeeld. De gebiedsvisie vormt het ambitiedocument voor de inpassingsvisie in dit Landschapsplan. De 3 ambities uit de gebiedsvisie zijn het creëren van:

- Maximale fysieke verbindingen tussen oost en west.
- Continuïteit en beleefbaarheid van de lange lijnen die het spoor kruisen.
- Gevoel van ruimtelijke eenheid.

De ambities uit de Gebiedsvisie sluiten aan op de Structuurvisie "Eén Vught". In de gebiedsvisie is onderscheid gemaakt in 3 zones: groen decor, park en leefbare woonstraten. Binnen deze zones worden de ambities op een eigen - en onderling verschillende wijze - uitgewerkt.

De gebiedsanalyse, ambities en de overige kaders zijn in dit hoofdstuk vertaald naar de inpassingsvisie. De basis voor de inpassingsvisie is de indeling in 3 zones uit de gebiedsvisie. Voortbouwend op de ambities uit de gebiedsvisie zijn het inhoudelijk vertrekpunt en de leidende principes beschreven. De inpassingsvisie met de leidende principes biedt handvatten bij het maken van keuzes. De leidende principes zijn uitgewerkt in ontwerpprincipes als bouwstenen voor het ruimtelijk ontwerp.

4.2 OPGAVE

Het project PHS Meteren-Boxtel omvat ingrepen in de spoorinfrastructuur en de openbare ruimte van Vught. Vanaf 's-Hertogenbosch wordt tot de splitsing van de spoorlijnen naar Tilburg en Eindhoven de spoorbaan verbreed om een vierde spoor op te nemen. Vanaf de splitsing tot vlak voor de Wolfskamerweg komen de sporen van en naar Eindhoven verdiept te liggen. Het nieuwe spoor zal in het noordelijke deel extra openbare ruimte claimen, en in het middengebied openbare ruimte teruggeven.

Ter hoogte van de verdiepte ligging schuift het spoor enkele meters op waardoor extra ruimte ontstaat voor een parkzone. De verdiepte ligging zal niet de fysieke scheiding tussen oost en west wegnemen, maar het biedt kansen in het verminderen van de beleving daarvan en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit, bijvoorbeeld door het versterken van de zichtrelaties. Met name ter hoogte van het nieuwe station ontstaan kansen door een verbindend Stationsdek over de verdiepte ligging.

De verdiepte ligging is uitgevoerd in de vorm van een halfopen bak. Voor de constructie zijn aan de bovenzijde van de bak stempels nodig. Deze stempels bevinden zich om de 5 meter. Stempels zijn een beeldbepalend kenmerk van de verdiepte ligging. Door de aanwezigheid van een bakrand, zijn de stempels pas in de nabijheid van de bak en vanaf de kruisende wegen zichtbaar. In het stationsgebied ter plaatse van het eilandperron zijn geen stempels nodig door een andere constructiewijze.

4.3 VISIE: VUGHT DORP IN HET GROEN

Karakteristiek voor Vught zijn de vele bomen, het groene, lommerrijke karakter met talrijke parken, landgoederen en de zichtbare cultuurhistorie, waaronder voormalige fortificaties en het station. Een aantal van deze historische structuren liggen in het stedelijk gebied en zijn tegenwoordig in gebruik als park.

De spoorzone vormt in de toekomst een herkenbare groene zone door Vught, die nadrukkelijk verbonden is met de omgeving. De inrichting van de Spoorzone in Vught draagt bij aan een aantrekkelijke leefomgeving met een sterke ruimtelijke en functionele samenhang, passend bij de groene kwaliteit van Vught. Hierbij staat het motto 'Vught dorp in het groen' centraal.

De kansen die ontstaan door de verdiepte ligging worden optimaal benut door fysieke verbindingen tussen oost en west te verbeteren en deze zichtbaar en beleefbaar te maken.

De spoorzone is nader ingedeeld in drie zones met elk eigen kenmerken en sfeer. Elke zone heeft in de visie een opgave. In het noorden van Vught zijn dit woonstraten, in het midden is dit het park met station, in het zuiden het groene decor. Het groene karakter en de sferen per zone zijn leidend voor de uitwerking van de visie.

De visie is vertaald in de volgende drie leidende principes:

- Doorgaande oost-west lijnen versterken
- Ruimtelijke relaties creëren en versterken
- Creëren van identiteit en herkenbaarheid

De 3 zones en de leidende principes worden hieronder nader toegelicht.

VISIE & LEIDENDE PRINCIPES

CREËREN VAN RUIMTELIJKE SAMENHANG EN EEN AANTREKKELIJKE LEEFOMGEVING PASSEND BIJ VUGHT

I. DOORGAANDE OOST-WEST LIJNEN VERSTERKEN

II. RUIMTELIJKE RELATIES CREËREN EN VERSTERKEN

III. CREËREN VAN IDENTITEIT EN HERKENBAARHEID

VISIE

- park of groengebied
- centrum
- dorpse sfeer
- landelijke sfeer
- parksfeer
- stationsplein
- N65
- groene verbinding
- spoor / verdiepte ligging

DORPSE SFEER

PARKSFEER

LANDSCHAPPELIJKE SFEER

Noord: Prettig leefbare woonstraten

Langs het noordelijke spoortracé wordt zoveel mogelijk de landschappelijke sfeer uit de omgeving in Vught ingetrokken. Aan de noordkant vormt de Loonsebaan de overgang naar de landschappelijke sfeer en sluit het groen aan op Fort Isabella. Het spoor komt hier bovengronds en op veel plaatsen komen geluidsschermen. De verkeersstructuur verandert door de omkering van de N65 en de afsluiting van de Loonsebaan aanzienlijk.

Het belangrijkste doel is dat de straten in noord prettig leefbare straten blijven. Door de veelal beperkte beschikbare ruimte in combinatie met geluidsschermen wordt gezocht om de groene kwaliteiten zoveel mogelijk terug te brengen door gebruik te maken van landschappelijke dichte beplanting en groene geluidsschermen.

Midden: Park

In het middendeel wordt het spoor verdiept aangelegd, een deel van de rand van de verdiepte ligging blijft zichtbaar. De doorlopende openbare ruimte wordt zoveel mogelijk ontwikkeld als een park dat één aaneengesloten geheel vormt. Hierbij wordt de relatie met de omliggende groengebieden gelegd en worden ommetjes vanuit de wijken gecreëerd. Zo ontstaat een goede verankering met de omgeving. Uiteraard zijn er binnen het park verschillen, maar het park is herkenbaar als één geheel. In de parksfeer worden de karakteristieken van Vught optimaal benut. Lommerrijk groen met grote bomen, borders met vaste planten en struiken en heesters en water vergroten de beleving en parksfeer.

Het gebied waar het station en park elkaar ontmoeten krijgt een meer hoogwaardige inrichting met een verblijfs- en verbindende functie tussen oosten en westen van Vught. Het verdiepte station met verbreed stationsdek vormt een centraal punt in het park. De historische kwaliteiten van de aanwezige beukenlanen en het voorplein van het station blijven behouden. De toegang tot het stationsdek aan de west krijg een referentie naar de historische trap.

Zuid: het Groene decor

In het zuidelijk deel komt het spoor bovengronds en komen enkele geluidschermen. De landschappelijke sfeer van de Meijerij wordt zoveel mogelijk Vught ingetrokken. Aan de zuidkant daar waar de bedrijven zich bevinden wordt het 'groene decor' door landschappelijke beplanting en water gevormd, in aansluiting op de landgoederen. De ruimte is vooral een decor omdat deze niet toegankelijk gemaakt is. Achterkanten van bedrijven worden zoveel mogelijk afgeschermd door beplanting. Hierdoor ontstaat een groen, gelaagd beeld.

I. DOORGAANDE OOST-WEST LIJNEN VERSTERKEN

ONTWERPPRINCIPES

Doorgaande oost-west lijnen versterken

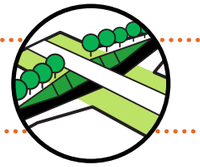
Het spoor wordt op verschillende plekken langs het traject gekruist door wegen die het oosten en westen van Vught met elkaar verbinden. Deze oost-west routes zijn belangrijk als fysieke verbindingen, zowel voor mens als dier, maar spelen ook een rol in de beleving: ze vormen gezamenlijk de dominante ruimtelijke structuur die Vught aaneenhecht. Het spoor vormt een korte onderbreking in deze structuur en het is daarom een van de ambities uit de gebiedsvisie om de structuur van doorgaande oost-west lijnen ter plaatse van het spoor zoveel mogelijk te versterken en de barrière werking van het spoor te verminderen.

Om de oost-west lijnen te versterken zijn ontwerpprincipes geformuleerd. De ontwerpprincipes zijn verbeeld met een icoon en toegelicht op de volgende pagina.

PARKSFEER

DORPSE SFEER

LANDSCHAPPELIJKE SFEER



groene, flauwe taluds bij onderdoorgang

verbindende ruimte

transparante onderdoorgang

accenten op kruising

stationsplein

II. RUIMTELIJKE RELATIES CREËREN EN VERSTERKEN

ONTWERPPRINCIPES

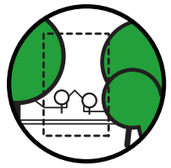
Ruimtelijke relaties creëren en versterken

Het doel is 'Eén Vught', waar het spoor niet als dominant element de gemeente opdeelt. De principes zijn erop gericht de oost- en westzijde van het spoor visueel te verbinden waar dat kan, en het zicht op het spoor te beperken waar het moet.

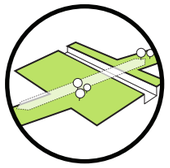
Om de ruimtelijke relaties in de spoorzone te versterken zijn ontwerpprincipes geformuleerd. De ontwerpprincipes zijn verbeeld met een icoon en toegelicht op de volgende pagina.

PARKSFEER

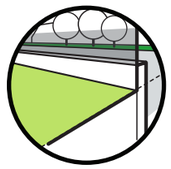
accentbeplanting



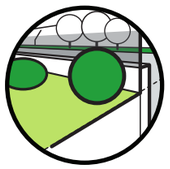
vensters



groene ruimtelijke relaties

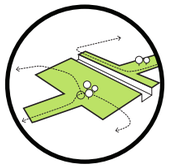


bakrand boven maaiveld

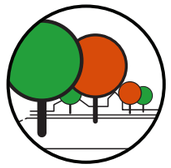


parkachtige inpassing bakrand

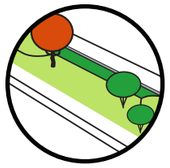
DORPSE SFEER



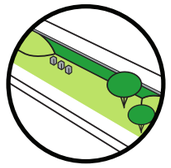
ommetjes



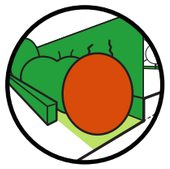
accentbeplanting



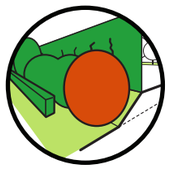
aanpassing talud voor monumentale beplanting



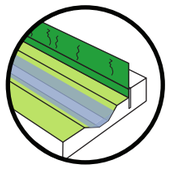
onopvallende inpassing van elektriciteitskastjes



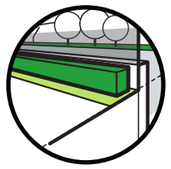
groene schermen op keerwand



groene schermen op talud



dorpse sfeer



inpassing bakrand met haag

LANDSCHAPPELIJKE SFEER

accentbeplanting

III. CREËREN VAN IDENTITEIT EN HERKENBAARHEID

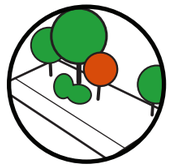
ONTWERPPRINCIPES

Creëren van identiteit en herkenbaarheid

Binnen de zonering is er sprake van grote lokale verschillen, dit biedt mogelijkheden kwaliteiten te versterken en ruimtelijke knelpunten op te lossen. De kansen die er liggen en de behoeften vanuit de directe omgeving zijn verschillend. Aanknopingspunten voor het versterken van identiteit en herkenbaarheid zijn cultuurhistorie en water.

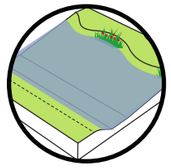
Om de ruimtelijke relaties in de spoorzone te versterken zijn de volgende ontwerpprincipes geformuleerd. De ontwerpprincipes zijn verbeeld met een icoon en toegelicht op de volgende pagina.

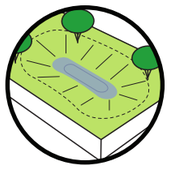
PARKSFEER

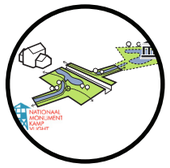

parksfeer, parkachtig, accenten

dilemma parkeren

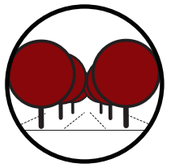
monumentale beplanting


parksfeer, ruime, organische watergang


parksfeer wadi


cultuurhistorie zichtbaar samenhang

cultuurhistorische elementen


monumentale beukenlaan Johanna Aronsohnpad

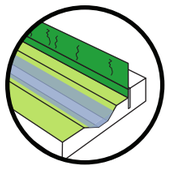
beweging en beleving

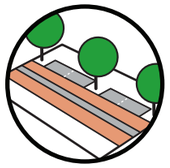
groene ontspanning

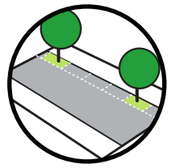
DORPSE SFEER

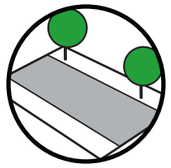
dorpse sfeer

monumentale beplanting


dorpse sfeer

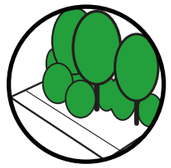

fietsstraten


straten, parkeren woningzijde

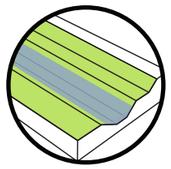

straten, parkeren op straat

natuurlijk spelen

LANDSCHAPPELIJKE SFEER


landschappelijke sfeer

monumentale beplanting


landschappelijke sfeer

I. DOORGAANDE OOST-WEST LIJNEN VERSTERKEN

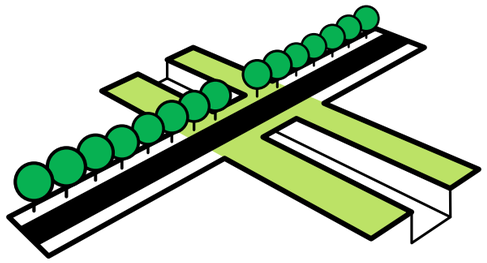
ONTWERPPRINCIPES

4.4 UITWERKING ONTWERPPRINCIPES

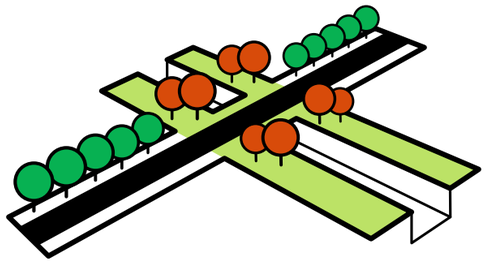
Voor elke leidend principe zijn verschillende ontwerpprincipes geformuleerd die richting geven bij de uitwerking van het ruimtelijk ontwerp. De ontwerpprincipes maken het mogelijk om op basis van locatie tot specifieke ontwerpingrepen te komen die over het geheel van het spoor een helder verhaal vertellen en de onderlinge samenhang versterken. Verschillende ontwerpprincipes kunnen gecombineerd worden.

De ontwerpprincipes zijn het resultaat van een iteratief proces: een wisselwerking tussen locatiegericht ontwerp en de formulering van principes op basis van analyse en inventarisatie van de kwaliteit van Vught en de knelpunten langs het spoor. De ontwerpprincipes zijn hierna toegelicht en verbeeld met een icoon.

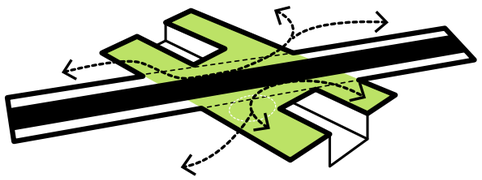
doorgaande bomenlanen



accenten op kruising



verbindende ruimte



4.4.1 DOORGAANDE OOST-WEST LIJNEN VERSTERKEN

doorgaande bomenlanen

De doorgaande oost-west structuren worden benadrukt door het versterken van de groenstructuren

De doorgaande lijnen worden benadrukt door langs de wegen begeleidende bomen te behouden en te herplanten. Om de visuele relatie sterk te maken worden de laanbomen zo ver als mogelijk tot aan het spoor doorgetrokken. De bomen dienen tevens als hop-over voor vleermuizen.

Als de beschikbare ruimte het niet toelaat, hetgeen in veel van de situaties zo is, dan geldt het tweede principe (zie hieronder). Waarbij het wenselijk is om de hoofdontsluiting van Vught in te zetten op het eerste (voorkeurs-) principe.

accenten kruispunten

Als er onvoldoende ruimte is om een continue bomenlaan te creëren wordt de oost-westverbinding benadrukt door boomgroepen (accentbeplanting) op de hoeken rondom de kruising. Hiermee wordt de visuele verbinding benadrukt.

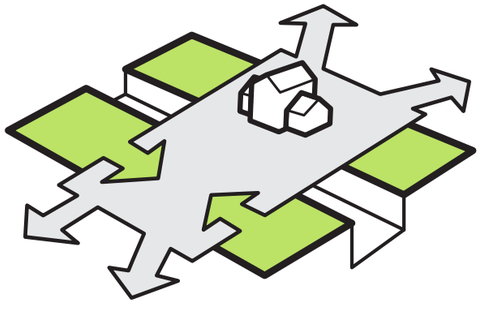
verbindende ruimte

De richting van de kruisende lijn is qua vormgeving dominant ten opzichte van het spoor. Hierbij kan gedacht worden aan het groen, het hekwerk en rand van het kunstwerk dat de richting van de kruisende lijn volgt.

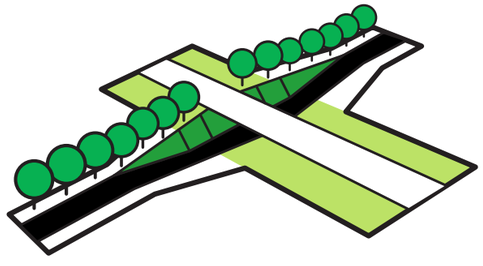
De kruisingen van het spoor op maaiveld worden zoveel mogelijk groen uitgevoerd. Hier wordt het gras/ de beplanting van het aansluitende park doorgetrokken en ontstaat zowel een visuele als functionele verbinding en als parkroute.

Bij het station zorgt een nieuw plein boven het perron voor een oost-west verbinding en verbindende route tussen het (historische) centrum en de wijken ten westen van het spoor.

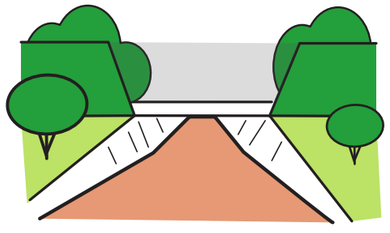
stationsplein



groene, flauwe taluds bij onderdoorgang



transparante onderdoorgang



Stationsplein

Ter hoogte van het station wordt een breed stationsdek gerealiseerd. Dit dek krijgt met name een verbindende functie, daar waar het aangrenzende park en het entreeplein aan de oostzijde een verblijfs- en ontmoetingsfunctie krijgen. Bij het stationsplein worden het park en het meer stedelijk karakter verweven.

