



# 5. UITWERKING LANDSCHAPSPLAN



## DEELGEBIEDEN



fietstraat

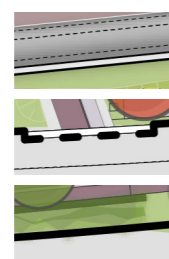
weg

voetgangersgebied

parkeren

bebouwing

perron



spoorzone en bakrand

geluidsschem, transparant

geluidsscherm



bestaande bomen

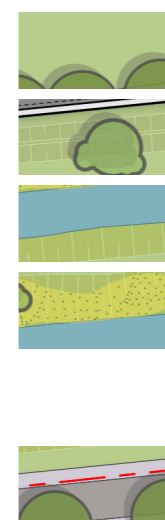
bestaande bomen, monumentaal

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 geluidsschermen is maatvast/ op schaal ingetekend.



## DEELGEBIED VUGHT NOORD, WOONSTRATEN (POSTWEG - N65)





### 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 vraagt 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/boschage 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/boschage 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 overkluisen. 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 weerszijde van het spoor.

Het transparante deel van het geluidsscherm 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 vraagt 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.

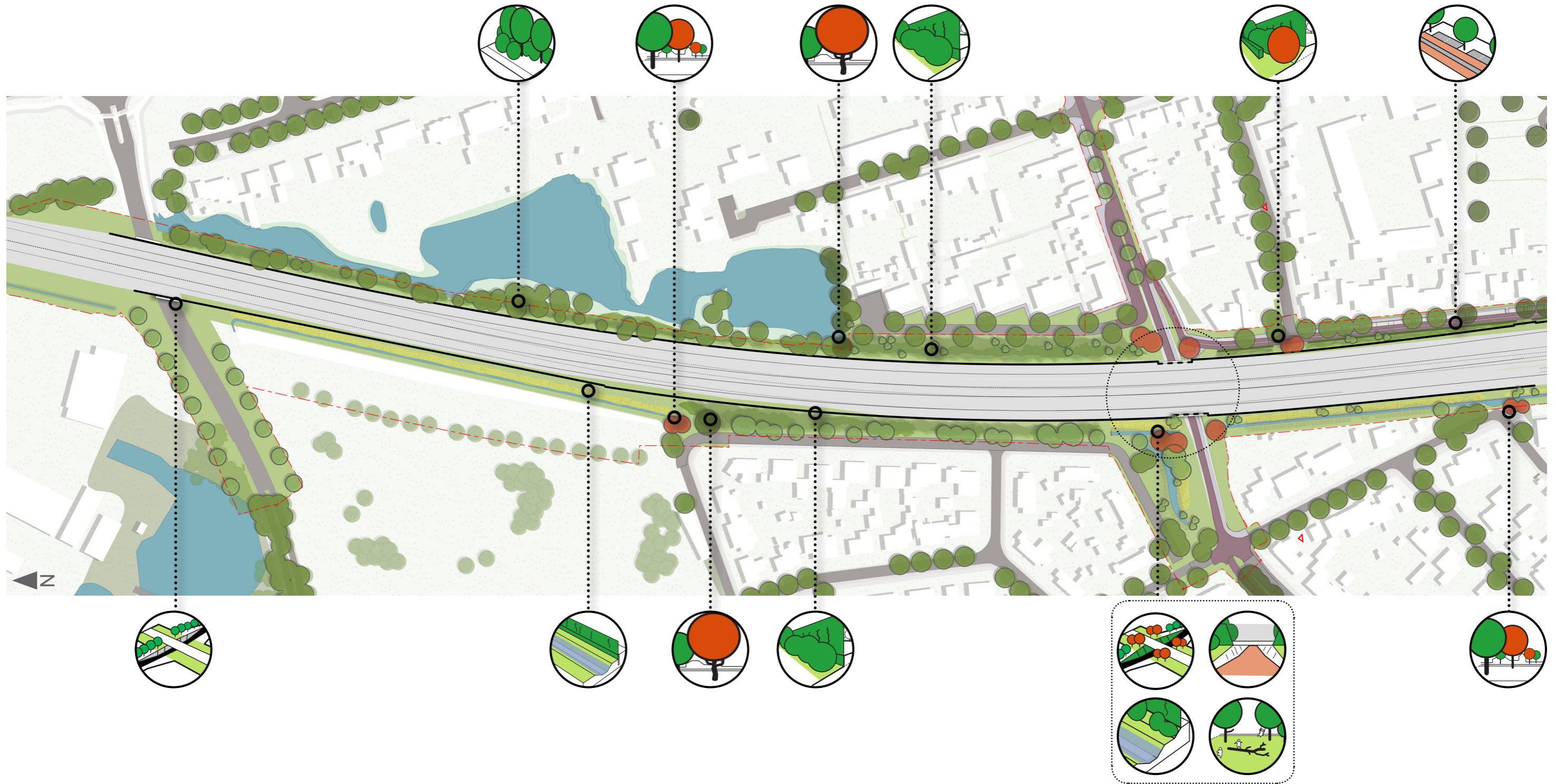
Aan de woningzijde van de Molenvenseweg en de Pieter Bruegellaan blijven de bomen gehandhaafd en worden afgewisseld met parkeerplaatsen.

