



Aanvulling Informatiedocument
ten behoeve van
besluitvorming PHS Meteren - Boxtel
variantkeuze Variant V3 – Variant V3 Oost Verkort

Van: ProRail
Kenmerk: #3839756
Status: Definitief
Datum: 20 november 2015

Inhoudsopgave

1. INLEIDING, DOEL EN VERANTWOORDING	2
2. BESLUITVORMING VARIANT V3 EN VARIANT V3 OOST VERKORT TE VUGHT	3
3. VARIANTOMSCHRIJVINGEN	4
4. JURIDISCHE ANALYSE VARIANTEN VERDIEPTE LIGGING VUGHT.....	7
5. GEBIEDSVISIE SPOORZONE VUGHT EN BEOORDELING OP RUIMTELIJKE KWALITEIT	9
6. AANVULLING VARIANTENNOTA MILIEU EFFECTEN V3 EN V3 OOST VERKORT	12
7. CONSULTATIE VERDIEPTE LIGGING SPOOR VUGHT	15
8. ADVIES KLANKBORDGROEP VUGHT VARIANT V3 – VARIANT V3 OOST VERKORT	16

1. INLEIDING, DOEL EN VERANTWOORDING

In december 2015 willen het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord- Brabant en de gemeente Vught een bestuurlijke voorkeur uitspreken voor de Variant V3 of de Variant V3 Oost Verkort. ProRail heeft in opdracht van IenM de voorliggende Aanvulling op het Informatiedocument opgesteld ten behoeve van het uitspreken van deze bestuurlijk voorkeur. De basis voor dit document zijn het Informatiedocument¹ uit juni 2014 en de Koepelnotitie² van mei 2015. Deze documenten zijn aangevuld met 4 documenten:

1. de Juridische analyse varianten verdiepte ligging Vught in opdrachtgeverschap van IenM;
2. de uitwerking van de omgevingsambities in Gebiedsvisie spoorzone Vught³ en de Vergelijking op ruimtelijke kwaliteit van de Variant V3 en Variant V3 Oost Verkort in opdracht van de gemeente Vught opgesteld,
3. de nader gedetailleerde milieu informatie uit de Aanvulling van de Variantennota in opdracht van ProRail en
4. de resultaten van de Consultatie verdiepte ligging Vught spoor⁴ in opdracht van ProRail.

Daarnaast is het advies van de klankbordgroep Vught opgenomen in dit rapport.

Deze onderliggende Aanvulling van het Informatiedocument heeft tot doel om inzicht te geven in de beschikbare informatie over Variant V3 en Variant V3 Oost Verkort. Dit document bevat de letterlijke uitkomsten uit de achterliggende rapportages van de verschillende opdrachtgevers. In de diverse achterliggende rapportages is verschillend omgegaan met de variantomschrijvingen, werkwijze en beoordelingen van effecten. Dit leidt met name tot verschillen in de beoordeling op het aspect Ruimtelijke Kwaliteit in de rapportages Aanvulling Variantennota en de Vergelijking op ruimtelijke kwaliteit in het hoofdstuk Gebiedsvisie.

¹ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32404-74.html> - Document nummer: P834719

² http://www.phsbibliotheek.nl/files/Koepelnotitie_Variant_V3-Variant_V3_Oost_Verkort_2_0_20150526---incl-oplegnotitie.pdf
document kenmerk #3748217

³ http://www.phsbibliotheek.nl/files/concept_gebiedsvisie_spoorzone_Vught_17sept2015_met_oplegger_hr.pdf

⁴ <http://www.phsbibliotheek.nl/files/Resultaten-consultatie-verdiepte-ligging-spoor-Vught.pdf> Projectnr 2015f4033

2. BESLUITVORMING VARIANT V3 EN VARIANT V3 OOST VERKORT TE VUGHT

De Staatssecretaris heeft op basis van het Informatiedocument Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Meteren – Boxtel op 17 juni 2014 een voorkeursvariant gekozen. Voor het tracédeel 's-Hertogenbosch - Vught is gekozen voor Variant V3 met de aanleg van een 4^e spoor tussen 's-Hertogenbosch en Vught, een ongelijkvloerse kruising van het spoor Tilburg – 's-Hertogenbosch met de sporen van en naar Eindhoven bij Vught Aansluiting en een verdiepte ligging van de sporen naar Eindhoven in Vught. De verdieping wordt aangelegd met het oog op vermindering van omgevingseffecten. In Variant V3 is de aanleg van een tijdelijk spoor ten westen van het huidig spoor nodig, omdat de verdiepte ligging nagenoeg op de locatie van het huidige spoor wordt aangelegd.

Bij de uitwerking van de voorkeursvariant V3 is tevens onderzoek gedaan naar de oplossing 'definitief spoor naast het bestaande spoor'. Die uitwerking heeft geleid tot Variant V3 Oost Verkort. De verdiepte ligging is bij deze variant ongeveer 300 meter korter dan Variant V3 en ligt ten oosten van het huidig spoor. Daardoor is er geen tijdelijk spoor nodig. De verschuiving van de verdiepte ligging in Variant V3 Oost Verkort leidt tot de sloop van een groter aantal panden ten oosten van het huidige spoor dan in Variant V3. Deze oostelijk verschuiving zorgt mogelijk voor extra herontwikkelingskansen om de ruimtelijke kwaliteit rondom de verdiepte ligging te verbeteren.