Verlichting van de verdiepte ligging en de perrons zullen nader uitgewerkt moeten worden. Dit vormt een belangrijk onderdeel voor de beleving van de treinreiziger. Ook zal de beleving vanaf het maaiveld meegenomen moeten worden.

onderdoorgangen

Ter plaatse van onderdoorgangen worden zoveel mogelijk groene, flauwe taluds toegepast, zodat een continu groen beeld ontstaat.

verlichting

De kruisende lange lijnen door Vught, inclusief de bijhorende tunnel Loonsebaan, worden verlicht. Hierdoor ontstaat een visuele oost-west verbinding en sociaal veilige routes.

transparant scherm

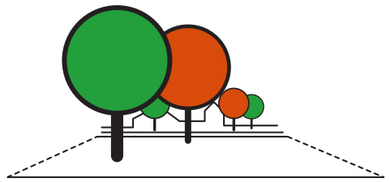
De geluidwerende voorzieningen (schermen) zijn ter hoogte van kruisingen transparant uitgevoerd. Dit principe geldt voor de onderdoorgang van de Loonsebaan, de onderdoorgang van de N65 bij de Taalstraat en de onderdoorgang bij de fietstunnel onder de N65.

Bij de Loonsebaan, de langzaam verkeertunnel, zorgt een transparant scherm voor een oost-west doorzicht en benadrukt het een historische lijn, de beleefbaarheid van de lange lijnen door Vught. Het transparante scherm, als uitsparing in de begroeide schermen langs het spoor en de weg, fungeert als een breed venster ter hoogte van het vernauwde perspectief van de onderdoorgang. De breedte van het transparante scherm is gebaseerd op de afstand tussen de rooilijnen van de woningen langs de Loonsebaan, ca. 25 meter.

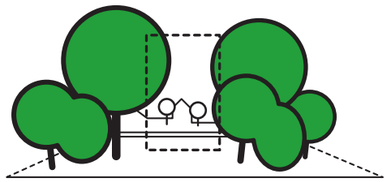
II. RUIMTELIJKE RELATIES CREËREN EN VERSTERKEN

ONTWERPPRINCIPES

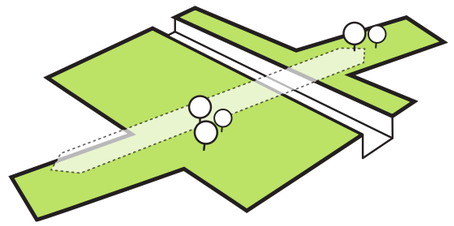
boomgroepen, accentbeplanting



vensters



groene ruimtelijke relaties



4.4.2 RUIMTELIJKE RELATIES CREËREN EN VERSTERKEN

boomgroepen/accentbeplanting

Naast het versterken van de fysieke verbindingen worden aan weerszijde van het spoor op karakteristieke plekken, de bijzondere plekken in de aangrenzende wijken, zichtrelaties gecreëerd. Hiermee wordt de samenhang met de omgeving versterkt.

In het Landschapsplan wordt de verbinding tussen het park en de aanliggende wijken gezocht en versterkt met functionele en visuele relaties. Zo wordt onder andere met accentbeplanting en/of doorzichten aangesloten op het stratenpatroon van de in de jaren twintig ontwikkelde wijk Schoonveld, waarvan het stratenpatroon van de wijk werd ontworpen met het oog op aansluiting met het station. Losse boomgroepen creëren een zichtrelatie met boomgroepen aan de overzijde van het spoor. De bomen dienen tevens als hop-over voor vleermuizen.

venster

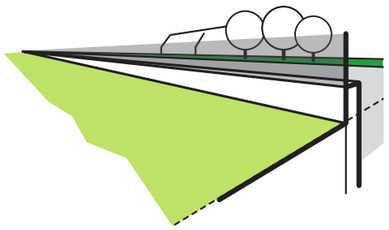
Vensters in boomgroepen en dichte beplanting creëren een doorkijk op (markante) bebouwing aan de overkant van het spoor, om zo de oost-westrelatie te versterken.

Ook worden zichtlijnen gecreëerd ter hoogte van parken en bijzonder groengebieden als begraafplaatsen grenzend aan de spoorzone.

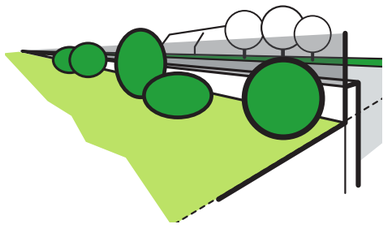
groene ruimtelijke relaties

De grotere groenstructuren in het stedelijk weefsel, aan weerszijden van de verdiepte ligging, worden visueel met elkaar verbonden om op die manier de oost-westrelatie te versterken. De structuren worden ook zoveel mogelijk functioneel verbonden door het maken van routes (ommetjes) tussen de woonwijken en groengebieden. Hierdoor ontstaat oost-west routes in plaats van lineaire beplanting langs het spoor.

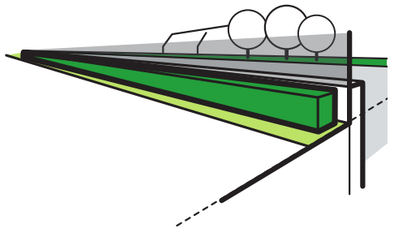
bakrand boven maaiveld



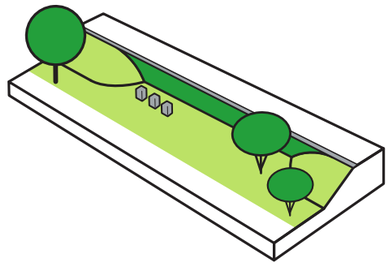
parkachtige inpassing bakrand



inpassing bakrand met haag



onopvallende inpassing van elektriciteitskastjes



Bakrand en hekwerk

De wanden van de verdiepte ligging hebben een vaste hoogte. De benodigde afscherming tussen de openbare ruimte en de tunnelbak is 1.80m. Om de visuele oost-west verbinding zo optimaal mogelijk te maken wordt het hekwerk geïntegreerd met de rand van de verdiepte ligging. Om visueel de oost west verbinding zo groot mogelijk te houden worden deze hekwerken transparant uitgevoerd. Op die manier worden doorzichten op de overzijde mogelijk gemaakt.

bakrand boven maaiveld

Het hekwerk wordt zodanig aan de bakrand bevestigd waardoor het niet mogelijk is op de bakrand te klimmen.

parkachtige inpassing bakrand

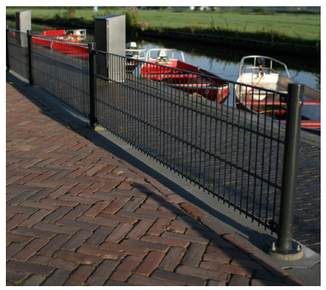
De inpassing van de bakrand in de omgeving wordt vormgegeven door een parkachtige afwisseling van open en dicht in de beplanting waardoor interessante doorzichten ontstaan.

bakrand met haag

Op plekken waar de bakrand dichtbij de woningen ligt en weinig ruimte is voor grotere beplanting, zorgt een haag voor een meer groene dorpse sfeer.

onopvallende inpassing elektriciteit

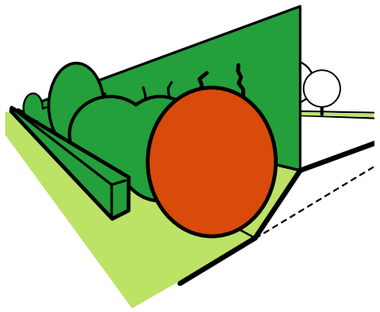
Voor voorzieningen als elektriciteitskastjes wordt gezien de beperkte beschikbare ruimte, een ruime uitsparing in het spoortalud gemaakt en de bakrand benut als kering. De kastjes worden niet verhuld, maar er wordt ook niet de aandacht op gevestigd. De kastjes zijn onopvallende elementen in het spoorlandschap, door kleur en vormgeving.



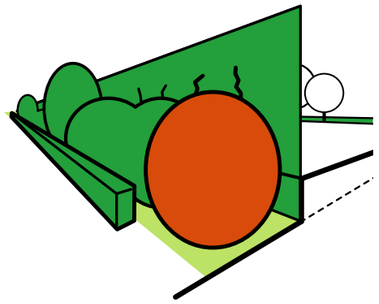
II. RUIMTELIJKE RELATIES CREËREN EN VERSTERKEN

ONTWERPPRINCIPES

groene schermen op talud



groene schermen op keerwand



Geluidsschermen

Vanuit de doelmatigheidscriteria (akoestisch onderzoek geluidsmaatregelen) is het noodzakelijk om langs de straten in het noordelijke deel van de spoorzone geluidsschermen te plaatsen. Om de barrièrewerking te verzachten worden de schermen begroeid uitgevoerd, met aan de omgevingszijde een gelaagdheid in beplanting. Hier wordt gekozen voor een aantrekkelijke groene woonomgeving en het ontnemen van zicht op het spoor. Om de ruimte maximaal voor beplanting te benutten is het wenselijk om op smalle stukken een benodigde wand voor de grondkering van het spoortalud te combineren met het geluidsscherm.

Zowel de benodigde hoogte van de geluidsschermen varieert als de hoogte van het maaiveld. Om een rustig beeld te creëren wordt ervoor gekozen om vanaf maaiveld de bovenlijn van het begroeid scherm op een continue hoogte te houden.

Ter hoogte van de onderdoorgang Loonsebaan en de kruisingen Taalstraat en fietstunnel met de N65 wordt het geluidsscherm transparant uitgevoerd. Hiermee blijft vanuit de omgeving de doorgaande structuur zichtbaar (zie oost-west lijnen).

groene schermen op talud en groen scherm op keerwand

Om een zo groen mogelijk beeld te creëren worden geluidschermen die langs het bovengrondse spoor worden geplaatst begroeid uitgevoerd. Afhankelijk van de beschikbare ruimte worden de schermen ofwel op een (groen) talud geplaatst, ofwel op een begroeide keerwand. In beide gevallen wordt groepsgewijs dichte, opgaande beplanting voor de schermen uitgevoerd. Variatie in taludhelling en beplanting zorgt voor het doorbreken van het lineaire karakter.

continu geluidsscherm

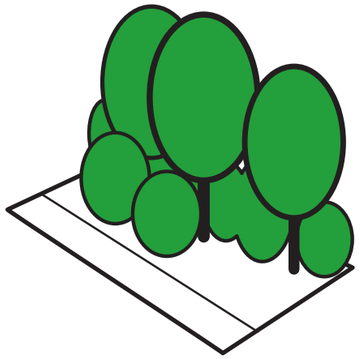
Het addendum op de gebiedsvisie Spoorzone Vught stelt eisen aan de hoogte van geluidschermen. Om de ruimtelijke impact van de schermen te verkleinen worden schermen begroeid. Bij hoge schermen (hoger dan 3,0 meter vanaf Vughts maaiveld) wordt de bovenste rand transparant uitgevoerd. Er is gekozen voor een minimaal transparant deel van 1,0 m hoogte. Dit heeft een goede verhouding tot het dichte (begroeide) deel. Hiermee wordt voorkomen dat smalle transparante stroken ontstaan die snel begroeid raken en moeilijk te onderhouden zijn.

Om een zo continu en rustig mogelijk beeld te krijgen worden hoogtesprongen zoveel mogelijk vermeden. Verschil in hoogte ligt bij voorkeur buiten zichtlijnen, zoals de as van een weg. Waar mogelijk is het begroeide deel getrapt uitgevoerd in sprongen van 0,5 meter.

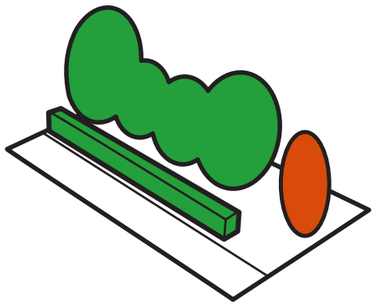
III. CREËREN VAN IDENTITEIT EN HERKENBAARHEID

ONTWERPPRINCIPES

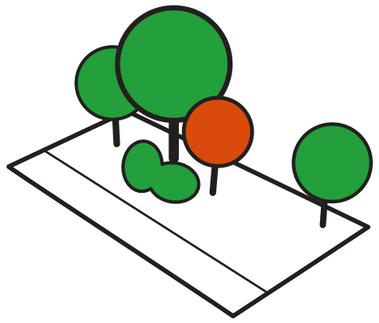
landschappelijke sfeer



dorpse sfeer



parksfeer



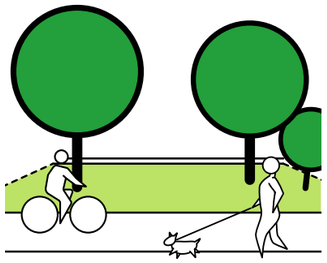
4.4.3 CREËREN VAN IDENTITEIT EN HERKENBAARHEID

Binnen de zonering is er sprake van grote lokale verschillen, dit biedt mogelijkheden kwaliteiten te versterken en ruimtelijke knelpunten op te lossen. De kansen die er liggen en de behoeften vanuit de directe omgeving zijn verschillend. Aanknopingspunten voor het versterken van identiteit en herkenbaarheid zijn cultuurhistorie en water.

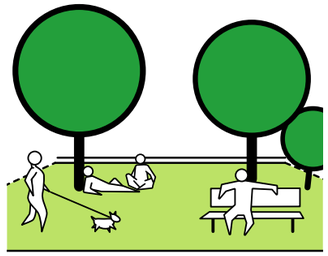
III. CREËREN VAN IDENTITEIT EN HERKENBAARHEID

ONTWERPPRINCIPES

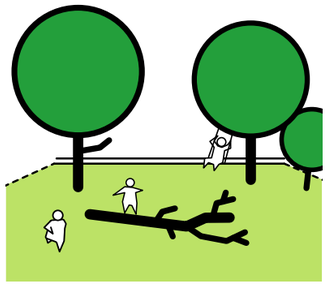
beweging



ontspanning



spelen



Groen om langs en in te recreëren

beweging en beleving

Het park biedt informeel ruimte voor activiteiten. De paden bevinden zich veelal aan de randen, zodat het groen zo min mogelijk wordt doorsneden. Zowel vanuit de woningen als voor de passanten vormt het park een belangrijke kijkfunctie.

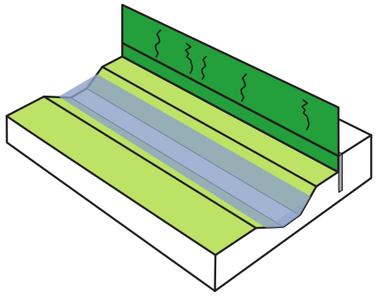
ontspanning

Ontspannen (wandelen, ontmoeten, rusten) vindt plaats in het groen: in de kleine oases die ontstaan langs het spoor.

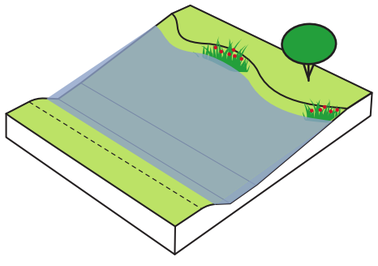
spelen

Spelen vindt plaats op bijzondere plekken in de luwte, waar meer ruimte is en geen grote doorgaande routes zijn. De speelplekken zijn gekoppeld aan de aangrenzende woonwijken.

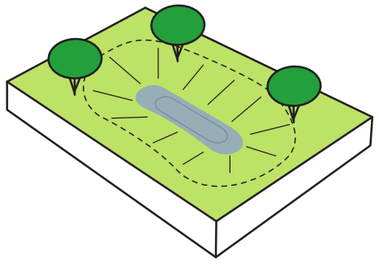
dorpse sfeer, strakke watergang



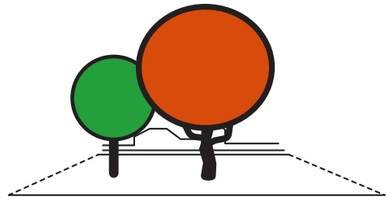
parksfeer, ruime, organische watergang



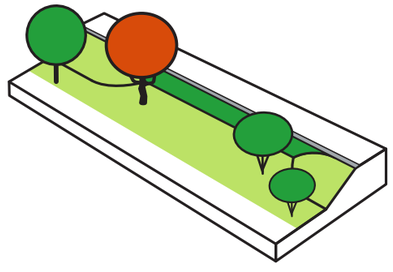
parksfeer wadi



monumentale beplanting

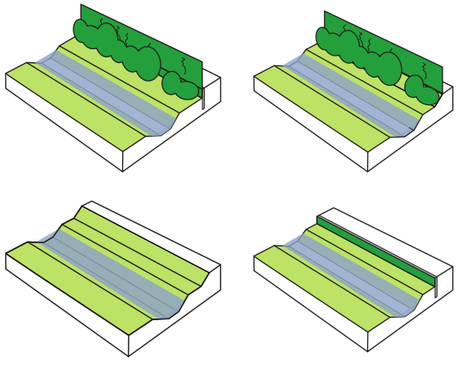


aanpassing talud voor monumentale beplanting



watergang

De watergang langs het bovengrondse spoor heeft een strak talud en ligt op een zodanige afstand van het talud (of de keerwand) dat er voldoende ruimte is voor een onderhoudspad tussen de beplanting langs het scherm en de watergang.



Parksfeer water

Water speelt een belangrijke rol binnen de parksfeer. De grote wateropgave wordt ingezet om een aantrekkelijk gebied te creëren waarbij de oost-west relatie optimaal is. Het zorgt voor een aantrekkelijk wandelgebied en vergroot de beleving. In de straten, waar de ruimte meer beperkt is, heeft het de verschijningsvorm van een heldere sloot met oeverbeplanting. Vanaf de straat is het water veelal zichtbaar.

wadi

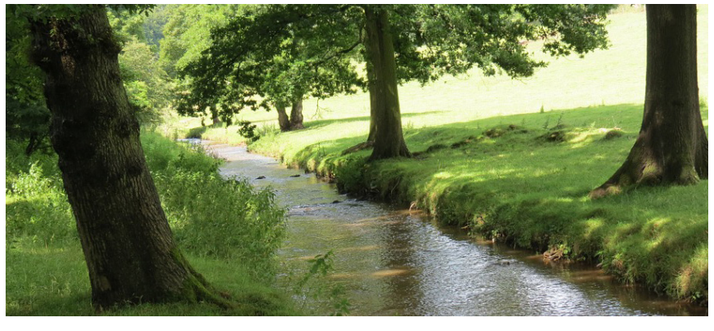
Er staat permanent een kleine hoeveelheid water in de wadi, maar de oevers zijn zeer flauw en breed, zodat er hoog gras en heesters op de oevers kunnen groeien.

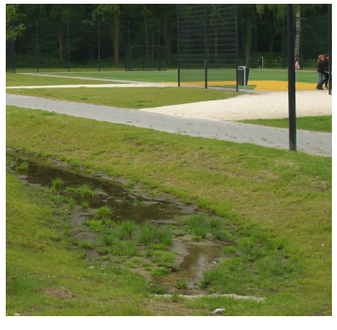
monumentale bomen

Bestaand monumentaal groen wordt zoveel mogelijk behouden en wordt visueel versterkt door het verbeteren van de zichtbaarheid (zie boomgroepen)

aanpassing talud voor monumentale bomen

Om monumentale bomen te kunnen handhaven wordt - als dat nodig is met keerwanden - het talud teruggelegd. De uitsparing die op deze manier ontstaat is ruim vormgegeven met lange geleidelijke overgangen, om dit geen lokaal incident te laten zijn.