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.

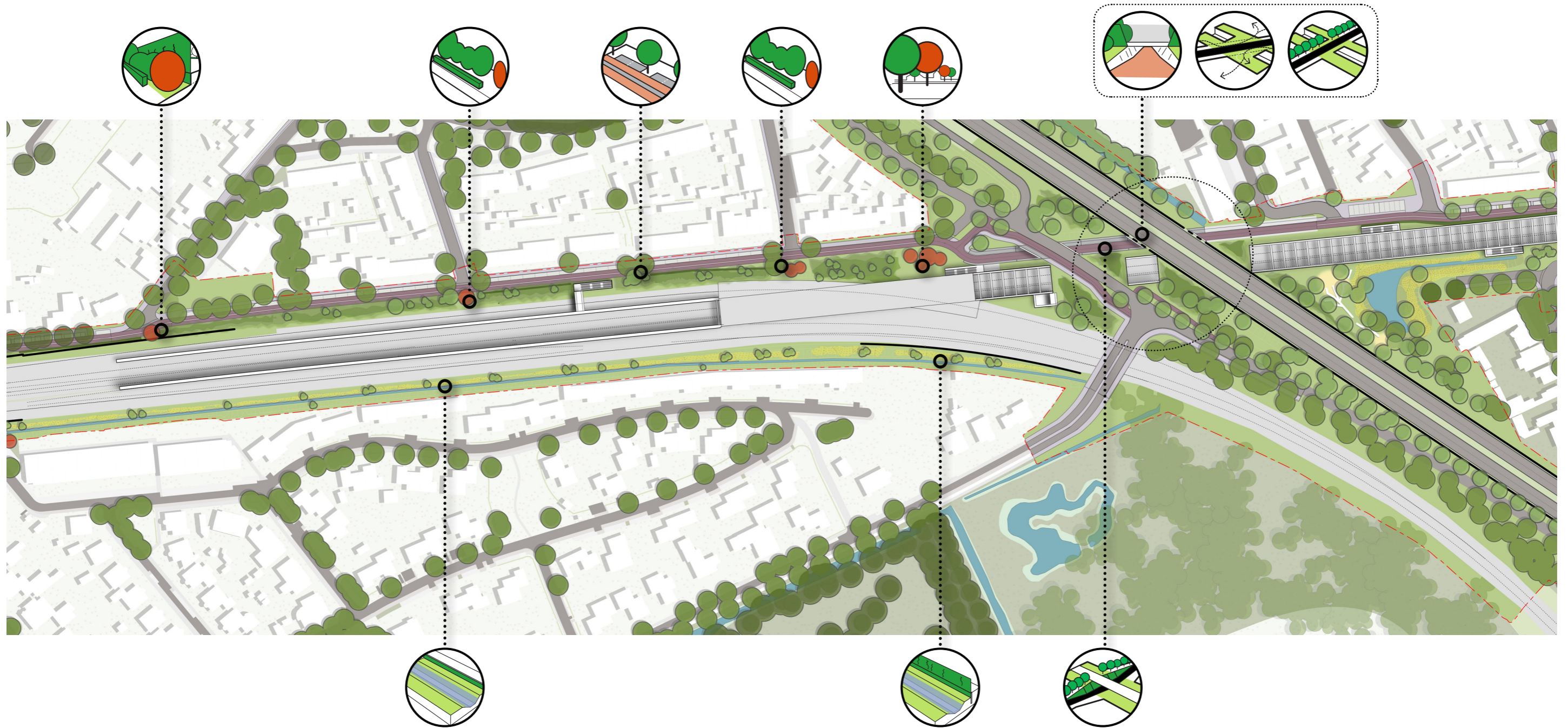


# PLANKAART VUGHT NOORD, WOONSTRATEN (POSTWEG - N65)

SCHAAL 1 : 2000









## PLANKAART VUGHT WEST, KENNEDYLAAN - DE BRÉAUTÉLAAN

SCHAAL 1 : 2000







## PLANKAART VUGHT N65





### 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 de tunnel mogelijk te maken.



# PLANKAART VUGHT N65

SCHAAL 1 : 2000







## DEELGEBIED VUGHT MIDDEN, N65 - MOLENSTRAAT (PARK EN STATIONSGBIED)



### 5.3.3 DEELGEBIED 3 MIDDEN: PARK EN STATIONSGBIED

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 ontstaan.

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 Ouwkerk. 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.