3. VARIANTOMSCHRIJVINGEN

Variante V3 en Variante V3 Oost Verkort maken deel uit van een totaalpakket van maatregelen om het mogelijk te maken dat op de corridor Amsterdam – Eindhoven 6 intercity's en 2 tot 6 sprinters in combinatie met 4 goederenpaden per uur per richting kunnen rijden. Dit pakket omvat de realisatie van een dubbelsporige Zuidwestboog bij Meteren, het uitbreiden van drie naar vier sporen tussen 's-Hertogenbosch en Vught Aansluiting, het realiseren van een ongelijkvloerse kruising bij Vught Aansluiting en een tweesporige verdiepte ligging van de spoorbaan ten zuiden van Vught Aansluiting.

Variante V3

Variante V3 betreft een extra vierde spoor tussen 's-Hertogenbosch en Vught, een vrije kruising bij Vught Aansluiting en een tweesporige verdiepte ligging van het spoor. De verdiepte ligging van het spoor wordt op de locatie van het huidige spoor aangelegd en heeft een lengte van circa 1.610 m gerekend vanaf de splitsing naar Tilburg tot en met de kruising met de Molenstraat (zonder toeritten). Het verdiepte liggende spoor is zodanig ontworpen dat het profiel van de kruisende wegen op maaiveld blijft, zoals in de huidige situatie ook het geval is. De Loonsebaan en de Wolfskamerweg kruisen het spoor onderlangs. De onderdoorgang van de Loonsebaan is alleen geschikt is voor langzaam verkeer. Aan de westzijde van het spoor worden over een lengte van 1.365 meter geluidsschermen geplaatst. Aan de oostzijde over een lengte van 1.500 meter. In totaal worden 15 bedrijfspanden gesloopt. Als gevolg van de aanpassing van de spookruising met de N65 worden 3 woningen gesloopt. De bouw van de verdiepte ligging duurt 4 jaar en 9 maanden. Kenmerkend voor de bouwperiode is het opbouwen van het tijdelijk spoor door Vught en een tijdelijk station. Over een lengte van 3,3 km worden 2 tijdelijke sporen aangelegd aan de westzijde van de huidige spoorbaan. Het tijdelijke spoor zal ca. 3 jaar tot 3,5 jaar in gebruik zijn. Daarnaast worden 31 panden aangekocht, omdat die panden tijdens de bouwwerkzaamheden niet bewoonbaar zijn.



Afbeelding 1: Locatie van de verdiepte ligging te Vught in Variante V3

Variant V3 Oost Verkort

Ook Variant V3 Oost Verkort betreft een extra vierde spoor tussen 's-Hertogenbosch en Vught, een vrije kruising bij Vught Aansluiting en een tweesporige verdiepte ligging van het spoor. De verdiepte ligging wordt ten oosten van het huidige spoor aangelegd en heeft een lengte van circa 1.310 m gerekend vanaf de splitsing naar Tilburg tot en met de kruising met de Molenstraat (zonder toeritten). Deze variant is aan de zuidzijde 300 meter korter dan Variant V3. Het verdiepte liggende spoor is zodanig ontworpen dat het profiel van de kruisende wegen op maaiveld blijft, zoals in de huidige situatie ook het geval is. De Loonsebaan en de Wolfskamerweg kruisen het spoor onderlangs. De onderdoorgang van de Loonsebaan is alleen geschikt is voor langzaam verkeer. Als gevolg van het inkorten van de verdiepte ligging vervalt de kruising bij de Molenstraat. In plaats daarvan wordt er een nieuwe ongelijkvloerse kruising aangelegd tussen de Michiel de Ruijterweg en de Akkerstraat. Aan de westzijde van het spoor worden over een lengte van 1.365 meter geluidsschermen geplaatst. Aan de oostzijde over een lengte van 2.100 meter. Aan de oostzijde van de huidige spoorbaan worden 90 woningen en 17 bedrijfspanden gesloopt. 37 appartementen van de in totaal 70 appartementen in de 2 appartementencomplexen aan de Helvoirtseweg worden gesloopt. In het kader van de onteigeningswet moeten mogelijk ook de overige 33 appartementen worden aangekocht. Als gevolg van de aanpassing van de spoorkruising met de N65 worden 3 woningen gesloopt. De bouw van de verdiepte ligging duurt 4 jaar en 6 maanden. Aangezien het bestaande spoor tijdens de bouwperiode in gebruik blijft wordt er geen tijdelijk spoor aangelegd, zoals in Variant V3. Omdat de nieuwe spoorbaan ten oosten van de bestaande spoorbaan wordt aangelegd komt de bouwzone verder richting het oosten te liggen dan in Variant V3.



Afbeelding 2: Locatie van de verdieping te Vught in Variant V3 Oost Verkort

In de onderstaande tabel zijn de variantkenmerken samengevoegd. Onder de tabel worden de verschillen tussen deze kenmerkentabel en de kenmerkentabel uit de Koepelnotitie toegelicht.