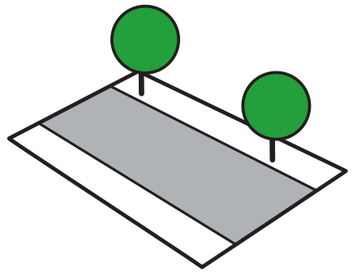




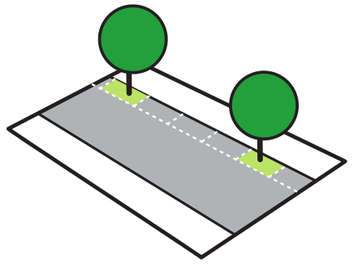
III. CREËREN VAN IDENTITEIT EN HERKENBAARHEID

ONTWERPPRINCIPES

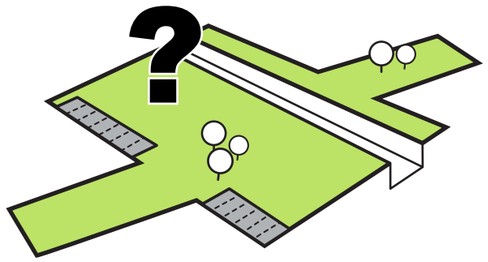
parkeren op straat



parkeren in tussen bomen



dilemma parkeren



Herkenbare straatinrichting

Parkeren

Het parkeren wordt consequent aan de woningzijde opgelost. Hierdoor is de beleving van de doorgaande beplanting aan de spoorzijde vanaf de weg/ fietsstraat mogelijk. Tevens kan de aanwonende uitstappen op de stoep aan de woningzijde.

parkeren op straat

Binnen de landelijke sfeer is ruimte voor informeel parkeren op straat.

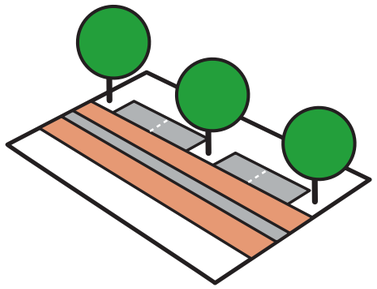
parkeren tussen bomen

Binnen de dorpse sfeer wordt aan de oostzijde van het spoor het parkeren afgewisseld met enkele bomen. Het doel is een afwisselend beeld waarbij bomen de structuur in het straatbeeld geleiden. Hierbij is het zoeken naar een optimum tussen parkeerplaatsen en bomen.

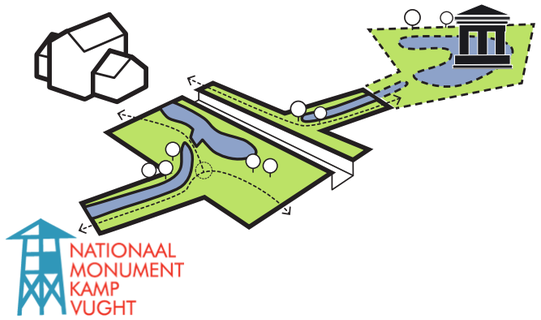
Dilemma parkeren

Ter hoogte van het stationsgebied is de parkeeropgave groot. De P&R zal worden heringericht, waarbij in de nadere uitwerking gezocht moet worden naar optimaliseren van het aantal parkeerplaatsen met behoud van (monumentaal) groen. Op die manier kan de parkeerplaats worden ingepast, waarbij ruimte voor lanen, bomen en wandelpaden centraal staat. Het is wenselijk om parkeerplaatsen bij het Johanna Aronsohnpad beperkt te houden om de monumentale laan en de verdiepte ligging in te kunnen passen.

fietsstraten

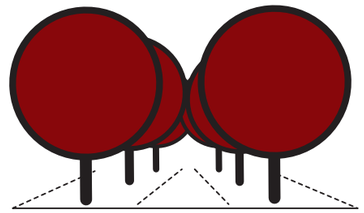


cultuurhistorische samenhang



historische trappen station

Johanna Aronsohnpad



Fietsstraten

De straten aan de westzijde van het spoor worden ingericht als fietsstraten. Deze maken onderdeel uit van de snelle fietsstraat door Vught. Deze straten kennen enkel bestemmingsverkeer en daarom is gekozen voor de meer dorpse sfeer met bijvoorbeeld gebakken klinkers in de straatinrichting. Een samenhangend beeld langs de route zorgt hierbij voor herkenning, rust en logica.

Verlichting

Het dorpse karakter wordt versterkt door de verlichting aan de straten en fietspaden te koppelen. De paden in het park zijn onverlicht.

Cultuurhistorische context zichtbaar

Een deel van de lokale identiteit van de spoorzone, en met name het deel rond het station, hangt samen met de cultuurhistorische context. Het welvarende karakter van het dorp met de vele buitenplaatsen was de aanleiding om ook in Vught een halte aan te leggen. Dit karakter speelt een belangrijke rol bij de groene sferen en structuren van de lunetten.

samenhang

Om de samenhang te versterken worden de belangrijke historische routes die het spoor kruisen functioneel en visueel benadrukt (zie groene doorgaande lijnen door Vught). De Molenvenseweg, doorbroken door het spoor, wordt visueel benadrukt. (zie creëren zichtrelaties).

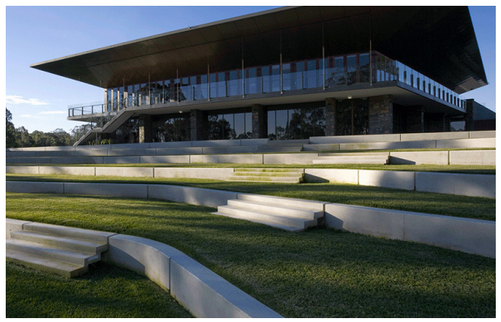
objecten

De belangrijke geschiedenis die samenhangt met het spoor en het station krijgt, naast de herdenkings- en herinneringsobjecten, betekenis in het versterken en benadrukken van de samenhang tussen spoor, stationsgebouw en Versterplein en de (formele) historische trappen als onderdeel van het park.

beukenlaan Johanna Aronsohnpad

De historisch stedenbouwkundige structuren van het voormalige emplacement en de voormalige Stationsstraat ter hoogte van het huidige Johanna Aronsohnpad blijven behouden en worden benadrukt. Hiermee wordt de historische ontwikkeling zichtbaar gemaakt.

Ook de ligging van het spoor op een verhoogd dijklichaam is karakteristiek voor de stationsomgeving. In het Landschapsplan wordt ervoor gekozen deze hogere ligging in het park zichtbaar te houden door behoud van reliëf en (markante) grondtaluds.



5. UITWERKING LANDSCHAPSPLAN

DEELGEBIEDEN

N

- fietsstraat
- weg
- voetgangersgebied
- parkeren
- bebouwing
- perron
- spoorzone en bakrand
- geluidsschem, transparant
- geluidsscherm
- bestaande bomen
- bestaande bomen, monumentaal
- nieuwe bomen en heesters
- nieuwe bomen en heesters, accent
- rode beuken, Johanna Aronsohnpad
- dichte, opgaande beplanting
- groengebied
- wadi
- waterpartij / watergang
- oeverbeplanting
- plantgrens (O)TB

5 UITWERKING LANDSCHAPSPLAN

5.1 OVERZICHT LANDSCHAPSPLAN

De inpassingsvisie zoals besproken in hoofdstuk 4 van dit landschapsplan is in dit hoofdstuk concreet ruimtelijk uitgewerkt tot voorbeelduitwerking. De uitwerking van de inpassingsvisie omvat onder meer:

- Een doorvertaling waarin de inpassingsvisie met de leidende principes voor de spoorzone zijn verbeeld.
- De verwerking van de mitigerende maatregelen (geluidsschermen).
- Een integrale uitwerking van de landschappelijke inpassing in concrete maatregelen.
- De kwalitatieve opgaven in de randen (meekoppelprojecten Reutseplas, herinrichting aansluitende groengebieden gemeente).

De uitwerking van de inpassingsvisie in dit hoofdstuk is het kader voor het ruimtelijk ontwerp van dit landschapsplan (H6 – ruimtelijk ontwerp) en de in een later stadium van de planuitwerking op te stellen inrichtingsplannen.

5.2 THEMATISCH OVERZICHT MITIGERENDE EN COMPENSERENDE MAATREGELEN

In het Landschapsplan zijn diverse mitigerende en compenserende maatregelen vanuit de thema's geluid, natuur, water en ruimtegebruik en sociale aspecten ruimtelijk vertaald en ingepast. Deze eisen zijn terug te vinden in Hoofdstuk 3.

5.3 UITWERKING DEELGEBIEDEN

In de uitwerking van het Landschapsplan wordt een korte toelichting gegeven bij de deelgebieden in Vught.

- Deelgebied 1 Noord: Postweg -N65
- Deelgebied 2: N65 met fietstunnel
- Deelgebied 3 Midden: N65 - Molenstraat
- Deelgebied 4 Zuid: Molenstraat Klein Brabant

De deelgebieden zijn weergegeven op de overzichtskaart. Elk deelgebied begint met een korte beschrijving. Vervolgens wordt per deelgebied aan de hand van principeprofielen (dwarsdoorsneden) de concrete uitwerking van het ruimtelijk ontwerp getoond. De hoogte van de geluidschermen is maatvast/ op schaal ingetekend.

DEELGEBIED VUGHT NOORD, WOONSTRATEN (POSTWEG - N65)

N

5.3.1 DEELGEBIED 1 NOORD: POSTWEG – N65

Tussen de Postweg en de N65 wordt het spoor verbreed van drie naar vier sporen. Op dit traject zijn reeds geluidsschermen aanwezig die moeten worden vervangen.

Reutseplas, Isabellastraat en Willem III-laan

Aan de oostzijde schuift het spoor door de verbreding enkele meters richting de Reutseplas en de woningen op. Dit in combinatie met de nieuwe geluidsschermen vraag een zorgvuldige uitwerking.

Om de waardevolle beplanting bij de Reutseplas zoveel mogelijk te kunnen handhaven is - in overleg met de omwonenden/eigenaren - gekozen voor het toepassen van een keerwand. De keerwand wordt deels doorgetrokken richting de Isabellastraat om de beeldbepalende bomen te kunnen inpassen.

De landschappelijke sfeer wordt doorgezet in de Isabellastraat. Hier wordt de ruimte tussen de straat en het spoortalud beplant met inheemse heesters/bosschage en bomen. Er ontstaat een gelaagdheid in beplanting naar het begroeide geluidsscherm, vergelijkbaar met de huidige situatie. De bomen aan de woningzijde blijven gehandhaafd.

Aan de westkant zal voornamelijk de tijdelijke situatie impact hebben, omdat aan deze zijde het tijdelijke spoor wordt gerealiseerd. Om het tijdelijke spoor te kunnen realiseren wordt de huidige beplanting bij de Willem III-laan grotendeels verwijderd. De markante zilveresdoorn (monumentale boom) blijft behouden.

In de eindsituatie wordt de ruimte tussen de Willem III-laan en het spoortalud beplant met inheemse heesters/bosschage en bomen. Er ontstaat een gelaagdheid in beplanting naar het begroeide geluidsscherm. Om ruimte te geven aan de beplanting wordt ervoor gekozen om de watergang hier grotendeels te overkluizen. Daar waar de ruimte het toelaat, meer aan de zuidkant, wordt de waterstructuur langs de Willem III laan zichtbaar gemaakt. Deze waterstructuur loopt als greppel/laagte door in het parkje ter hoogte van de Loonsebaan. Het parkje kan een invulling krijgen als buurt/wijkgroen met een meer landschappelijk karakter, waarbij de laagte, die af en toe volloopt met water, gecombineerd kan worden met natuurlijke spelaanleiding en activiteiten.

De Loonsebaan vormt de overgang tussen de landschappelijke en meer dorpse sfeer.

Onderdoorgang Loonsebaan

De langzaam verkeerstunnel Loonsebaan kruist vier sporen die op straatniveau liggen. De plek blijft hiermee onderdeel van het hoofdfietsnetwerk van Vught.

Schuine tunnelwanden en taluds, die deels groen zijn, zorgen voor meer licht en een meer ruimtelijke beleving en dragen bij aan sociale veiligheid. De afwerking van de tunnelwanden zal nader worden bepaald.

Op de tunnel benadrukt een transparant geluidsscherm visueel de oost-west verbinding. Deze historische oost-west verbinding wordt versterkt door langs de Loonsebaan begeleidende bomen te plaatsen en door markante nieuwe boomgroepen aan weerzijde van het spoor.

Het transparante deel van het geluidscherm is zo vormgegeven dat er een venster ontstaat waardoor de doorgaande lijn van de Loonsebaan wordt benadrukt en niet de spoorrichting. Om dit te realiseren wordt het transparante deel minder breed dan de straatbreedte van gevel tot gevel, wat een wens van de werkgroep is.

De Loonsebaan krijgt een inrichting als fietstraat. Om de aansluiting naar de Molenvenseweg voor fietsers en wandelaars te kunnen maken wordt een stukje openbare groen bij de aansluiting getrokken.

Molenvenseweg en Pieter Bruegellaan

Aan de oostzijde schuift het spoor door de verbreding enkele meters richting de Molenvenseweg en de Pieter Bruegellaan. Dit in combinatie met de nieuwe geluidsschermen vraag ook hier een zorgvuldige uitwerking van het ontwerp.

Aan de oostzijde van het spoor worden de Molenvenseweg en Pieter Bruegellaan ingericht als fietsstraat en de openbare ruimte krijgt een dorpse sfeer.

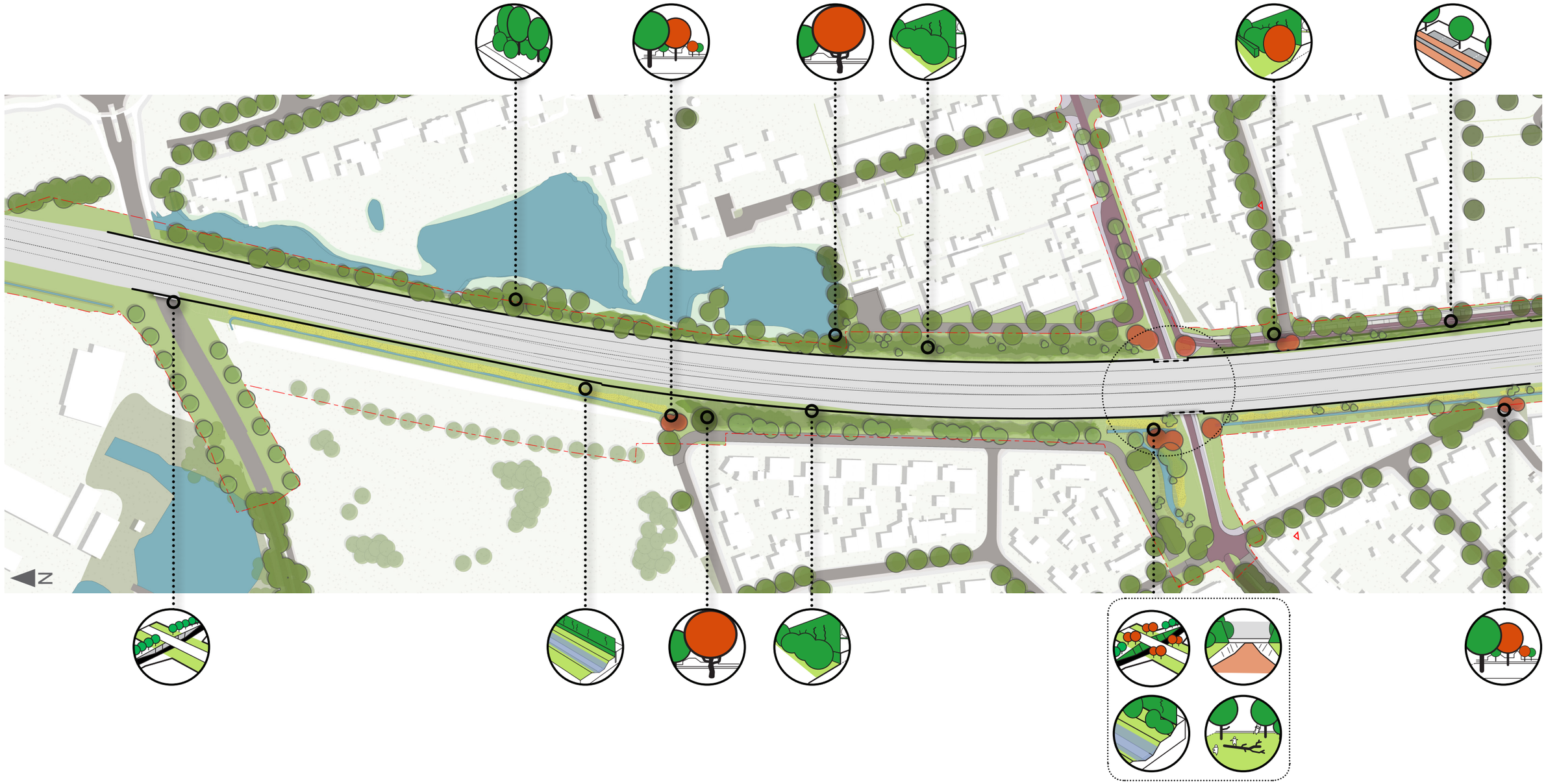
Aan de spoorzijde wordt de openbare ruimte tussen de straat en het geluidsscherm ingericht met een haag en waar de ruimte het toelaat hogere sierheesters met daarachter het beplante geluidsscherm. Karakteristieke bomen aan de spoorzijde kunnen niet gehandhaafd blijven. Om de relatie met de wijk te versterken en het lineaire karakter te doorbreken wordt op plekken de doorgaande beplanting doorbroken en accentbeplanting toegepast. Op het zuidelijke deel van de Molenvenseweg, daar waar geen geluidsscherm komt, wordt dichtere beplanting toegepast.

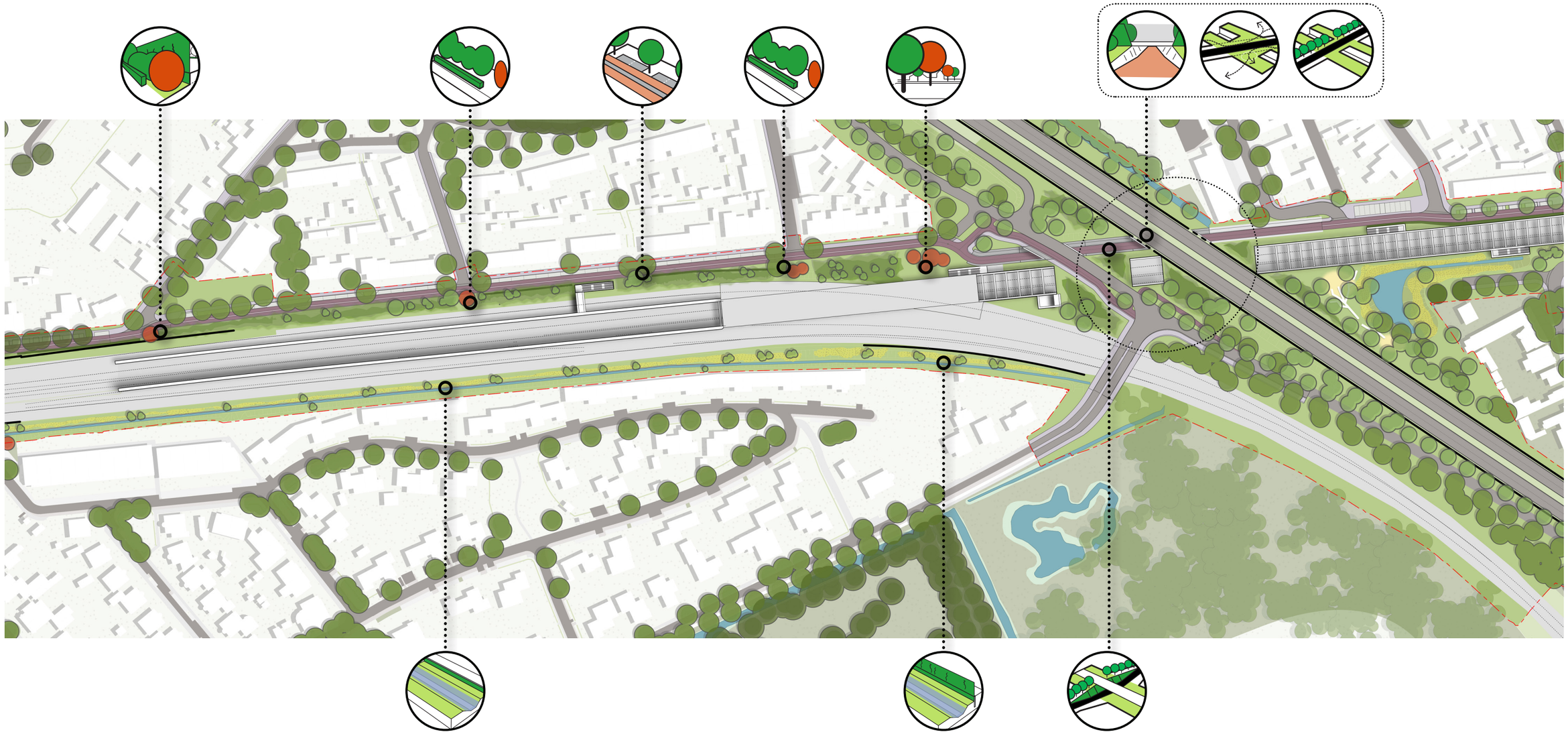
Aan de woningzijde van de Molenvenseweg en de Pieter Bruegellaan blijven de bomen gehandhaafd en worden afgewisseld met parkeerplaatsen.