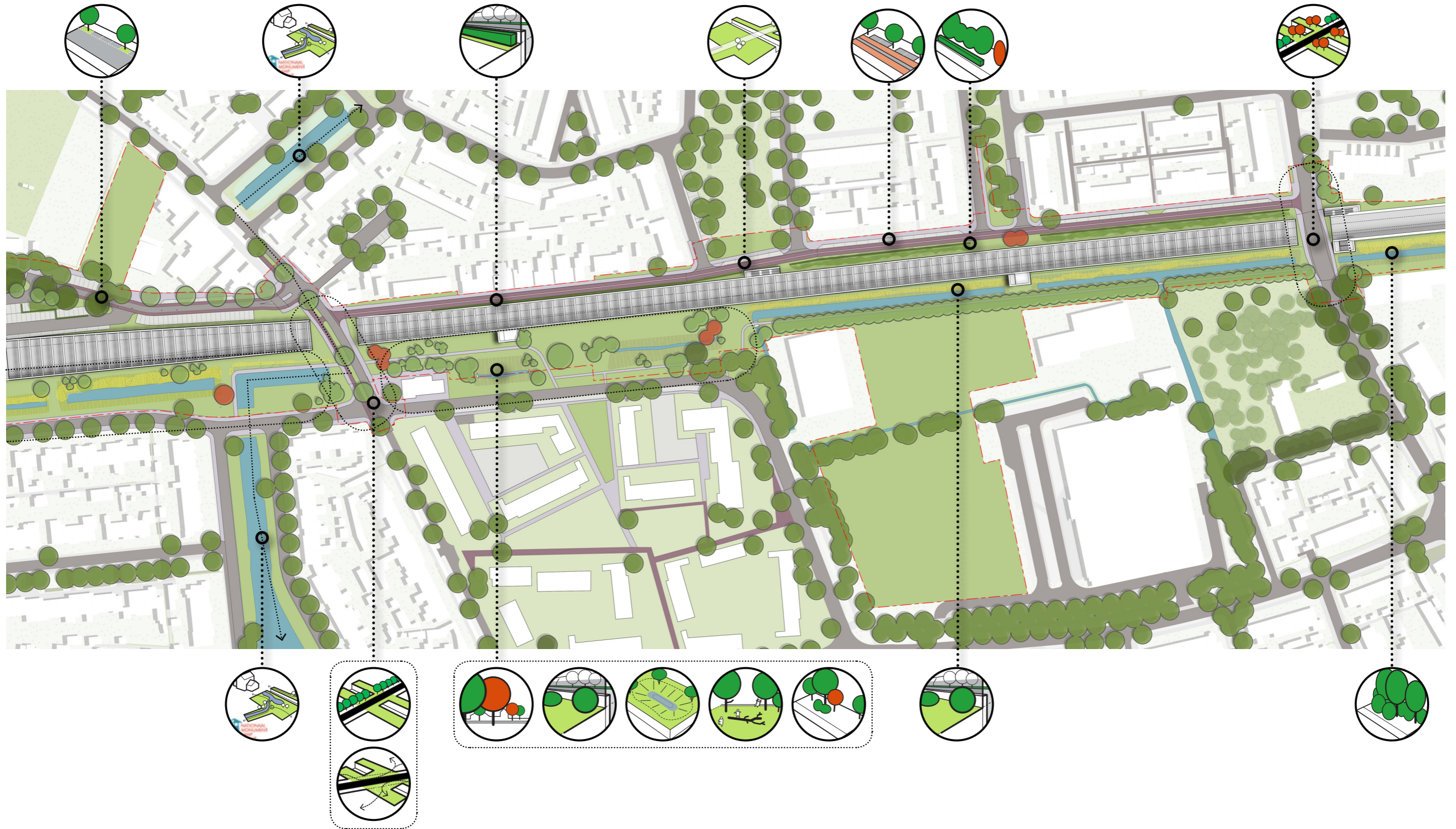


# PLANKAART VUGHT MIDDEN, N65 - MOLENSTRAAT (PARK EN STATIONSGBIED)

SCHAAL 1 : 2000









## DEELGEBIED VUGHT ZUID (MOLENSTRAAT - KLEIN BRABANT)



#### 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 plaats.



## PLANKAART VUGHT ZUID (MOLENSTRAAT - KLEIN BRABANT)

SCHAAL 1 : 2000