Kenmerken varianten	V3	V3 Oost Verkort
Locatie van de verdiepte ligging	Vanaf de Loonsebaan tot aan Molenstraat	Vanaf de Loonsebaan tot aan Akkerstraat
Lengte verdiepte ligging exclusief toeritten	1.610 meter	1.310 meter
Ligging verdiepte bak ten opzichte van het huidige spoor	Circa 3 meter oostelijker	Circa 12 meter oostelijker
Aantal ongelijkvloerse kruisingen	7	8
Totaal aantal strekkende meter geluidsscherm tussen Postweg en Klein Brabant	2.865 meter	3.465 meter
Aan oostzijde van het spoor	1.500 meter	2.100 meter
Aan westzijde van het spoor	1.365 meter	1.365 meter
Kosten	502 miljoen euro	503,3 miljoen euro
Bouwtijd	4 jaar en 9 maanden	4 jaar en 6 maanden
Verwachte oplevering in Vught	Tweede kwartaal van 2025	Eerste kwartaal van 2025
Tijdelijk spoor	Nodig	Niet nodig
Totaal aantal te slopen panden, waarvan	18	147
Woningen	3	93
Bedrijven	15	17
Appartementen	0	37
Totaal aantal tijdelijk niet bewoonbare panden tijdens de bouw, waarvan	31	20
Woningen	30	20
Bedrijven	1	0
Maximaal aantal extra te verwerven panden in het kader van de Ontheeningswet, waarvan	0	33
Appartementen	0	33

Tabel 3: kenmerkentabel varianten

De volgende variantkenmerken zijn ten opzichte van de Koepelnotitie gewijzigd:

- De totale lengte van de geluidsschermen is aangepast op basis van nadere detaillering in het kader van geluidshinder. Door onder meer de toevoeging van geluidsschermen op de zuidelijke toerit van Variant V3 Oost Verkort neemt het aantal strekkende meters in die variant sterker toe dan in Variant V3.
- Het aantal tijdelijk niet bewoonbare panden is opgenomen. Binnen deze categorie vallen het aantal niet bereikbare panden zoals die ook in de koepelnotitie waren genoemd en extra de panden die tijdelijk niet bewoonbaar zijn vanwege trillingshinder als gevolg van het tijdelijk spoor.
- Het kenmerk 'maximaal aantal extra te verwerven panden in het kader van de ontheeningswet' is additioneel opgenomen. Dit betreft 33 panden in de appartementencomplexen Smidshof en Rembrandtlaan die mogelijk moeten worden verworven in verband met de ontheeningswet, maar niet gesloopt worden. Een nadere toelichting is te vinden in het achterliggende rapport - Juridische Analyse varianten verdiepte ligging Vught.

4. JURIDISCHE ANALYSE VARIANTEN VERDIEPTE LIGGING VUGHT

In opdracht van IenM heeft AKD een juridische analyse opgesteld, waarin de juridische risico's van Variant V3 en Variant V3 Oost Verkort in het kader van de Tracéwetprocedure in kaart zijn gebracht. AKD beantwoordt daarin 2 vragen, namelijk

1. Geef – in het licht van de door de Staatssecretaris aan haar besluit ten grondslag te leggen belangenafweging – een onderbouwde analyse van de mogelijke juridische risico's voor de Tracéwetprocedure alsook de risico's voor de administratieve en eventueel gerechtelijke onteigeningsprocedure, in het geval de bestuurlijke voorkeur wordt uitgesproken voor Variant V3 Oost Verkort, afgezet tegen de risico's van een keuze voor Variant V3.
2. Ga vervolgens in op de mogelijkheden om de geconstateerde risico's te beperken.

Bij de beantwoording van de vragen heeft AKD de informatie betrokken, die met de publicatie van de Koepelnotitie op 26 mei 2015 beschikbaar was.

Risico's voor de Tracéwetprocedure

Van belang is dat bij de vaststelling van een Tracébesluit er een ruime mate van beleids- en beoordelingsvrijheid bestaat, mede omdat in de vereiste belangenafweging naast ruimtelijke belangen ook politieke en bestuurlijke inzichten een belangrijke rol (kunnen) spelen. In dit geval gaat het bij die belangenafweging om uitvoeringsvarianten van een mitigerende maatregel (verdiepte ligging) die in beide gevallen zelf ook hinder veroorzaken. De nadelige gevolgen die belanghebbenden ondervinden van de te kiezen variant zullen primair afgewogen moeten worden tegen het doel van de verdiepte ligging: opheffen/mitigeren barrièrewerking en visuele hinder van geluidsschermen.

Wat de risico's voor de Tracéwetprocedure betreft stelt AKD:

- Bij de vaststelling van een Tracébesluit bestaat een ruime mate van beleids- en beoordelingsvrijheid, mede omdat in de vereiste belangenafweging naast ruimtelijke belangen ook politieke en bestuurlijke inzichten een belangrijke rol (kunnen) spelen.
- In het kader van die belangenafweging is relevant dat het in dit geval gaat om uitvoeringsvarianten van een mitigerende maatregel (de verdiepte ligging) die beide zelf ook hinder veroorzaken. De nadelige gevolgen die belanghebbenden ondervinden van de te kiezen variant, zullen primair afgewogen moeten worden tegen het doel van de verdiepte ligging: opheffen/mitigeren barrièrewerking en visuele hinder van geluidsschermen.
- Er is naar de mening van AKD op dit moment (met de Koepelnotitie van 26 mei 2015) nog onvoldoende gedetailleerde (m.e.r.-) informatie beschikbaar, met name over de aard en omvang van de hinder die elk van beide varianten zal veroorzaken en daarmee over hun voor- en nadelen, om een gemotiveerde keuze te kunnen maken.
- Het feit dat Variant V3 Oost Verkort een (veel) grotere inbreuk maakt op het eigendomsrecht leidt er naar de mening van AKD niet toe dat dwingend voor Variant V3 gekozen moet worden. Dit aspect zal wél een belangrijke rol (moeten) spelen in de vereiste belangenafweging. Een keuze voor Variant V3 Oost Verkort lijkt AKD om deze reden kwetsbaarder dan een keuze voor Variant V3. Daarbij kan ook de mening van de afzonderlijke eigenaren van belang zijn.
- Bij een keuze voor Variant V3 Oost Verkort zullen de voordelen van die variant (beperken van tijdelijke hinder van het tijdelijk spoor en stedenbouwkundige voordelen) op zijn minst moeten opwegen tegen de nadelen (veel meer te verwerven/amoveren panden en meer/langere geluidsschermen). Daarvoor is nader onderzoek nodig naar de precieze aard en omvang van de voor- en nadelen van beide varianten, tenzij nu al duidelijk zou zijn dat de voordelen van Variant V3 Oost Verkort nimmer zullen kunnen opwegen tegen de nadelen.

- Relevant voor de belangenafweging lijkt AKD in dat kader dat een nadeel van Variant V3 Oost Verkort, namelijk meer en/of langere geluidsschermen, afbreuk doet aan de reden om voor een verdiepte ligging te kiezen.
- Aan mogelijke voordelen voor gebiedsontwikkeling, wat een voordeel van Variant V3 Oost Verkort zou zijn, kan naar de mening van AKD slechts betekenis toekomen in de belangenafweging, indien deze voldoende concreet en (planologisch en financieel) uitvoerbaar zijn. Daartoe lijkt volgens AKD een door de gemeenteraad vastgestelde structuurvisie (of gelijkwaardig document) een vereiste.
- Het feit dat bij de keuze door de Staatssecretaris op 17 juni 2014 en in de Bestuursovereenkomst van juni 2015 Variant V3 als voorkeursvariant c.q. uitgangspunt is aangewezen, maakt naar de mening van AKD niet dat thans niet meer voor Variant V3 Oost Verkort gekozen zou kunnen worden.

De risico's in de onteigeningsprocedure zijn bij beide varianten (in meer of mindere mate) aan de orde en daarmee niet zo zeer onderscheidend voor de keuze tussen beide varianten. Eén aspect noemen wij hier expliciet, omdat dit specifiek bij variant V3 Oost Verkort aan de orde is. Het betreft artikel 38 van de onteigeningswet (Ow) dat bepaalt dat de eigenaar van een gebouw, indien een gedeelte daarvan onteigend moet worden, kan vorderen dat het gehele gebouw onteigend wordt. Bij variant V3 Oost Verkort is aangegeven dat 37 appartementen in twee appartementencomplexen niet meer bewoonbaar zullen zijn en die delen van de complexen daarom aangekocht of onteigend moeten worden. Indien de (gezamenlijke) eigenaar(s) van die complexen een beroep zou(den) doen op artikel 38 Ow, zullen echter de volledige complexen verworven of onteigend moeten worden. Het lijkt AKD zinvol om dit aspect in de afweging te betrekken.

5. GEBIEDSVISIE SPOORZONE VUGHT EN BEOORDELING OP RUIMTELIJKE KWALITEIT

In opdracht van de gemeente Vught heeft stedenbouwkundig bureau LOS Stad om Land de opdracht gekregen deze visie op te stellen. De werkgroep Gebiedsvisie Spoorzone bestaande uit bewoners en ander belanghebbenden, de gemeente Vught en ProRail is betrokken bij het opstellen van de gebiedsvisie. Vanaf 14 oktober tot en met 25 november 2015 lag de concept Gebiedsvisie spoorzone Vught ter inzage. Ten tijde van het opstellen van deze Aanvulling van het Informatiedocument is de conceptrapportage beschikbaar.

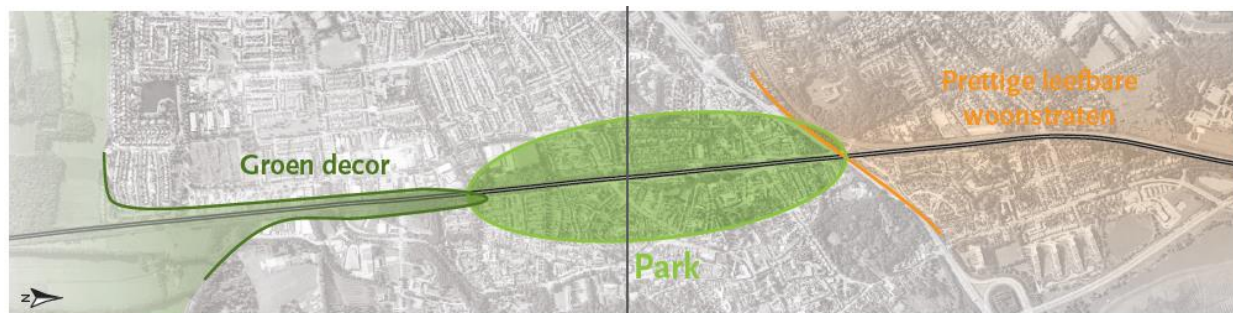
De gebiedsvisie op hoofdlijnen

De Gebiedsvisie spoorzone Vught bevat onder meer de herontwikkelingskansen van de spoorzone te Vught. Die worden vormgegeven aan de hand van 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.