Aan de westzijde bevinden zich achterkanten van woningen naar het spoor. Hier is de watergang met groene taluds in combinatie met een keerwand, het doorlopende verbindende element. De keerwand is, in verband met de beschikbare ruimte en het uitvoeren van beheer en onderhoud, noodzakelijk. Op plekken waar zicht is op het water, vanaf de kruisende lijn, Loonsebaan en verlengde Kampdijklaan wordt de watergang aangezet zodat de structuur en daarmee de samenhang beter te ervaren is.

PLANKAART VUGHT NOORD, WOONSTRATEN (POSTWEG - N65)

SCHAAL 1 : 2000





PLANKAART VUGHT WEST, KENNEDYLAAN - DE BRÉAUTÉLAAN

SCHAAL 1 : 2000

PLANKAART VUGHT N65

N

5.3.2 DEELGEBIED 2: N65 EN FIETSTUNNEL

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. De bermen van de nieuwe weg worden zo groen mogelijk ingevuld. De begroeide geluidsschermen krijgen door afschermden beplanting aan de omgevingszijde een groene uitstraling.

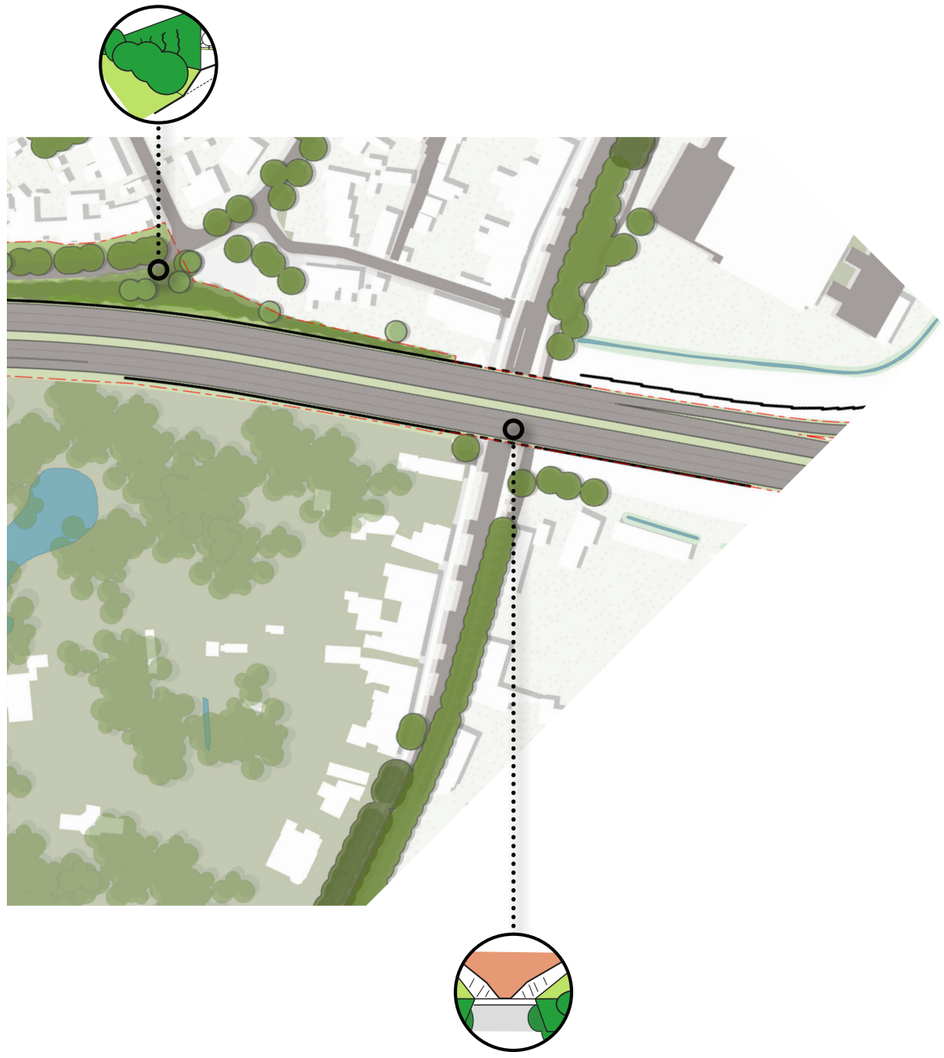
Tussen de N65 en de Rembrandtlaan en Lekkerbeetjenlaan, wordt een nieuwe bomenlaan herplant. De bomenlaan versterkt de ruimtelijke structuur en de doorgaande oost-west verbinding. De bomenlaan zorgt voor een visuele en ruimtelijke scheiding van de doorgaande infrastructuur N65 en het wegennet in Vught.

Aan de oostzijde van de spoorlijn komt een fietstunnel onder de N65. Aandachtspunt is de lus in het fietspad naar boven toe, langs de Pieter Bruegellaan. 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.

De tunnel wordt, in verband met sociale veiligheid en het dorpse karakter, zo licht mogelijk uitgevoerd met schuine tunnelwanden. Waar mogelijk in de beschikbare ruimte, worden de schuine taluds in gras uitgevoerd om zicht vanuit de omgeving en doorzicht door te tunnel mogelijk te maken.

PLANKAART VUGHT N65

SCHAAL 1 : 2000



DEELGEBIED VUGHT MIDDEN, N65 - MOLENSTRAAT (PARK EN STATIONSGEBIED)

N

5.3.3 DEELGEBIED 3 MIDDEN: PARK EN STATIONSGEBIED

In dit deelgebied ligt de spoorlijn geheel verdiept. Het verdwijnen van de bovenleidingen van het spoor heeft visueel ruimtelijk positieve invloed.

Rembrandtlaan en Aert Heymlaan

De Rembrandtlaan wordt aan de oostzijde ingericht met een haag en lage vegetatie (gras). Hier is de beschikbare ruimte te beperkt om een parksfeer en/of vrijliggende wandelroute te creëren. Over de verdiepte ligging is zicht mogelijk naar de parksfeer aan de overzijde. Het aantal benodigde parkeerplaatsen worden gerealiseerd door haaks parkeerplekken toe te voegen. Aangezien hier fietsstraat, uitrit fietstunnel en nooduitgang van de tunnelbak bij elkaar komen op een beperkte ruimte, is het vanuit de beleving wenselijk om hier, conform de huidige situatie, opgaande beplanting terug langs terug te brengen.

Ter hoogte van de Aert Heymlaan ontstaat door de verdiepte ligging ruimte, en wordt het karakter van het parkgebied doorgezet. Doordat de doorgaande structuur van de Aert Heymlaan wordt doorbroken ontstaat een luwe ruimte in de oksel van de N65 en de bakrand van het verdiepte spoor. De parksfeer wordt hier ingericht als wijkpark. Groen wordt gecombineerd met waterberging in de vorm van laagtes en open water. Bomen en groepjes heesterbeplanting zorgen voor extra gelaagdheid en accentpunten en het verzachten van het talud van de N65. Dit deel vormt de groene rand van een rustige en groene woonwijk.

De doorlopende waterstructuur en laagte wordt ter hoogte van de kruising met de N65 afgerond met een verbreding. Het water biedt aanleiding voor natuurlijk spelen voor kinderen uit de buurt.

Bij de uitwerking is het gewenst om de mogelijkheden voor een parallel pad ten zuiden van de N65 te onderzoeken, zodat een doorlopende wandelroute gemaakt kan worden die aansluit op het park. Hierdoor krijgt de laagte ook als groengebied betekenis.

De markante bomen langs het doodlopende deel van de Aert Heymlaan kunnen, door het versmallen van de weg, die een enkele woning ontsluit, mogelijk blijven behouden.

De kruisende oost west verbinding van de Helvoirtseweg wordt geaccentueerd door markante bomen en een brede kruising

Park

Het park krijgt een lommerrijke sfeer, passend bij het karakter van Vught. Groene laagtes, beplantingsgroepen en bomen, doorzichten en water zorgen voor een rustig beeld en een aantrekkelijk parkgebied. Hoogtepunt in het park vormt de stationsomgeving. Hier wordt functioneel en ruimtelijk de verbinding gelegd tussen oost en west, waarbij het park en het brede Stationsdek ruimtelijk zijn verweven. Zowel door de reizigers, door de verbinding tussen wijken en centrum en door de aantrekkelijke omgeving en sfeer zal hier de meeste dynamiek ontstaat.

Door het integreren van de bakrand met het hekwerk en het ontbreken van de stempels ter hoogte van het station is de oost-west relatie optimaal, evenals de uitwisseling met de perrons.

Zowel aan de oostzijde als de westzijde van het spoor heeft de stationsomgeving de kwaliteit van een voorplein. Wel zijn de beide zijden van het station verschillend van aard. De kwaliteiten van de huidige situatie worden gehandhaafd en versterkt. De oostzijde heeft door het monumentale stationsgebouw en het voorplein met de eeuwenoude beuken een statig karakter. Het stationsgebied ligt in het verlengde van de stedenbouwkundige structuur, gevormd door de as van de Prins Bernardlaan en de Nieuwstraat.

De inpassing van het pad en de monumentale beukenlaan van het Johanna Aronsohnpad, als heldere as, speelt een belangrijke rol bij deze sfeer. Terwijl de nieuwe bomen nog groeien vormen deze beuken een solide en bestaand herkenbaar onderdeel van het park en historische referentie. Het Stationsgebouw en herdenkingstekens krijgen een logische ruimtelijke relatie tot het pad.

De parkeerplaatsen aan de Stationsstraat aan de noordzijde van het Johanna Aronsohnpad staan in de zichtas en verstoren het beeld en de betekenis van de laan. Hier zal in het inrichtingsplan naar een optimalisatie worden gezocht.

Aan de westzijde van het spoor creëert het Versterplein een heldere entree met mooie zichtlijnen op het stationsgebouw. Deze zijde behoudt de uitstraling van een rustige en lommerrijke tuinwijk. Omdat de voor- en achtergevel van het stationsgebouw nagenoeg gelijk zijn, voelt de westzijde niet als een achterzijde.

Aan de westzijde wordt het hoogteverschil overbrugd door een brede en 'luie' trap (met grote aantrede en een kleine optrede). De trap heeft een formele uitstraling met parallelle lijnen als referentie naar de historische situatie, die in de huidige situatie is verdwenen. De trap vervult tevens een zit- en ontmoetingsplek. De openbare ruimte wordt hier vanuit het park doorgetrokken over het Stationsdek, waardoor een vanzelfsprekende verbinding ontstaat, ook voor de niet reiziger.

Aan de westzijde van het spoor en de noordoostzijde van de stationsomgeving is de meeste ruimte beschikbaar voor het park en is minder druk van station gerelateerde functies als parkeren. Hier zal de inrichting groener zijn aan dan aan de zuidoostzijde waar de parkeerplaatsen (P&R) en voorzieningen zijn gesitueerd.

Aan beide zijden bevinden de paden zich langs de rand van het park, naast de openbare weg. Hiermee wordt versnippering van het parkgebied voorkomen en zorgt het, uitgezonderd het deel ter hoogte van het station, voor een optimale beleving van de groene ruimte van het park. Het is wenselijk om aan de oostzijde een doorgaande wandelroute in combinatie met de begeleidende bomen langs de Spoorstraat te realiseren, die ook als groene achtergrond dienen vanaf de westzijde van het spoor. Het wandelpad loopt aan de westzijde van het spoor via de parkzone door tot aan de Molenstraat. Hier eindigt het pad ter hoogte van de begraafplaats Ouwerkerk. Een rij bomen op de grens met bedrijventerrein Bestevaer begeleidt het pad en vormt tevens de overgang van de parksfeer naar de landschappelijke sfeer.

Het brede water aan de westzijde heeft een functionele en visuele betekenis. Naast de waterbergende functie zorgt het met de oeverbeplanting en afwisselend groepjes lage vegetatie voor een ruim en aantrekkelijk beeld. De bomen langs de Stationsstraat, aan de overzijde van het spoor, vormen het achtergronddecor. Restanten van de historische lunettenstructuur uit de wijk komen samen met de waterstructuur en vormen de markante kop van het park aan de Esschestraat. De oost-west relatie wordt hiermee versterkt, ook vanaf de overzijde van het spoor is zicht op het water en de parkzone die de wijk inloopt. De kruisende oost-westlijn van de Esschestraat en Sint Elisabethstraat wordt aangezet door de bomen door te zetten tot aan de spoorbak.

Aan de westzijde, vanaf de kruising van de Esschestraat naar het zuiden krijgt het park een wijkfunctie. De groenstructuur loopt door in de nieuwe groenstructuur van de wijk. Hierdoor wordt de oost-westverbinding versterkt. Dit sluit aan op de doorzichten met het parkgebied aan de oostzijde van het spoor.

Aan de oostzijde hebben de P&R-voorzieningen in combinatie met de parkeervoorziening voor de supermarkt, een groot ruimtebeslag op de beschikbare openbare ruimte. Dit beperkt de mogelijkheden voor een groene inrichting in aansluiting op de parksfeer. Hier zal nog gezocht worden naar een optimalisatie van het aantal parkeerplaatsen. Belangrijk is het realiseren van een parksfeer met een dorpse schaal door het toevoegen van opgaande beplanting. De P&R-voorzieningen worden deels afgeschermd door de rand van de verdiepte ligging. Zo bepalen de auto's minder dominant het beeld vanuit de westzijde van het spoor. De bomen in het trottoir op de hoek Elisabethstraat/Stationsstraat vormen hierbij een belangrijk onderdeel, ook als inpassing van de hoekwoning.

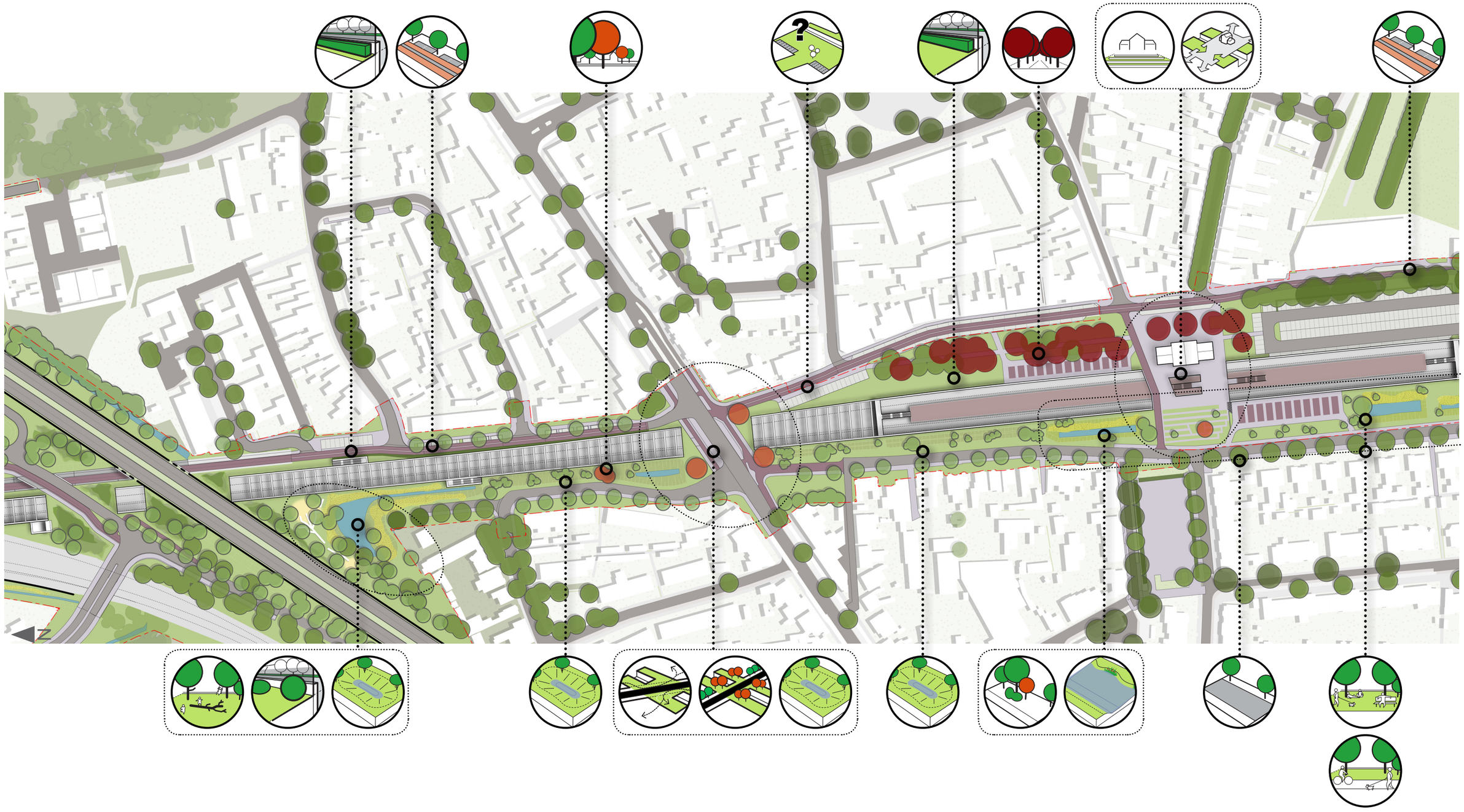
Spoorlaan

De Spoorlaan wordt een fietsstraat en krijgt een inrichting met dorpse sfeer, van hagen langs de weg en daar waar ruimte beschikbaar is opgaande beplanting met (enkele) heesters. Doorzichten en accentbeplanting versterken de relatie met de overzijde van het spoor. In de Spoorlaan noord is de beschikbare ruimte zeer beperkt. Parkeren in de straat is niet meer mogelijk. De beschikbare ruimte wordt benut voor een haag langs de bakrand om vanuit de woningen een enigszins groen beeld te realiseren.

Het parkeren is gesitueerd achter de woningen en in de parkrand bij de Spoorlaan/Glorieuxlaan. Het is wenselijk om bij het park naar een optimalisatie te zoeken, gericht op behoud van het groene karakter van het park. Door de kop (westzijde) van het park groen te houden ontstaat meer zicht op het park en de groene inrichting van de Spoorlaan.