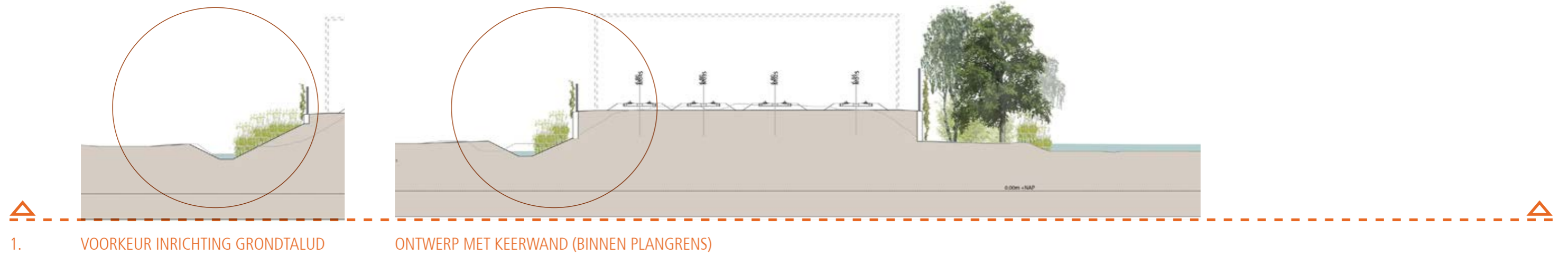
# 6. RUIMTELIJK ONTWERP



# PLANKAART VUGHT NOORD, DEEL 1

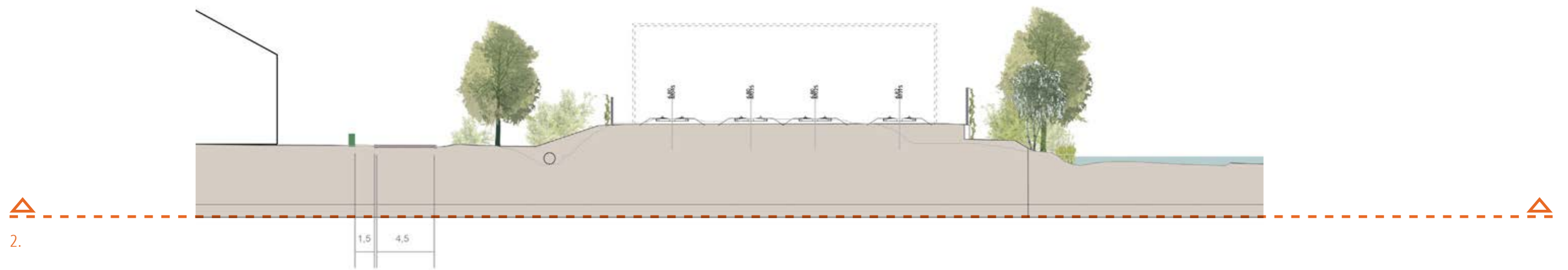
SCHAAL 1 : 1000





## REUTSEPLAS

SCHAAL 1 : 200



## WILLEM III-LAAN - REUTSEPLAS

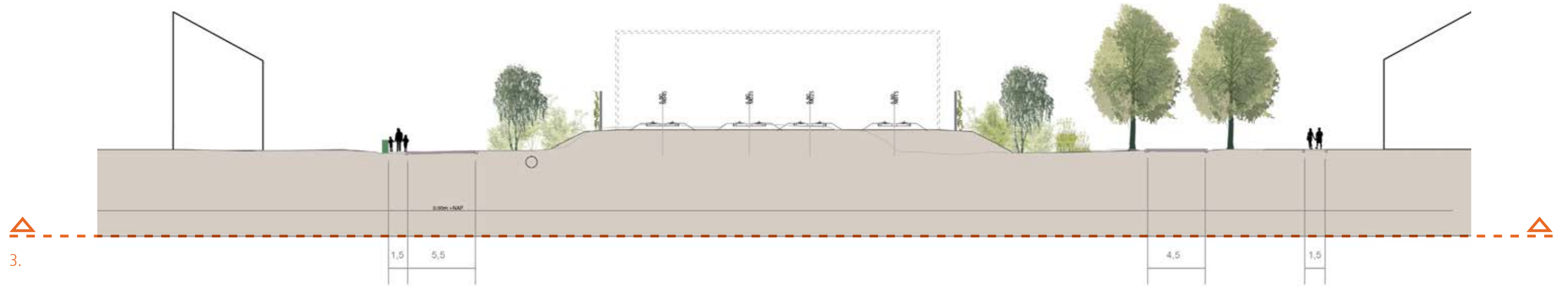
SCHAAL 1 : 200



## PLANKAART VUGHT NOORD, DEEL 2

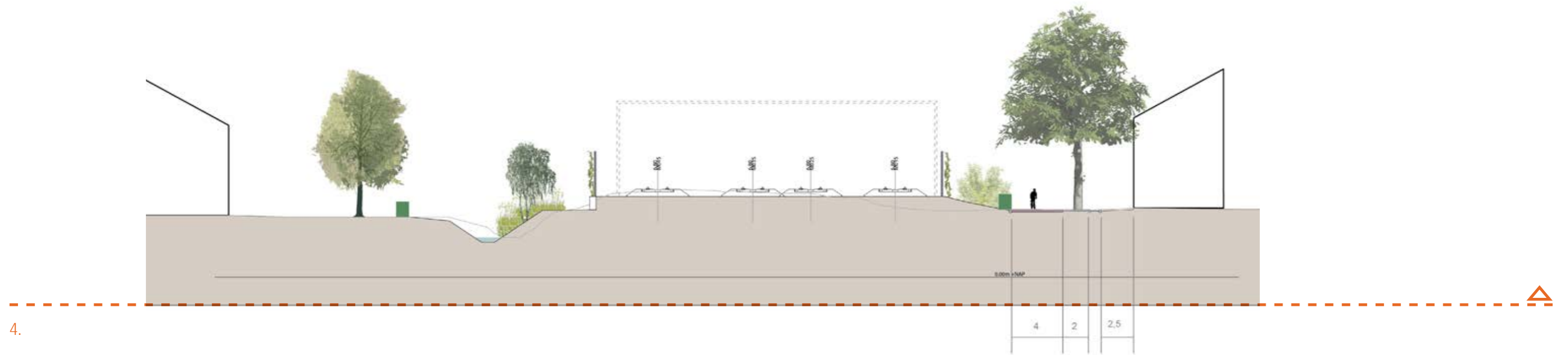