De visie is nader uitgewerkt voor de 3 delen van de spoorzone.

Vught Noord: Prettige leefbare woonstraten, Vught Midden: Park en Vught Zuid: Groen decor.



Afbeelding 4: Indeling spoorzone Vught waarin ambities op eigen wijze en onderling verschillend worden uitgewerkt

In Vught Noord worden de groene geluidsschermen boven de tunnel bij de Loonsebaan onderbroken met een geheel glazen geluidsscherm om de continuïteit van de Loonsebaan te ondersteunen. Waar mogelijk worden bomen geplant zodat Vught Noord groen blijft. In Vught Midden wordt de doorlopende ruimte zoveel mogelijk ontwikkeld als een park dat één geheel vormt. Het stationsdek wordt een belangrijke ontmoetingsruimte in Vught met een moderne uitstraling. In Vught Zuid wordt het fraaie buitengebied de kern Vught ingetrokken door een groen decor te creëren.

Deze visie vertaalt zich onder andere naar groene geluidsschermen met een groene voet. Deze geluidsschermen verspringen weinig van hoogte en waar de schermen hoger dan 4,5 meter zijn, wordt het bovenste deel transparant uitgevoerd. Omwille van de beperkte ruimte in de omliggende straten bevat de visie een gewenste verhouding tussen de hoogte van de schermen en de hoogte van de aanliggende woningen.

Vergelijking op ruimtelijke kwaliteit van de Variant V3 en Variant V3 Oost Verkort

De uitkomsten uit de Gebiedsvisie spoorzone Vught en beoordeling op ruimtelijke kwaliteit zijn integraal in dit hoofdstuk overgenomen. De Vergelijking op ruimtelijke kwaliteit tussen de varianten bevat

- een toekomstige ambitie op Variant V3 en variant V3 Oost Verkort. Deze ambitie wijkt op specifieke onderdelen af van de ontwerpen die ten tijde van de Koepelnotitie zijn gepubliceerd;
- een vergelijking op basis van de matrix van habiforum, waarin de varianten onderling worden vergeleken, in tegenstelling tot een vergelijking met de huidige situatie of met een referentievariant;
- een vergelijking waarin toekomstige herontwikkelingskansen worden meegenomen.

Dit verklaart de verschillen met de uitkomsten uit de Aanvulling van de Variantennota (hoofdstuk 6)

De varianten Variant V3 en Variant V3 Oost Verkort zijn door bureau LOS in opdracht van de gemeente Vught vergeleken op de ambities van de gebiedsvisie. Ten tijde van het opstellen van deze Aanvulling van het Informatiedocument is alleen de conceptrapportage beschikbaar.

In de beoordeling op de ambities zijn 3 invalshoeken van ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde) opgenomen. Daarbinnen zijn 15 aspecten benoemd. Op basis daarvan is met een onderlinge vergelijking tussen de Variant V3 en Variant V3 Oost Verkort een waardering gegeven. LOS heeft gekozen om de waardering op 2 niveaus te maken om genuanceerde afwegingen te voorkomen. Het betreft een waardering waarbij één variant beter scoort dan de andere variant, gemarkeerd met '+ versus 0' en de waardering dat één variant slechter scoort dan de andere variant, gemarkeerd met '- versus 0'.

Vergelijking van de aspecten

De vergelijking is in de volgende tabel samengevat. Onder de tabel worden de onderscheidende aspecten toegelicht.

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

Tabel 5: Samenvattende tabel regionale beoordeling ruimtelijke kwaliteit

Variant V3 Oost Verkort bevat meer mogelijkheden tot herontwikkeling van de omgeving dan Variant V3. Met de herontwikkeling kan een impuls worden gegeven aan de omgeving en nieuwe samenhang worden gecreëerd.

De relatief grotere aantasting van historische ruimte en monumentaal groen in Variant V3 Oost Verkort ten opzichte van Variant V3 wordt negatief beoordeeld. Een belangrijke rol speelt de kap van monumentale bomen bij het station en de Molenvenseweg en het doorbreken van de historische patronen aan de Repelweg, Rembrandtlaan en Spoorlaan.

Variant V3 wordt positiever beoordeeld op inpassing in de omgeving dan Variant V3 Oost Verkort. Met name de kortere lengte van de geluidsschermen, het hoger aantal dwarsrelaties voor fietsverkeer en de handhaving van de locatie van de parkeerplaatsen rond het station zijn bepalend.

Met betrekking tot ruimtelijke werking wordt Variant V3 Oost Verkort positiever beoordeeld dan Variant V3. Met name de grotere ruimte voor het park, de instandhouding van een groter gebied met waardevol groen en de gemiddeld grotere afstand tussen de geluidsschermen en de woningen worden positief beoordeeld.