PLANKAART VUGHT MIDDEN, N65 - MOLENSTRAAT (PARK EN STATIONSGEBIED)

SCHAAL 1 : 2000



DEELGEBIED VUGHT ZUID (MOLENSTRAAT - KLEIN BRABANT)

N

5.3.4 DEELGEBIED 3 ZUID: MOLENSTRAAT KLEIN BRABANT

In het zuidelijke deel bevinden zich veel achterkanten van bedrijven langs het spoor en lopen er beperkt parallelle wegenstructuren. In de spoorzone tussen de Molenstraat en de Wolfskamerweg komt de verdiepte ligging weer bovengronds.

De inrichting van de spoorzone is gericht op het creëren van een aantrekkelijke beleving voor de treinreiziger en versterken van de groenstructuur.

De spoorzone wordt hier ingericht met een landschappelijke sfeer. De huidige watergangen blijven in stand en sluiten aan op de doorgaande waterstructuur. Natuurlijke ontwikkeling van struiken zorgen voor meer gelaagdheid. Het is wenselijk om in overleg met de ondernemers de achterkanten van de bedrijven in te passen met beplanting. Zowel vanuit de trein als vanaf de Kettingweg ontstaat daardoor een geleidelijke overgang naar het landschap.

Tunnel Wolfskamerweg

De Wolfskamerweg wordt ongelijkvloers uitgevoerd, waarbij de weg onder het spoor doorloopt. Hierbij sluiten het voetpad en de fietspaden aan op de padenstructuur in de omgeving.

De Wolfskamerweg maakt onderdeel uit van een belangrijke groenstructuur van Vught. Deze structuur wordt hersteld door aanplant van een doorgaande bomenrij aan weerszijden van de weg. De nieuwe weg zal, zo ver als technisch mogelijk, tot aan de tunnel beplant worden met nieuwe begeleidende bomen. Bij de Schakel zal naar ruimte gezocht worden om dit te kunnen realiseren. De boomgroep aan de westzijde op de hoek met de Wolfskamerweg, blijft gehandhaafd en vormt een markant herkenningspunt.

De Wolfskamerweg krijgt aan twee zijden een fietspad en aan de zuidzijde een voetpad.

Wolfskamerweg - Klein Brabant

Het deel van de Wolfskamerweg tot en met Klein Brabant vinden beperkt maatregelen plaats. Dit deel is voor de passerende treinreiziger het eerste (of laatste) beeld van Vught en daarmee een herkenningspunt.

Aan de westzijde van het spoor, bij de wijk Klein Brabant, heeft de spoorzone al een landschappelijke inpassing met hoogwaardige en enkele monumentale bomen. Deze strook vormt een aantrekkelijke groene rand tussen de woonwijk en het spoor.

Aan de oostzijde wordt een nieuw landgoed gerealiseerd. Hier vinden geen extra inpassingsmaatregelen plaatst.

PLANKAART VUGHT ZUID (MOLENSTRAAT - KLEIN BRABANT)

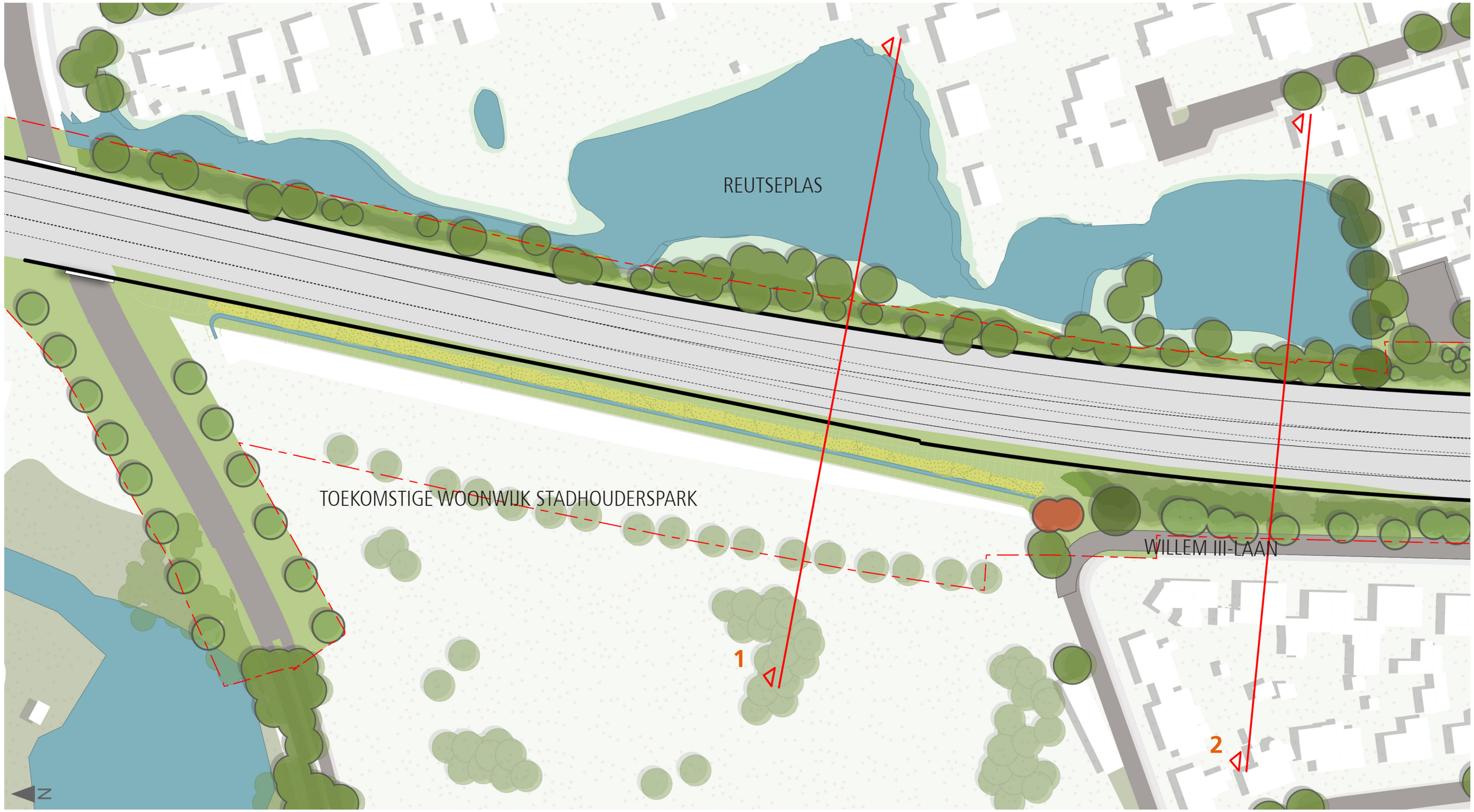
SCHAAL 1 : 2000

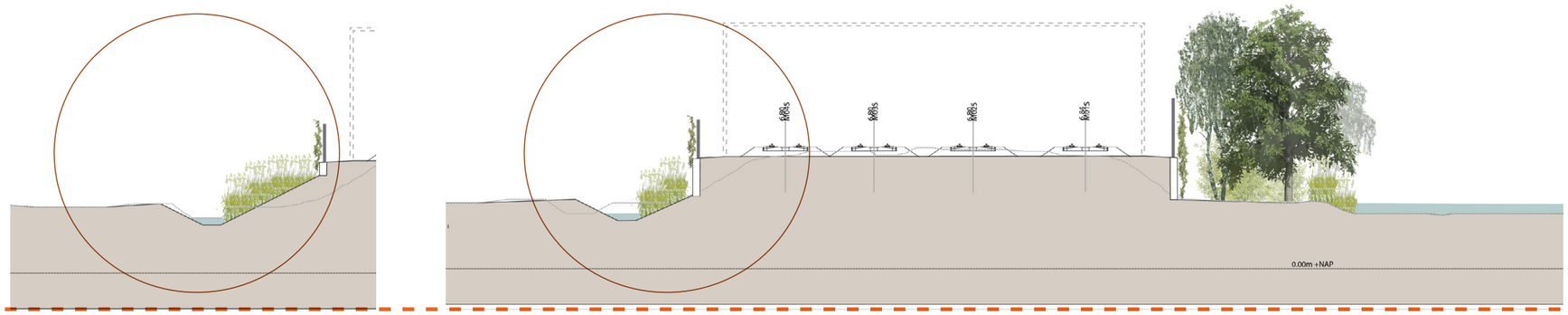
KLEIN BRABANT

6. RUIMTELIJK ONTWERP

PLANKAART VUGHT NOORD, DEEL 1

SCHAAL 1 : 1000

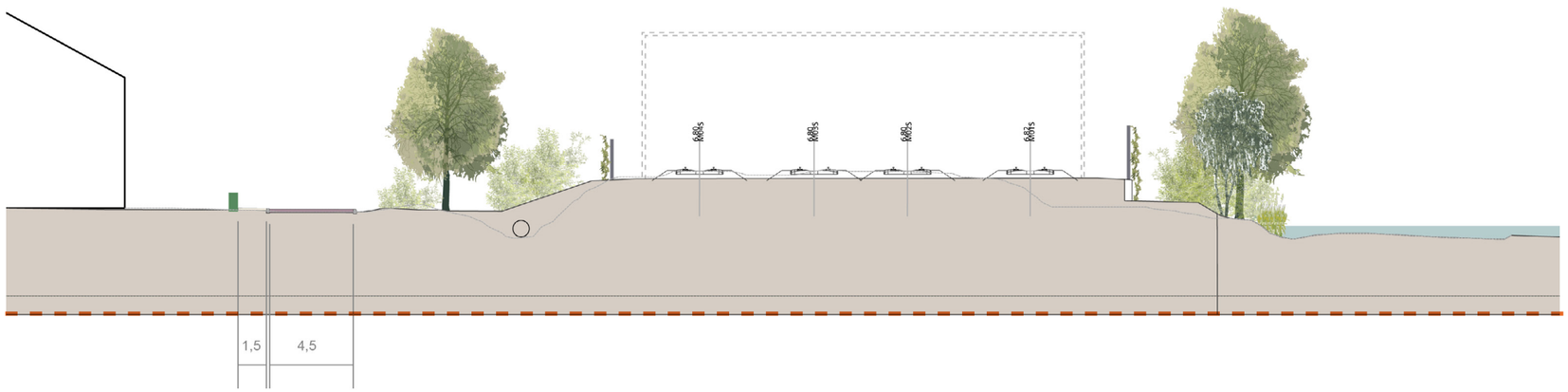




1. VOORKEUR INRICHTING GRONDTALUD ONTWERP MET KEERWAND (BINNEN PLANGRENS)

REUTSEPLAS

SCHAAL 1 : 200



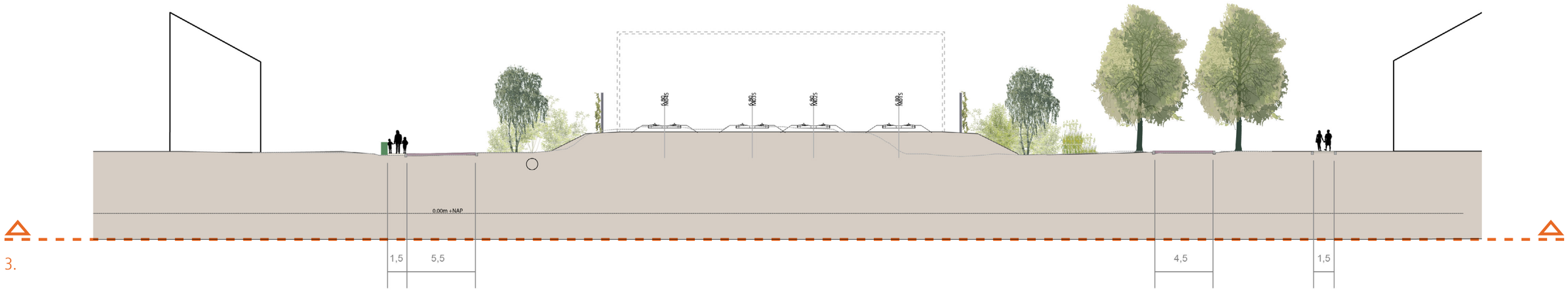
2.

WILLEM III-LAAN - REUTSEPLAS

SCHAAL 1 : 200

PLANKAART VUGHT NOORD, DEEL 2

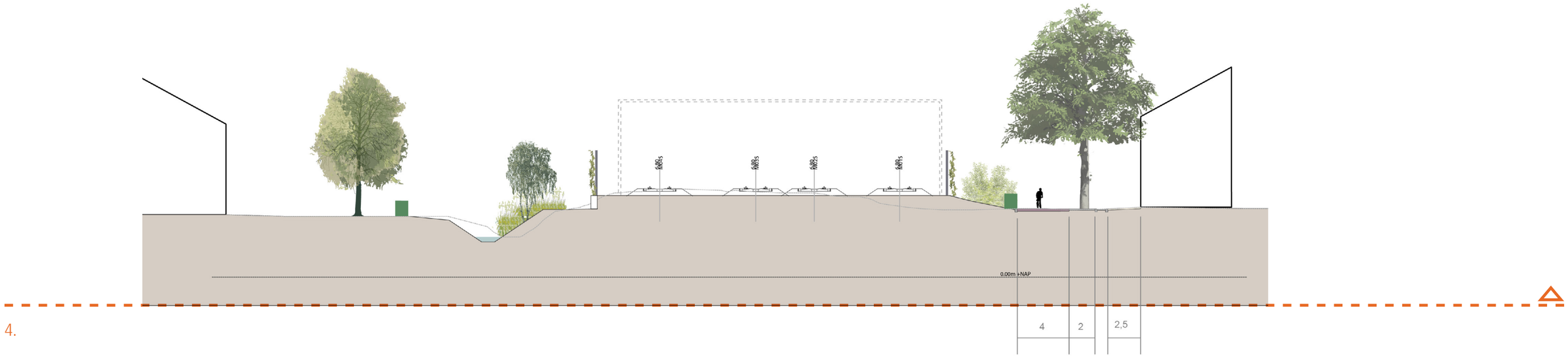
SCHAAL 1 : 1000



3.

WILLEM III-LAAN - ISABELLASTRAAT

SCHAAL 1 : 200



4.

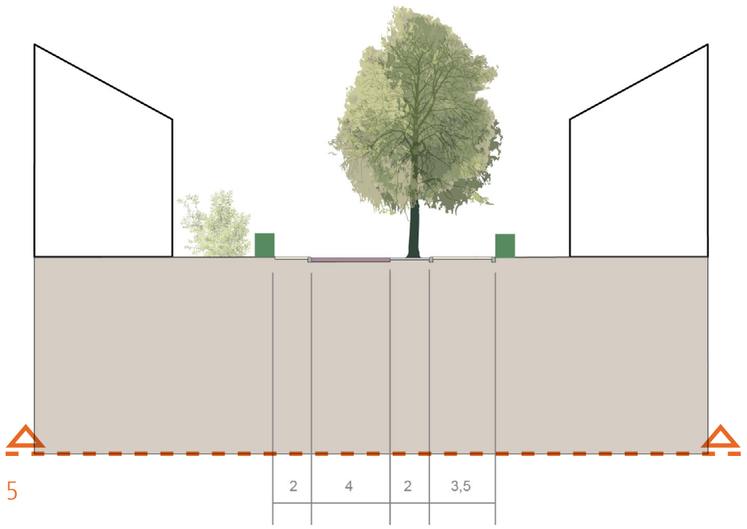
VERLENGDE KAMPDIJKLAAN - MOLENVENSEWEG NOORD