SCHAAL 1 : 1000





### WILLEM III-LAAN - ISABELLA STRAAT

SCHAAL 1 : 200



### VERLENGDE KAMPDIJKLAAN - MOLENVENSEWEG NOORD

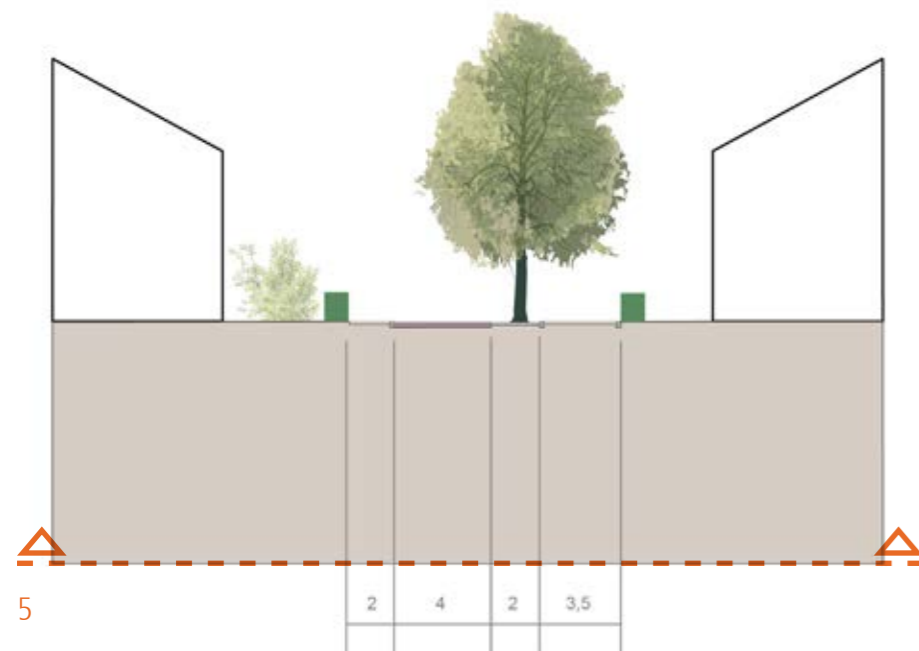
SCHAAL 1 : 200



## PLANKAART VUGHT NOORD, LOONSEBAAN

SCHAAL 1 : 1000





## LOONSEBAAN

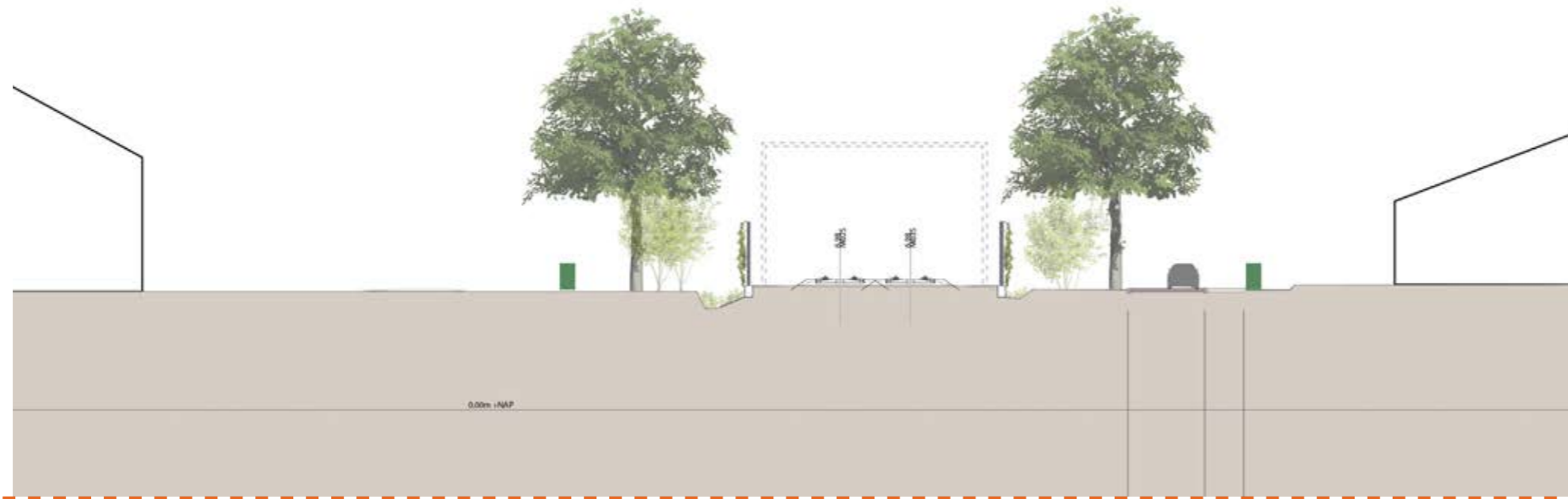
SCHAAL 1 : 200