6. AANVULLING VARIANTENNOTA MILIEU EFFECTEN V3 EN V3 OOST VERKORT

De uitkomsten uit de Aanvulling van de Variantennota zijn integraal in dit hoofdstuk overgenomen. De beoordelingen op ruimtelijke kwaliteit tussen de varianten bevat

- een beoordeling op basis van de MER-systematiek, waarin de varianten worden vergeleken met de referentievariant. In specifieke gevallen is een vergelijking gemaakt tussen de varianten en de huidige situatie.
- een beoordeling die zich voor wat betreft stedelijke en landschappelijke inpassing met name richt op de aantasting van de huidige ruimtelijke situatie te Vught.

Dit verklaart de verschillen met de uitkomsten uit de Vergelijking op Ruimtelijke kwaliteit (hoofdstuk 5)

De Aanvulling van de Variantennota van januari 2014

Op 17 december 2015 is het streven dat de bestuurders (de wethouder van Vught, de gedeputeerde van de provincie Noord-Brabant en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu) hun voorkeur bepalen voor één van de twee varianten voor de verdiepte ligging van het spoor in Vught. Vergeleken met de Koepelnotitie van mei 2015 is in de Aanvulling Variantennota nader onderzoek gedaan naar:

- Effecten van V3 en V3 Oost Verkort in de eindsituatie, te weten:
 - Effecten tussen de Postweg en Wolfkamerweg (in plaats van Den Bosch Zuid en Boxtel, zoals in de Koepelnotitie) om de verschillen tussen V3 en V3 Oost Verkort beter te kunnen duiden.
 - Metingen van trillingen in de huidige situatie, om de effecten in de eindsituatie beter te kunnen inschatten. Effecten op het niveau van afzonderlijke panden in de eindsituatie worden in het OTB opgenomen.
 - Het verwerken van ecologische veldinventarisaties uit 2015 in de effectbeoordeling natuur.
 - Het toespitsen van de effectbeoordeling van stedelijke en landschappelijke inpassing in Vught, door de beoordeling uit te werken voor Vught Noord, Vught Midden en Vught Zuid.
- Effecten als gevolg van het tijdelijk spoor in V3.

Effecten V3 en V3 Oost Verkort

In onderstaande tabel zijn de belangrijke en/of onderscheidende effecten voor V3 en V3 Oost Verkort weergegeven.

Thema	Beoordelingscriterium	Referentie	V3	V3 Oost Verkort
Haalbaarheid	Hinder voor treinverkeer en punctualiteit in de bouwfase	0	-	0
	Hinder voor wegverkeer en barrières in de bouwfase	0	--	-
	Hinder voor omgeving in de bouwfase	0	--	-
Geluid	Aantal (ernstig) gehinderden & geluidbelast oppervlak	0	+	+
Trillingen	Trillingshinder	0	-	-
Externe veiligheid	Groepsrisico	0	-	-
Stedelijke en landschappelijke inpassing	Landschap	0	-	-
	Cultuurhistorie	0	-	--
	Ruimtelijke kwaliteit	0	+	--
	Ruimtelijke functies	0	--	---
Natuur	Aantasting beschermde soorten	0	-	--
Archeologie	Aantasting gebieden met bekende en te verwachten waarden.	0	--	---

Tabel 6: Effectbeoordeling Aanvulling Variantennota 2015

De overall conclusies ten aanzien van de milieueffecten in de Koepelnotitie zijn robuust gebleken. Op het aspect geluid is de beoordeling gewijzigd aangezien het traject waarnaar is gekeken is verkleind naar de Postweg – Wolfskamerweg. In de Koepelnotitie is gekeken naar Den Bosch Zuid tot Boxtel.

Voor haalbaarheid geldt dat variant V3 tijdens de bouwfase meer hinder veroorzaakt voor treinverkeer en wegverkeer dan Variant V3 Oost Verkort. De hinder voor de omgeving tijdens de bouwfase in variant V3 wordt met name veroorzaakt door de aanleg en het gebruik van het tijdelijk spoor dat relatief dicht op de bebouwing ten westen van het spoor ligt.

Door het verdiept aanleggen van het spoor in Vught neemt de geluidhinder af (+). De verdiepte ligging in Vught zorgt ook voor een afname van de visuele hinder en barrièrewerking in beide varianten. De trillingshinder neemt in beide varianten toe, waarbij geen onderscheid in de varianten is. De toename van het aantal goederentreinen leidt verder in beide varianten tot een gelijkwaardige afname van de externe veiligheid zonder dat een onveilige situatie ontstaat (wettelijke normen worden niet overschreden).

Variant V3 Oost Verkort wordt voor de eindsituatie negatiever beoordeeld voor de milieueffecten op natuur en stedelijke en landschappelijke inpassing dan Variant V3, omdat de ruimtelijke kwaliteit wordt aangetast en de ruimtelijke functies en beschermde soorten in grotere mate worden aangetast. Dit als gevolg van het verschuiven van het spoor in oostelijke richting in Variant V3 Oost Verkort. Omwille van die verschuiving worden panden gesloopt en wordt aangrenzend groen verwijderd. Deze conclusie is ook getrokken in de Koepelnotitie. Ze zijn beter onderbouwd voor natuur aan de hand van veldinventarisaties

naar beschermde soorten en voor stedelijke en landschappelijke inpassing door onderscheid te maken in noord, midden en zuid Vught.