SCHAAL 1 : 200

PLANKAART VUGHT NOORD, LOONSEBAAN

SCHAAL 1 : 1000

N

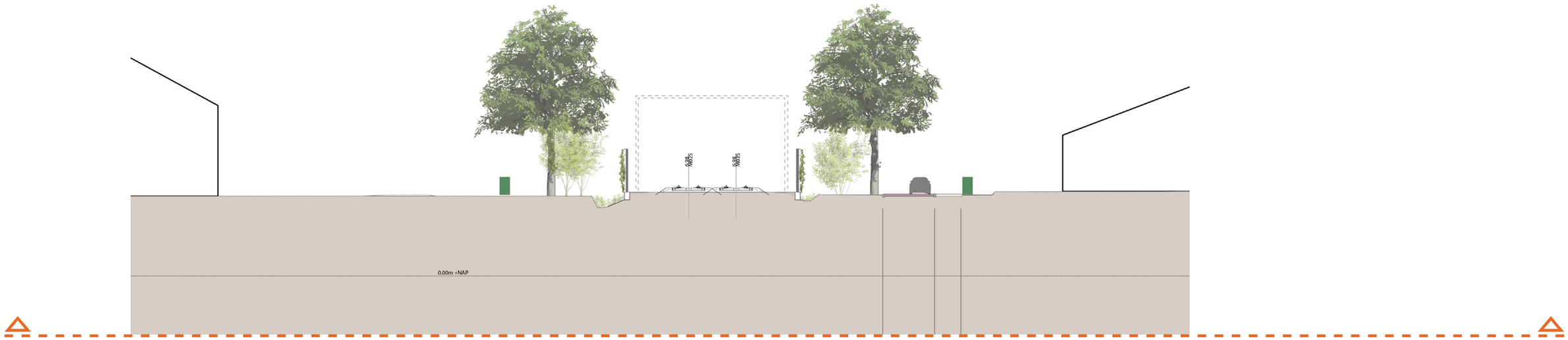


LOONSEBAAN

SCHAAL 1 : 200

PLANKAART VUGHT WEST, KENNEDYLAAN - DE BRÉAUTÉLAAN

SCHAAL 1 : 1000

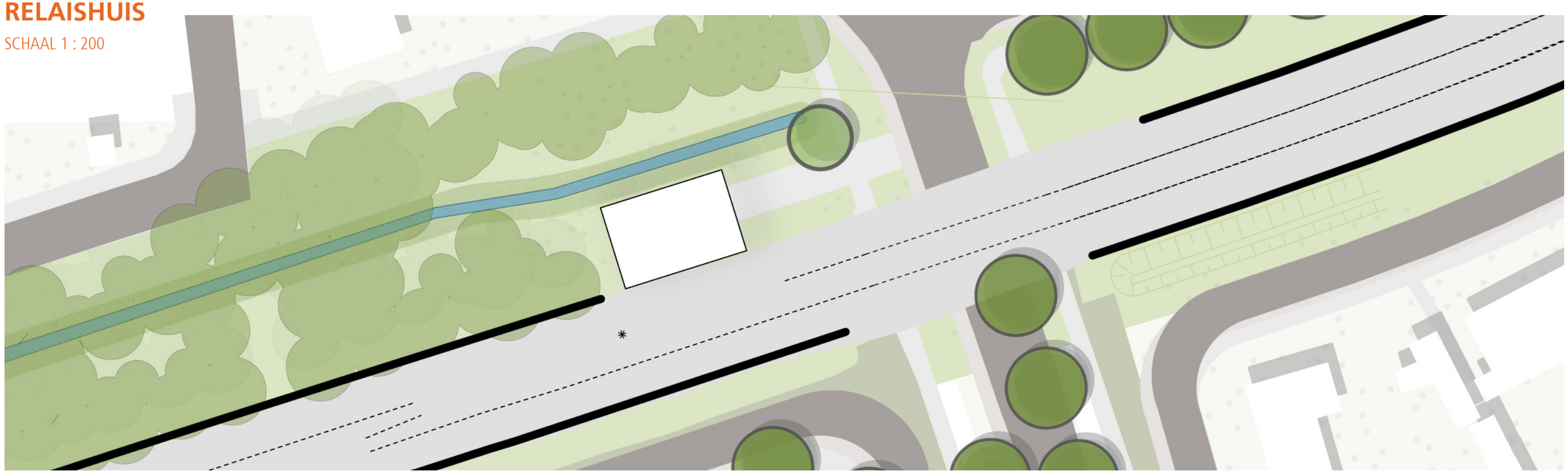


LIJSTERBESLAAN

SCHAAL 1 : 200

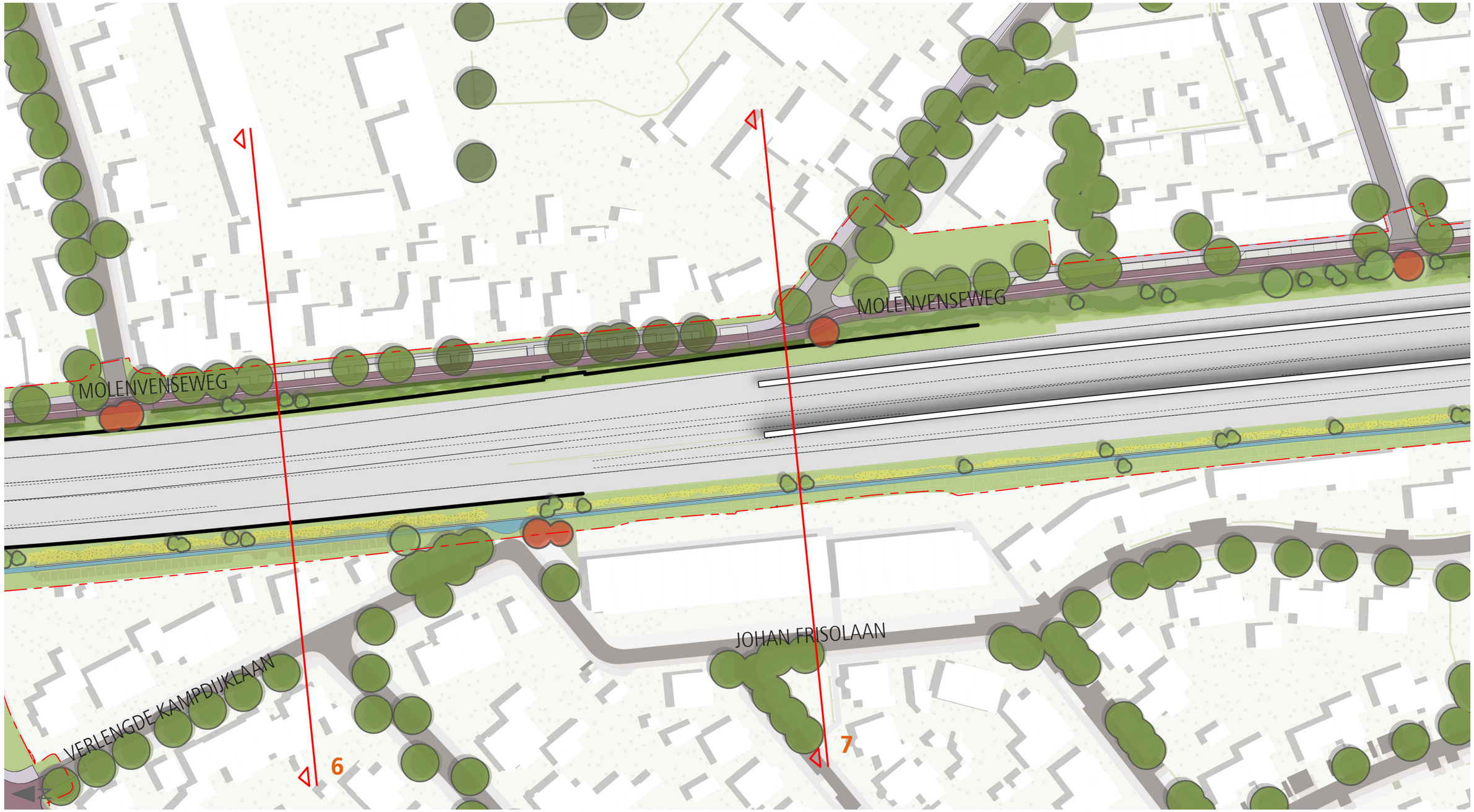
RELAISHUIS

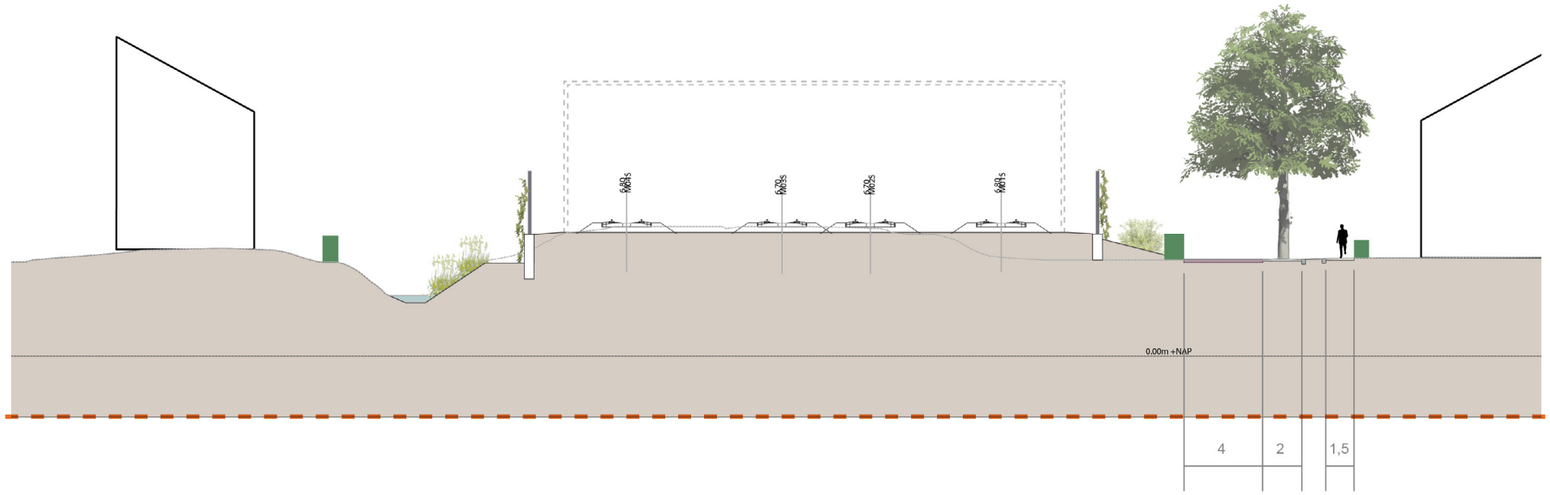
SCHAAL 1 : 200



PLANKAART VUGHT NOORD, DEEL 3

SCHAAL 1 : 1000

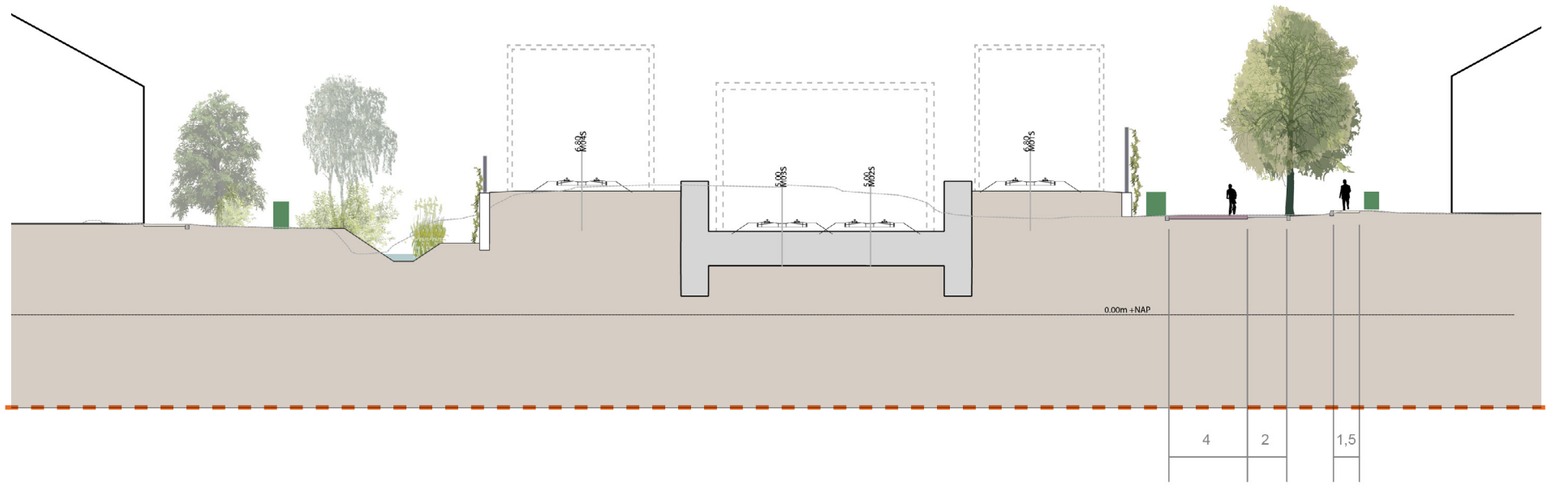




6

VERLENGDE KAMPDIJKLAAN - MOLENVENSEWEG MIDDEN

SCHAAL 1 : 200



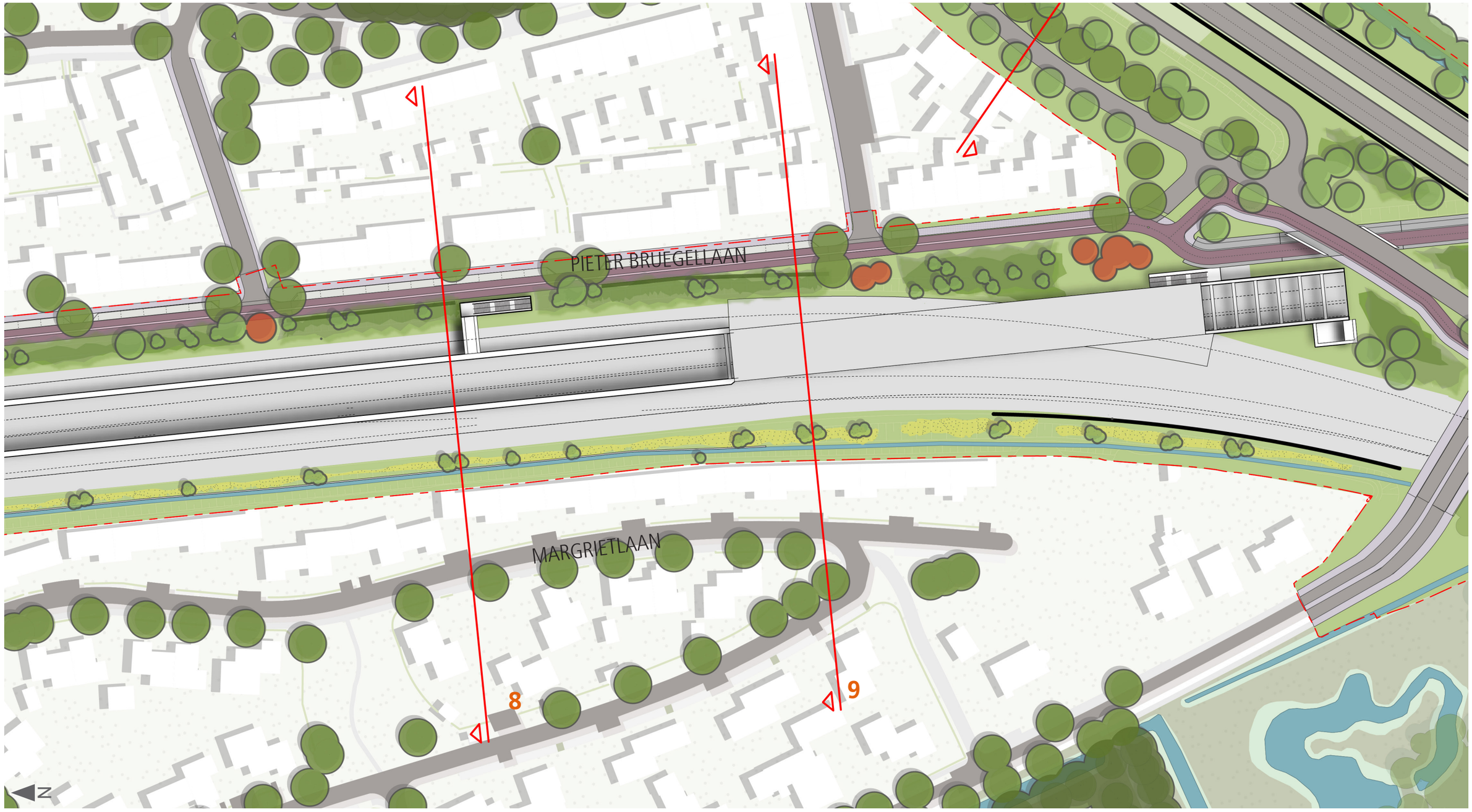
7

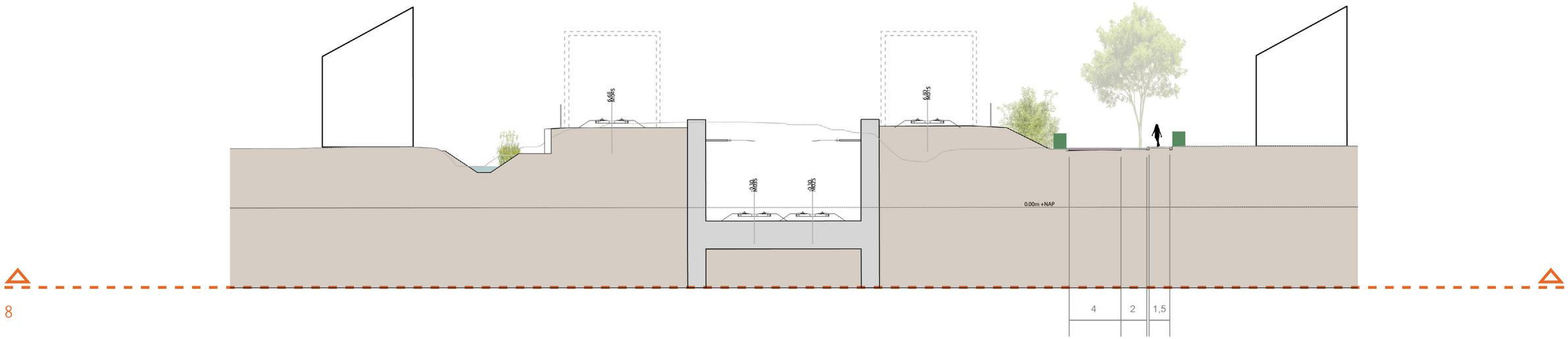
JOHAN FRISOLAAN - MOLENVENSEWEG ZUID

SCHAAL 1 : 200

PLANKAART VUGHT NOORD, DEEL 4

SCHAAL 1 : 1000

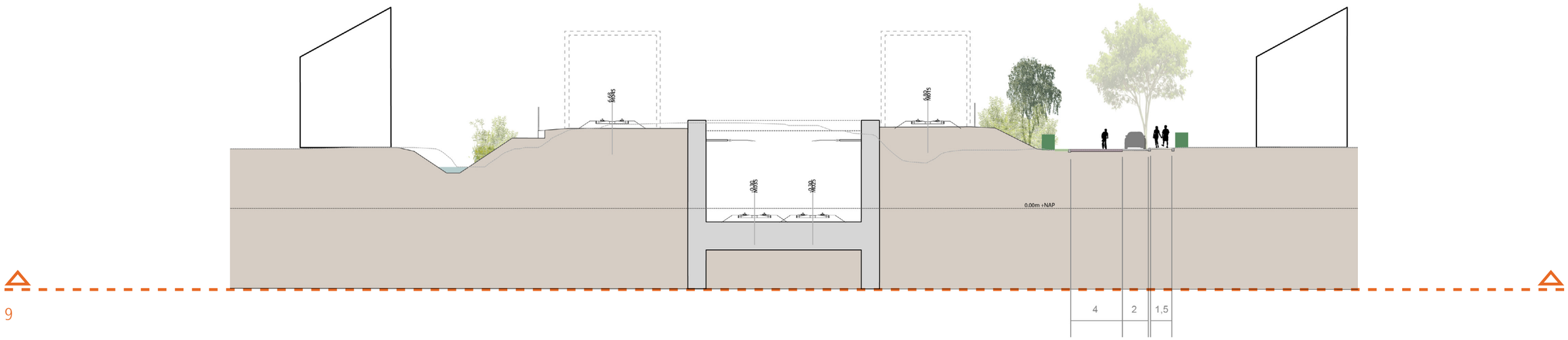




8

MARGRIETLAAN - PIETER BRUEGELLAAN NOORD

SCHAAL 1 : 200



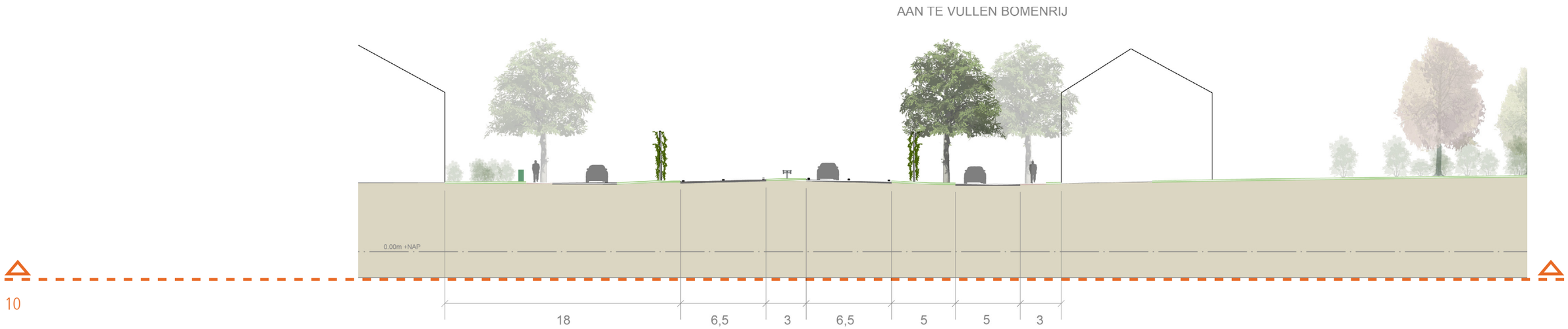
9