## PLANKAART VUGHT WEST, KENNEDYLAAN - DE BRÉAUTÉLAAN

SCHAAL 1 : 1000





## LIJSTERBESLAAN

SCHAAL 1 : 200

## RELAISHUIS

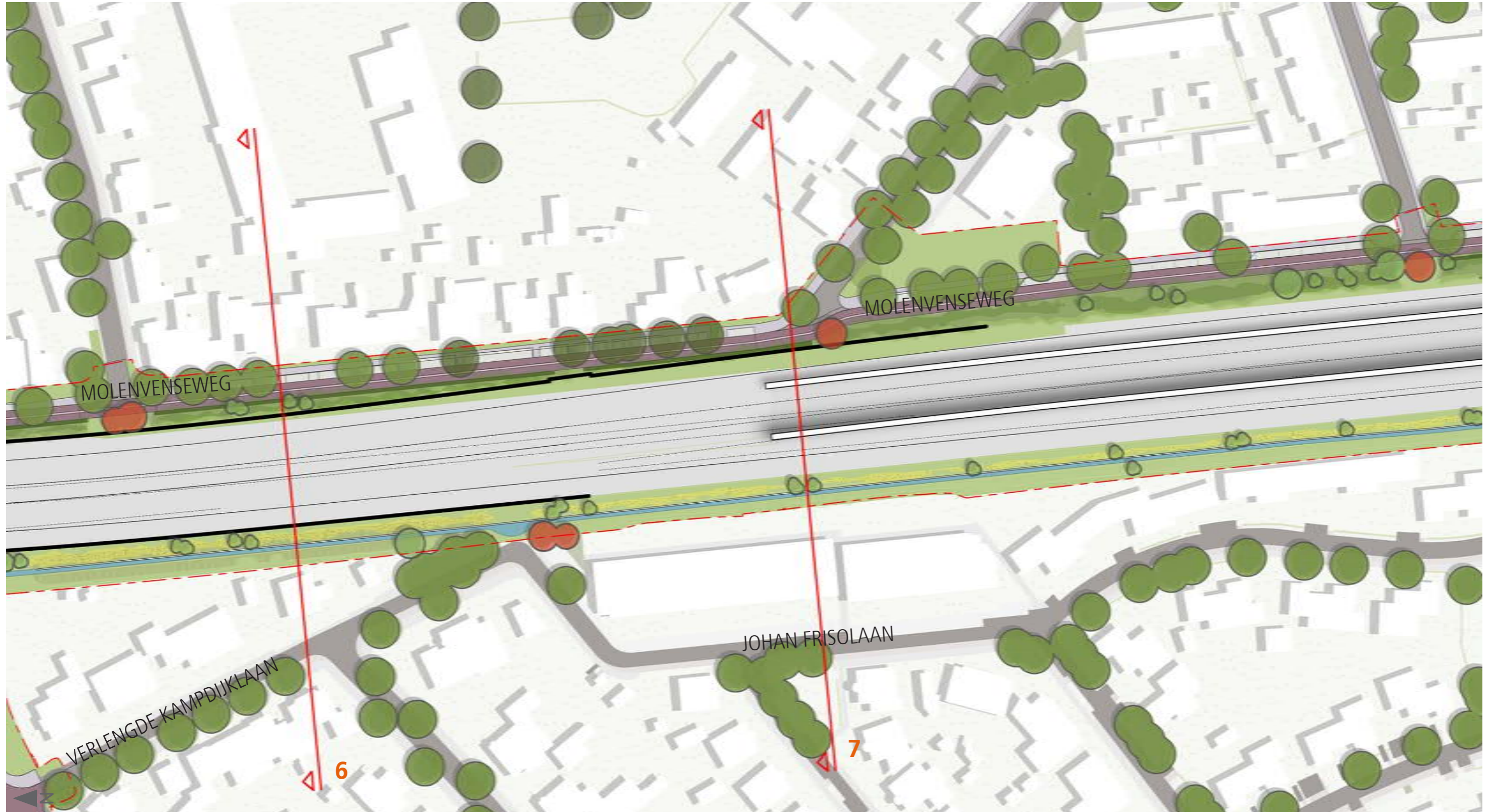
SCHAAL 1 : 200

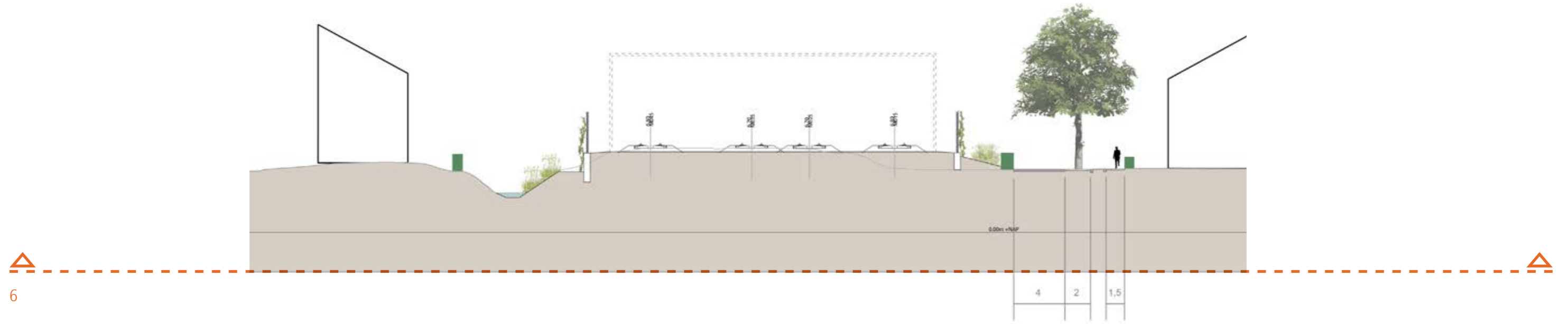




## PLANKAART VUGHT NOORD, DEEL 3

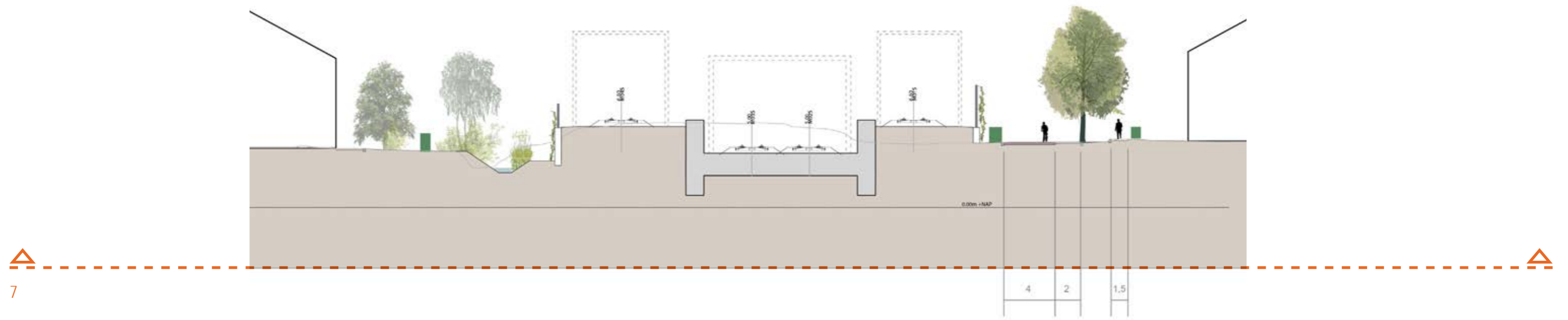
SCHAAL 1 : 1000