Ten slotte is de kans groter dat archeologische schade optreedt in Variant V3 Oost Verkort omdat het meer oostelijk gelegen spoor een groter gebied met archeologische (verwachtings)waarden worden aangetast. Deze conclusie is gelijk aan die in de Koepelnotitie.

Effecten tijdelijk spoor V3

Er treden als gevolg van het tijdelijk spoor in V3 effecten op geluid op indien geen maatregelen getroffen worden. De toename is vooral aan de noordzijde van de N65 aan de orde, waar in de tijdelijke situatie de bestaande geluidsschermen afgebroken worden en het spoor dichterbij de woningen komt te liggen. Ten zuiden van de N65 is lokaal ook sprake van een toename omdat het spoor dichterbij de woningen aan de westzijde komt te liggen. De toename is hier relatief beperkt, omdat de snelheid in de tijdelijke situatie 80 km/uur is. Genoemde effecten kunnen worden vermeden door het toepassen van de volgende maatregelen:

- Ten noorden van Vught aansluiting: verplaatsen van de bestaande schermen naar de buitenzijde zodat er voldoende ruimte is voor de aanleg van het nieuwe spoor en het gebruik van het tijdelijke spoor.
- Ten zuiden van Vught aansluiting: het plaatsen van minischermen aan de westzijde van het spoor van km 51,730 tot km 52,060.

Ook de oriëntatie en beleving worden door het tijdelijk spoor met de tijdelijke schermen aangetast, omdat het spoor dichterbij panden langs het spoor komt te liggen. Daarnaast neemt de trillingshinder toe wanneer een tijdelijk spoor in V3 wordt aangelegd. Voor 12 panden geldt daarbij dat de maximale trillingswaarde van 3.2 wordt overschreden. Van die woningen zijn er 6 tijdens de bouw niet bereikbaar en zullen tijdens de bouw niet worden bewoond. De andere 6 woningen worden als niet-bewoonbaar tijdens de bouw aangewezen.

Door de aanleg van een tijdelijk spoor in variant V3 worden 9 jaarrond beschermde nesten van de huismus en 6 jaarrond beschermde nesten van de gierwaluw aangetast. De nesten bevinden zich in panden aan de westzijde van het tijdelijke spoor (Aert Heymlaan, van Miertstraat). Deze panden worden niet gesloopt, waardoor de nesten niet permanent worden aangetast. De verstoring treedt daarmee alleen op zolang het tijdelijk spoor in gebruik is. Naast de aantasting van nesten wordt voor beide soorten mogelijk ook de functionele omgeving aangetast doordat bomen en ander groen aan de westzijde van het huidige spoor gekapt wordt..

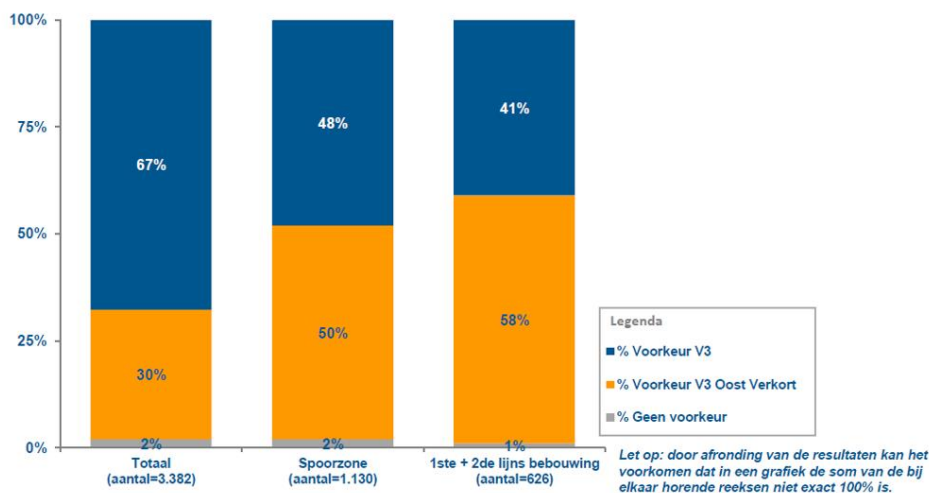
7. CONSULTATIE VERDIEPTE LIGGING SPOOR VUGHT

Van 19 september tot en met 6 oktober 2015 zijn in totaal 19.752 uitnodigingen ter deelname verzonden aan de inwoners van Vught in de leeftijd van 18 jaar of ouder en aan eigenaren die panden of gronden bezittend die direct aan het spoor liggen. Voor de leesbaarheid wordt verder gesproken over de inwoners van Vught. Zij hebben de gelegenheid gekregen om hun voorkeur aan te geven voor Variant V3 of Variant V3 Oost Verkort en die voorkeur nader toe te lichten. Om de bewoners van de 1ste en 2de lijns bebouwing extra te attenderen op de consultatie zijn medewerkers vanaf 28 september langs de deuren gegaan.