MARGRIETLAAN - PIETER BRUEGELLAAN ZUID

SCHAAL 1 : 200

PLANKAART VUGHT N65, DEEL 1

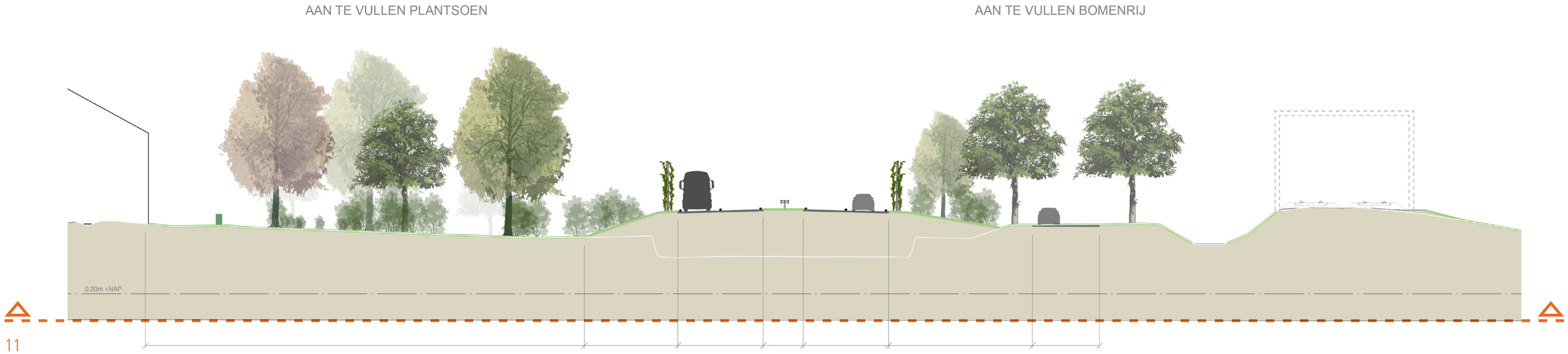
SCHAAL 1 : 1000



10

N65 - KILOMETRERING 4200

SCHAAL 1 : 200



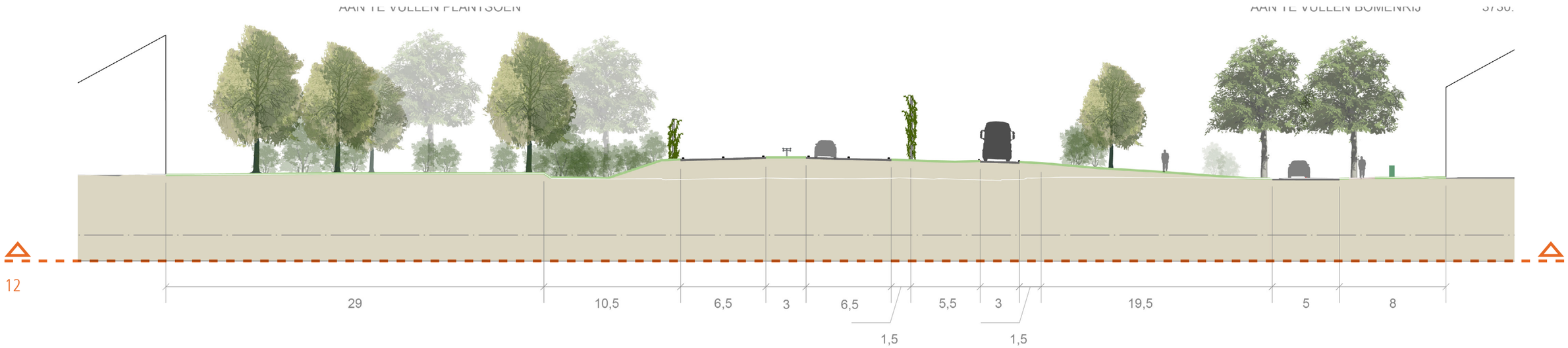
11

N65 - KILOMETRERING 4000

SCHAAL 1 : 200

PLANKAART VUGHT N65, DEEL 2

SCHAAL 1 : 1000

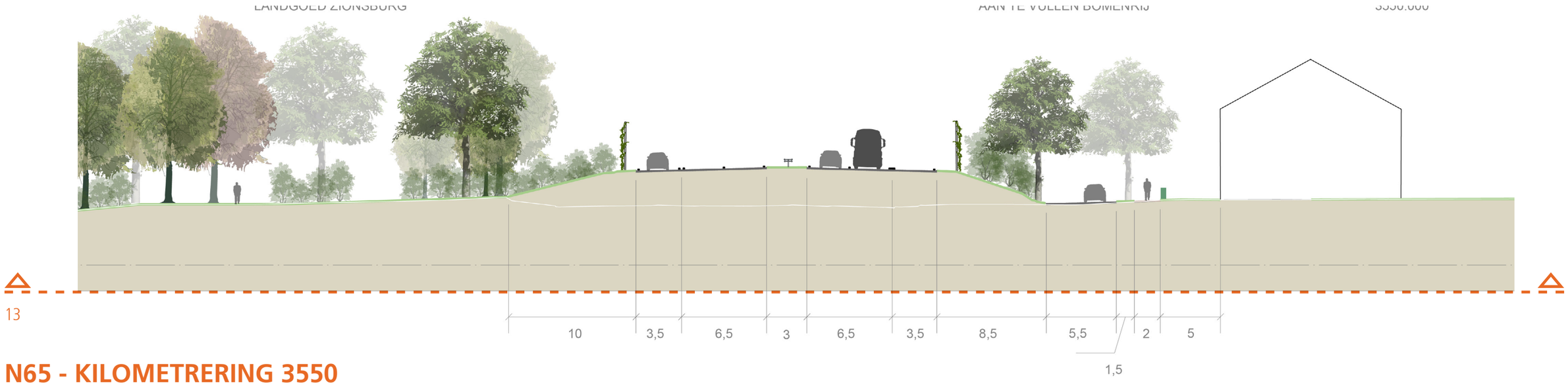


N65 - KILOMETRERING 3730

SCHAAL 1 : 200

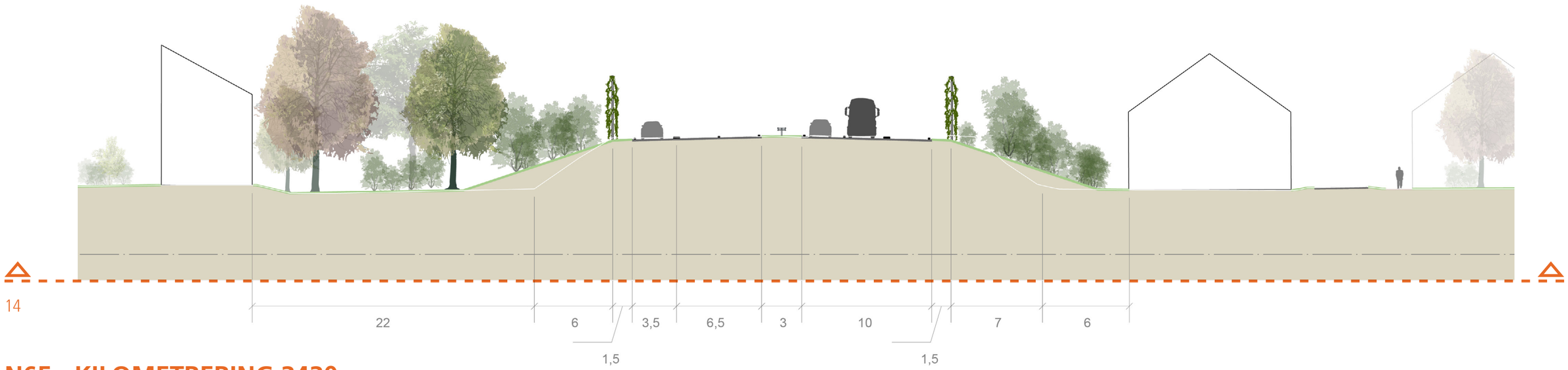
PLANKAART VUGHT N65, DEEL 3

SCHAAL 1 : 1000



N65 - KILOMETRERING 3550

SCHAAL 1 : 200

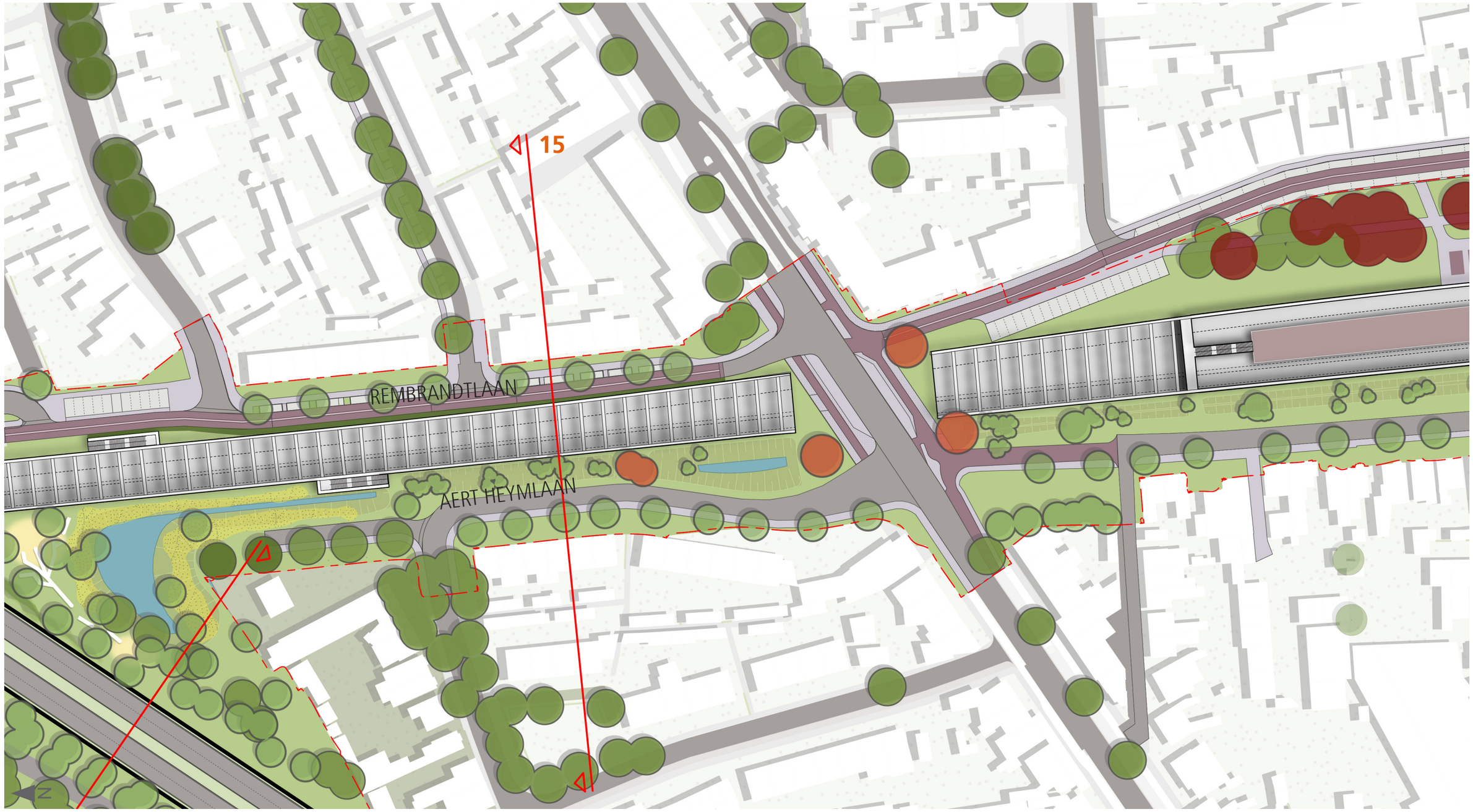


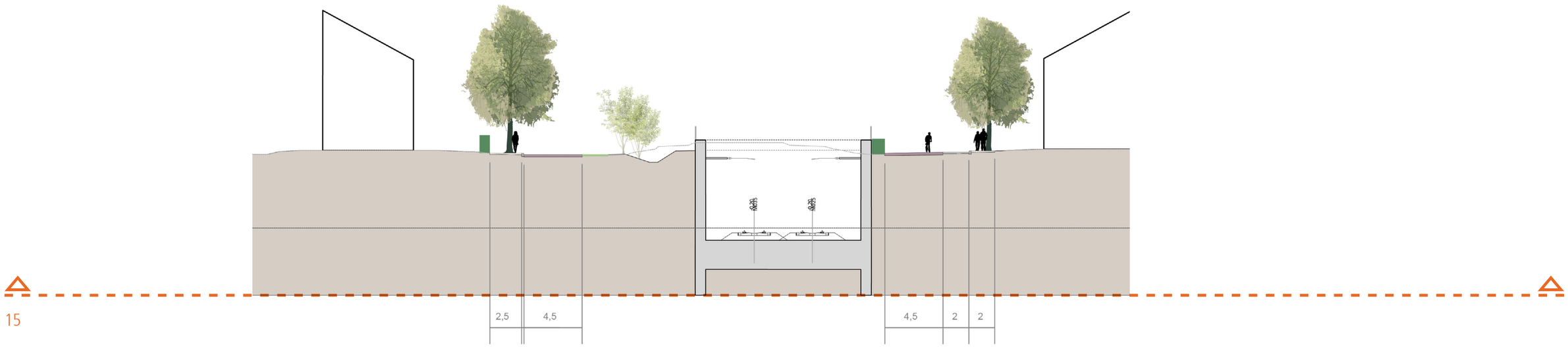
N65 - KILOMETRERING 3430

SCHAAL 1 : 200

PLANKAART VUGHT MIDDEN, DEEL 1

SCHAAL 1 : 1000



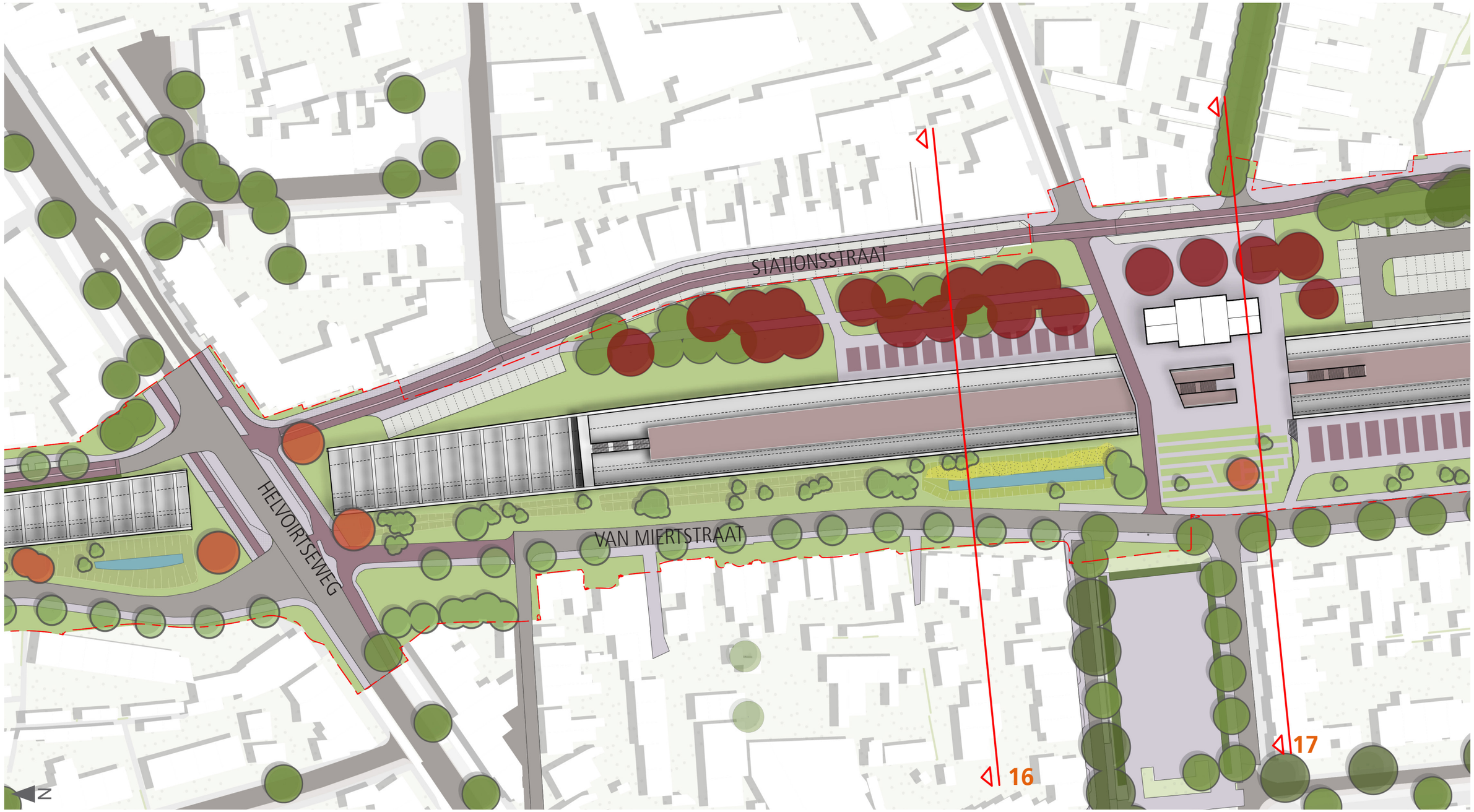


AERT HEYMLAAN - REMBRANDTLAAN

SCHAAL 1 : 200

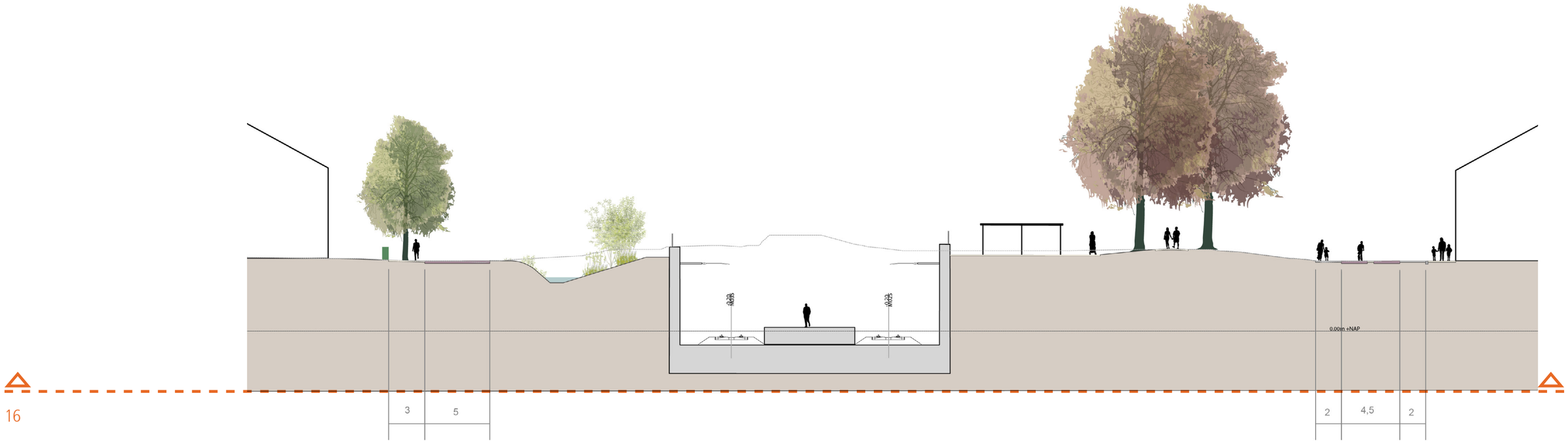
PLANKAART VUGHT MIDDEN, DEEL 2A

SCHAAL 1 : 1000



PLANKAART VUGHT MIDDEN, DEEL 2B