## VERLENGDE KAMPDIJKLAAN - MOLENVENSEWEG MIDDEN

SCHAAL 1 : 200



## JOHAN FRISOLAAN - MOLENVENSEWEG ZUID

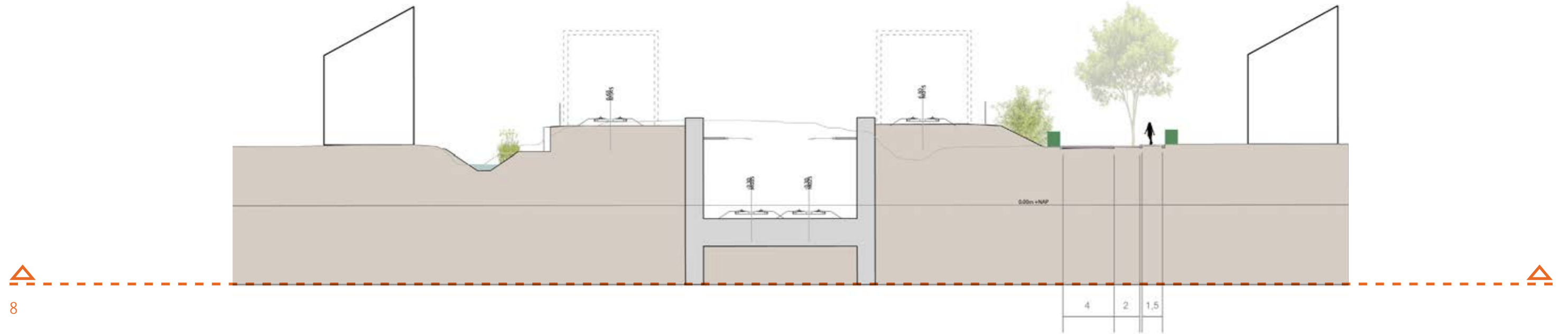
SCHAAL 1 : 200



## PLANKAART VUGHT NOORD, DEEL 4

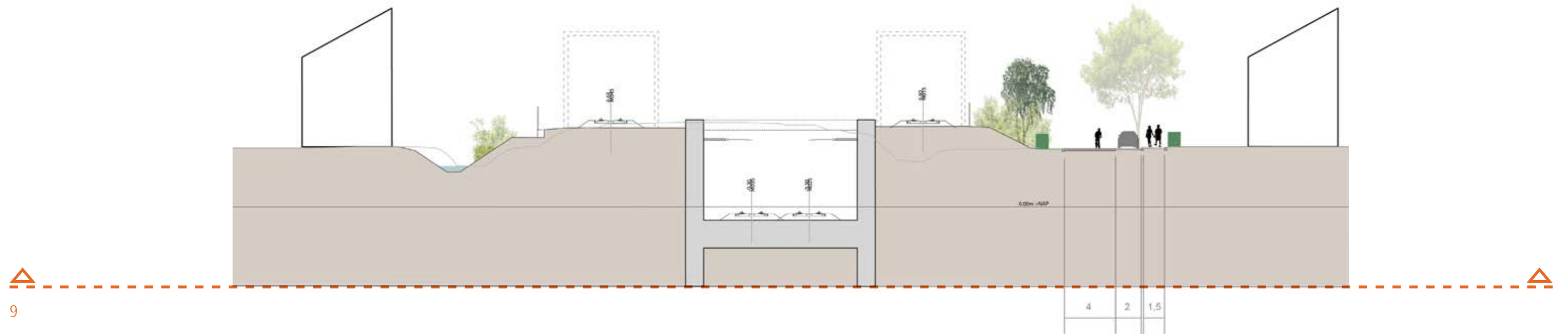
SCHAAL 1 : 1000





## MARGRIETLAAN - PIETER BRUEGELLAAN NOORD

SCHAAL 1 : 200



## MARGRIETLAAN - PIETER BRUEGELLAAN ZUID

SCHAAL 1 : 200