De resultaten zijn onderverdeeld in 3 zones:

- Alle inwoners van Vught
- Alle inwoners van Vught, die in de spoorzone wonen (dichter dan 100 meter bij het spoor).
- Alle inwoners van Vught, die in de 1ste of 2de lijns bebouwing langs het spoor wonen.

Op de consultatie hebben 3.382 inwoners uit Vught gereageerd. Dit is een respons van 17% over het totaal van benaderde mensen. Van de inwoners van Vught heeft 67% de voorkeur aan de Variant V3. 30% heeft een voorkeur voor Variant V3 Oost Verkort. In de spoorzone hebben 1.130 inwoners gereageerd, hetgeen zich vertaalt naar een response van 38%. Binnen de spoorzone heeft 50% de voorkeur voor Variant V3 Oost Verkort en 48% heeft een voorkeur voor Variant V3. Binnen de 1ste en 2de lijns bebouwing hebben 626 deelnemers gereageerd. Dat is een response van 43%. Van deze groep heeft 58% een voorkeur voor Variant V3 Oost Verkort aangegeven, terwijl 41% een voorkeur heeft voor Variant V3. Ten slotte blijkt uit de Consultatie dat de inwoners die westelijk van het spoor wonen in meerderheid een voorkeur hebben voor Variant V3 Oost Verkort en de inwoners in meerderheid die oostelijk van het spoor wonen een voorkeur hebben voor Variant V3. Hieronder zijn de resultaten in een grafiek samengevat.



Grafiek 9: Resultaten van de consultatie te Vught

Met de consultatie wordt inzichtelijk hoe de voorkeur voor Variant V3 of Variant V3 Verkort verdeeld is in de diverse deelgebieden te Vught. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught kunnen rekening houden met deze voorkeuren bij de bepaling van hun keuze.

8. ADVIES KLANKBORDGROEP VUGHT VARIANT V3 – VARIANT V3 OOST VERKORT

De klankbordgroep PHS Vught aan de hand van beknopte presentaties kennisgenomen van de analyse van de juridische uitgangspunten door bureau AKD en de uitkomsten van aanvullend milieuonderzoek door ProRail. Tevens heeft zij kennisgenomen van de concept gebiedsvisie Spoorzone en de uitkomsten van de consultatieronde onder de bevolking van Vught. Deze informatie is nog niet volledig en in detail uitgewerkt. De klankbordgroep geeft op 7 november 2015 het volgende advies aan het bestuurlijk overleg.

De gebiedsvisie geeft het kader waarbinnen de verdere uitvoering gestalte kan krijgen en zou vervolgens tot een structuurvisie moeten worden uitgewerkt. De klankbordgroep dringt er met klem op aan dat het gemeentebestuur van Vught op korte termijn de gebiedsvisie Spoorzone vaststelt, voorafgaand aan het moment dat het bestuurlijk overleg een voorkeur uitspreekt voor

- Variant V3 of Variant V3 Oost Verkort,
- zich committeert aan de kernpunten uit de gebiedsvisie spoorzone,
- zich onlosmakelijk verbindt aan beide varianten en
- de realisatie ervan opneemt in het Project PHS.

Dit betreft de maatregelen die gekoppeld zijn aan de werkzaamheden aan het spoor, de overwegen, de overige maatregelen en de gebiedsontwikkeling in een bredere zin rondom de spoorzone.

Het bestuurlijk overleg dient tegelijk met haar voorkeur voor Variant V3 of Variant V3 Oost Verkort aan te geven op welke manier de gedupeerden adequaat gecompenseerd zullen worden. De uitkomsten van de consultatieronde laten een groot verschil van mening zien, die voor een deel terug is te voeren op de ingrijpende gevolgen voor eigenaren en bewoners langs het spoor bij keuze voor één van de varianten. Elke keuze levert voor een groot aantal inwoners van Vught nadeel op.

Het in het voorjaar van 2015 door de gemeente Vught beschreven concept van 'Maatschappelijk Makelen en Schakelen' belooft bij te dragen aan een goede oplossing voor direct en indirect benadeelde inwoners. Een uitwerking van dit proces is echter bij de klankbordgroep nog niet bekend. Bij het uitspreken van een voorkeur voor Variant V3 of Variant V3 Oost Verkort door het Bestuurlijk Overleg zouden inhoud en verloop van dit proces veel concreter bekend moeten zijn.

Treedt als samenwerkende overheden op in relatie tot 'Maatschappelijk Makelen en Schakelen' op korte termijn in overleg met eigenaren van woningen en bedrijfspanden, die bij aanleg van één van beide varianten aangekocht moeten worden of ingrijpende gevolgen ondervinden, onder meer over de vraag of zij bereid zijn tot een minnelijke regeling. Dit zou de juridische risico's kunnen verminderen.

Geef de ruimte dat er na de keuze voor één van varianten nog creatieve oplossingen of combinaties van uitwerkingen van beide varianten ingebracht kunnen worden (b.v. door de aannemer) binnen de contour van de gekozen variant. Hiermee zou men tegemoet kunnen komen aan de grote verschillen van mening die in de consultatieronde is gebleken.

De klankbordgroep stelt voor om de achtergronden van deze adviezen, die zich voor een belangrijk deel richten op het gemeentebestuur van Vught, nader toe te lichten in een gesprek van haar voorzitter met de burgemeester en de betreffende wethouder.