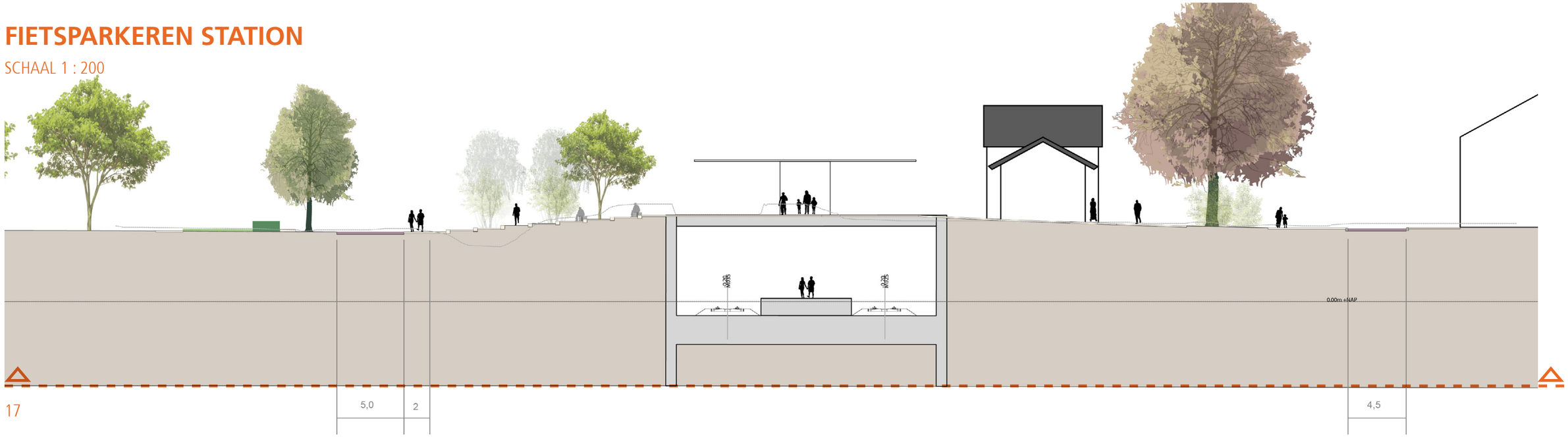
SCHAAL 1 : 1000



16

FIETSPARKEREN STATION

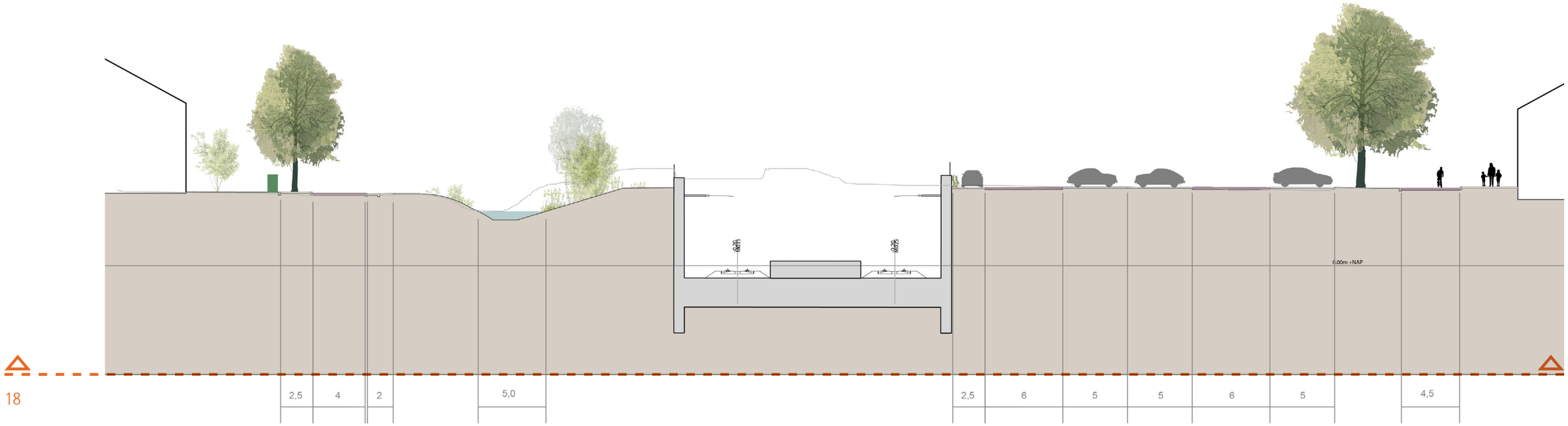
SCHAAL 1 : 200



17

STATIONSDEK

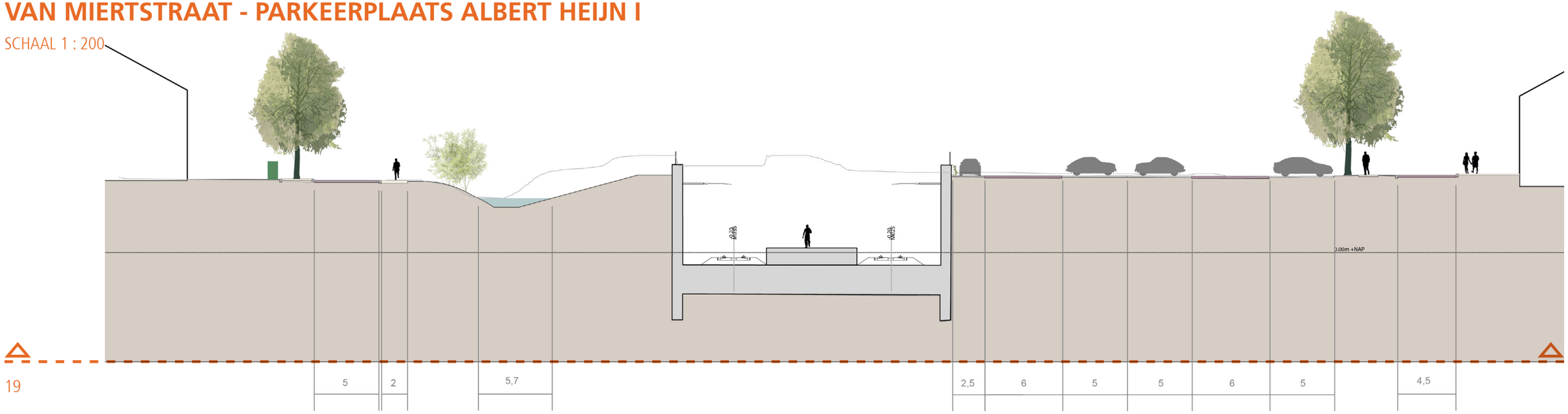
SCHAAL 1 : 200



18

VAN MIERTSTRAAT - PARKEERPLAATS ALBERT HEIJN I

SCHAAL 1 : 200



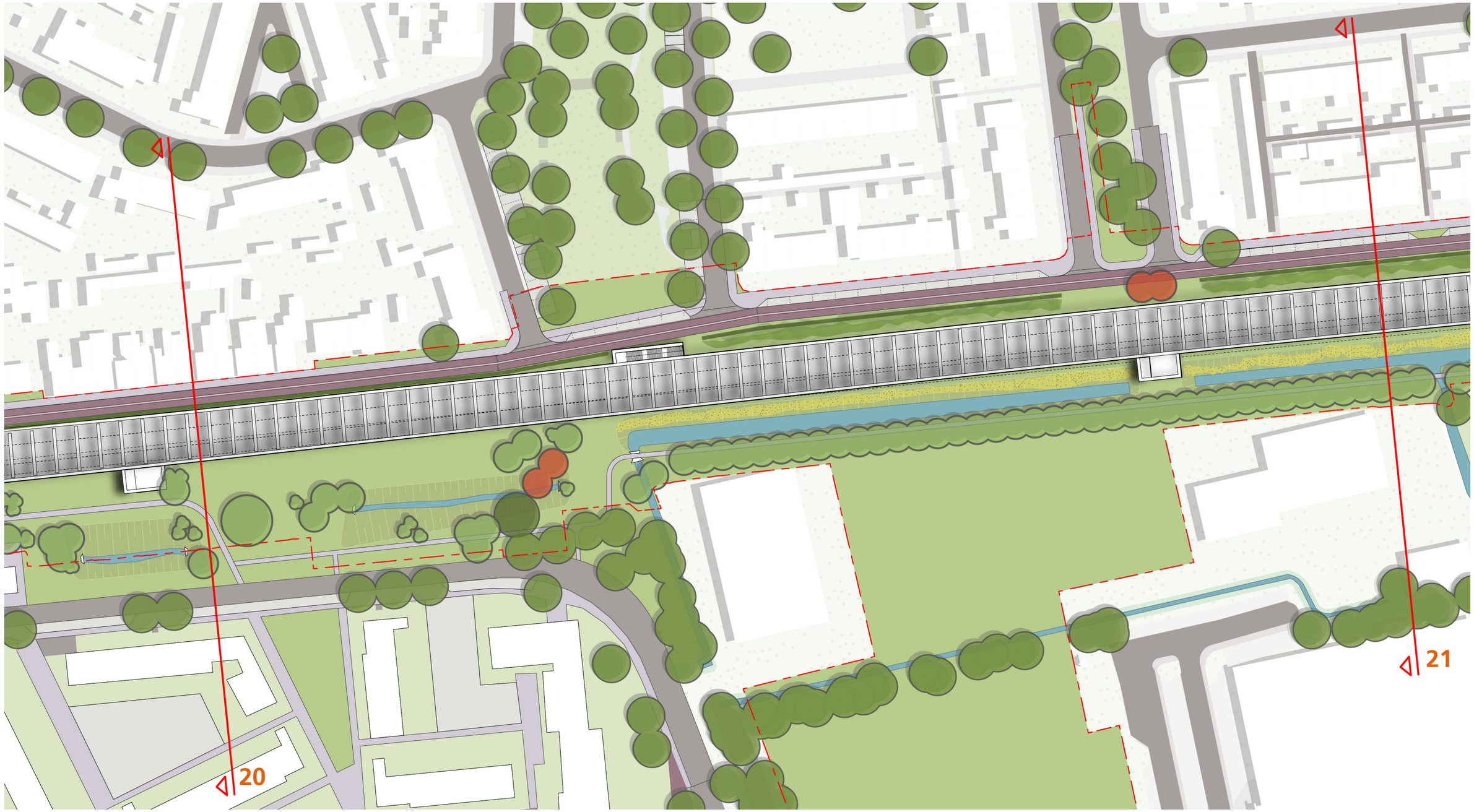
19

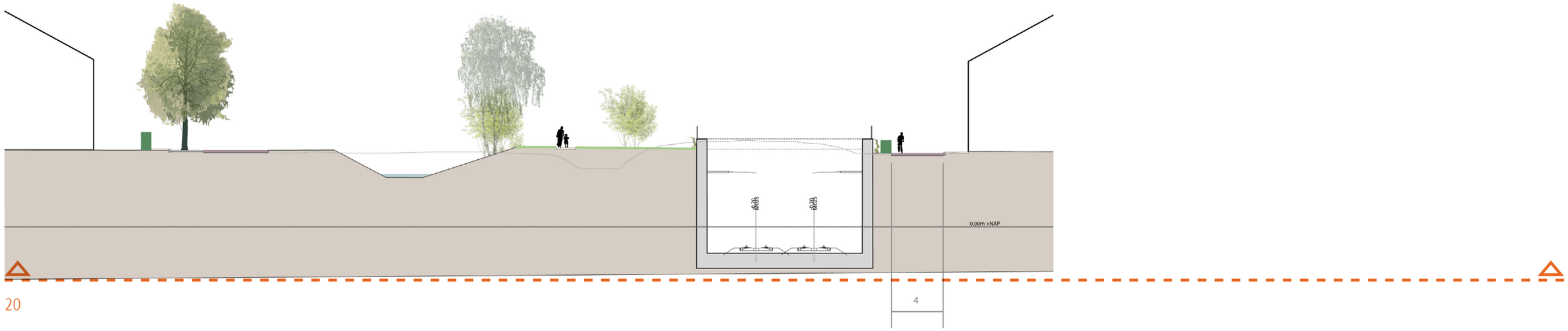
VAN MIERTSTRAAT - PARKEERPLAATS ALBERT HEIJN II

SCHAAL 1 : 200

PLANKAART VUGHT MIDDEN, DEEL 3

SCHAAL 1 : 1000

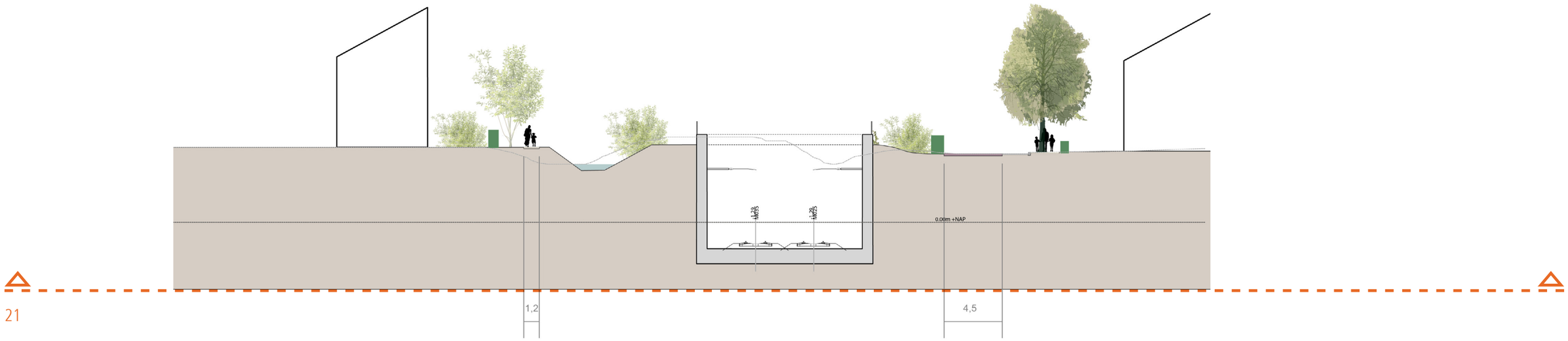




20

SPOORLAAN NOORD

SCHAAL 1 : 200



21

SPOORLAAN ZUID

SCHAAL 1 : 200

PLANKAART VUGHT ZUID (DEEL 1)

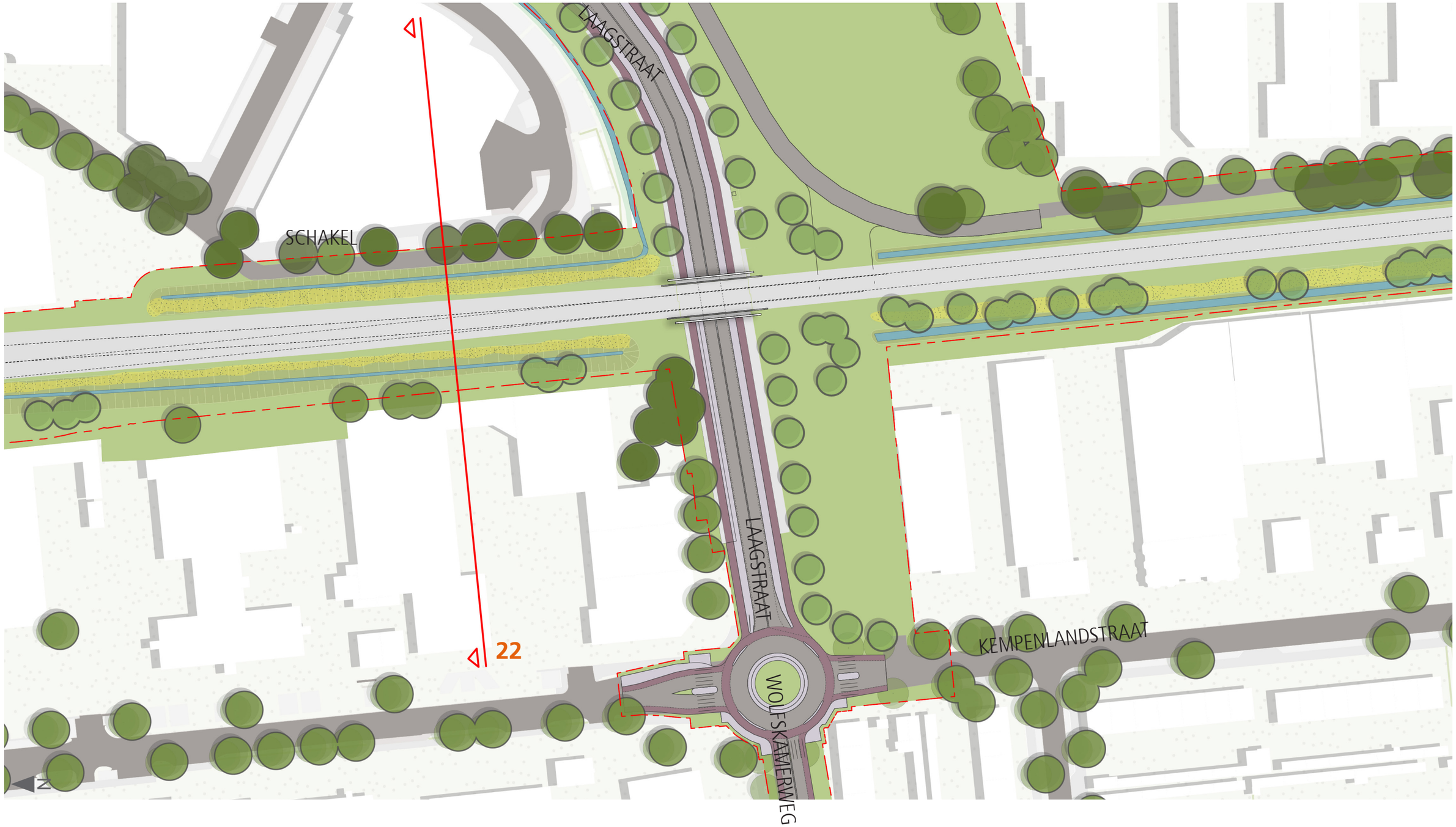
SCHAAL 1 : 1000

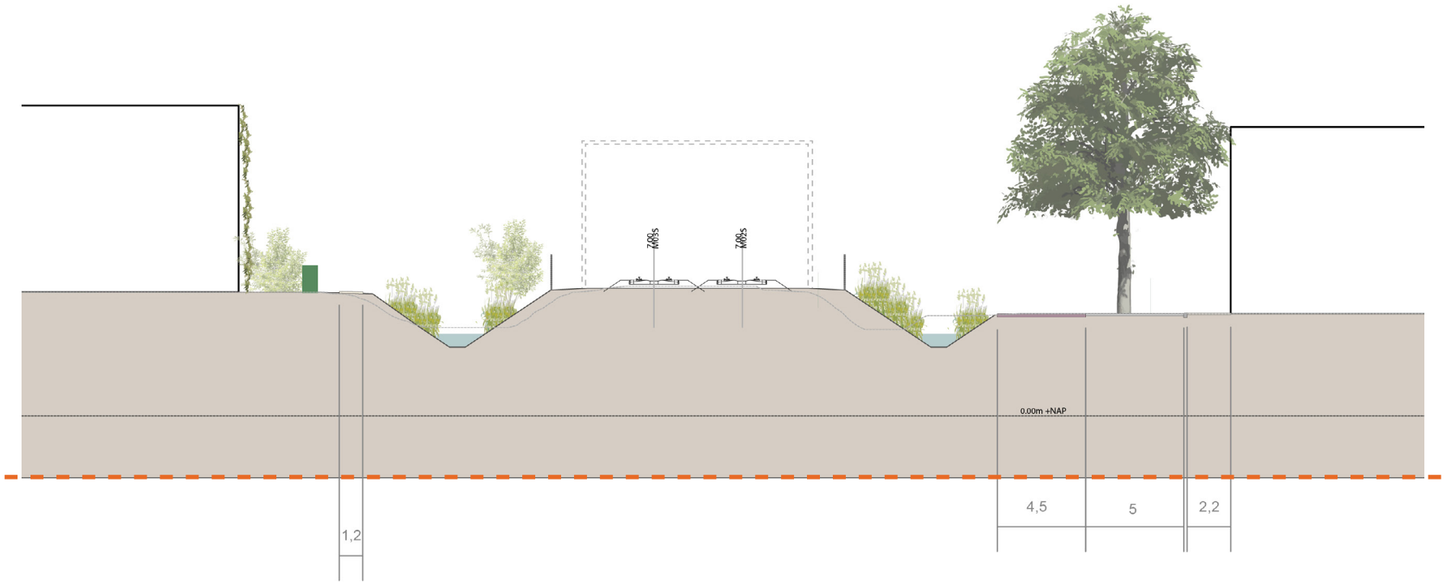
HERINRICHTING WOLFSKAMERWEG

SCHAAL 1 : 1000

PLANKAART VUGHT ZUID (DEEL 2)

SCHAAL 1 : 1000





22

SCHAKEL

SCHAAL 1 : 200

PLANKAART VUGHT ZUID (DEEL 3)

SCHAAL 1 : 1000