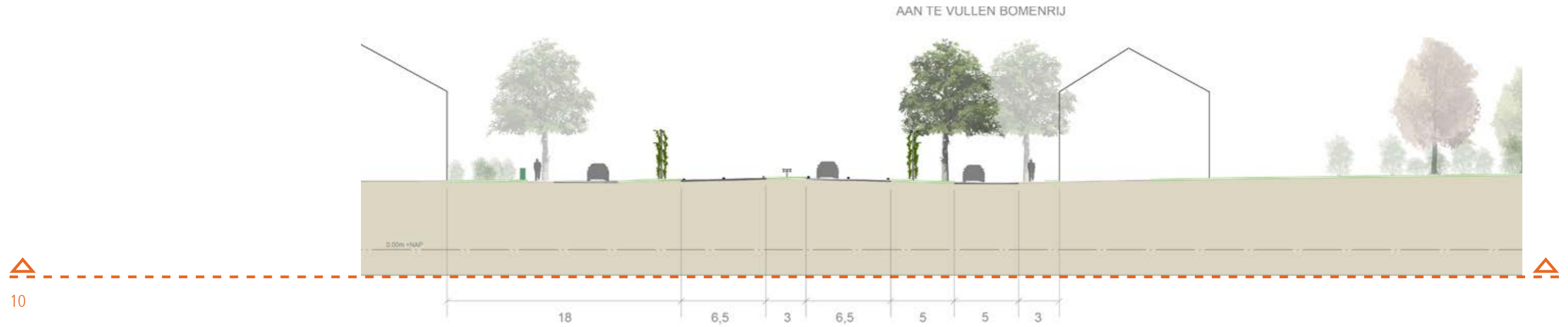


## PLANKAART VUGHT N65, DEEL 1

SCHAAL 1 : 1000

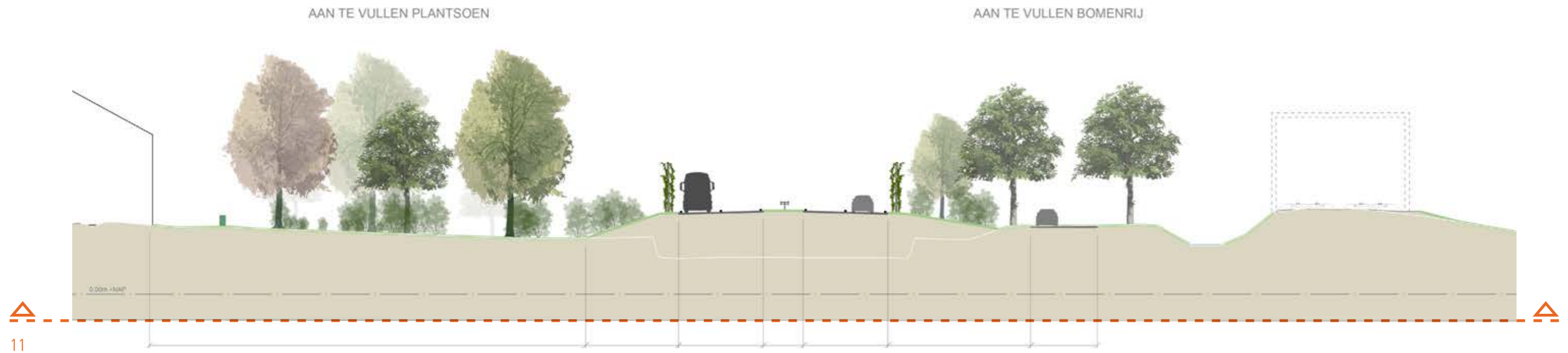






### N65 - KILOMETRERING 4200

SCHAAL 1 : 200



### N65 - KILOMETRERING 4000

SCHAAL 1 : 200



## PLANKAART VUGHT N65, DEEL 2

SCHAAL 1 : 1000







## N65 - KILOMETRERING 3730

SCHAAL 1 : 200

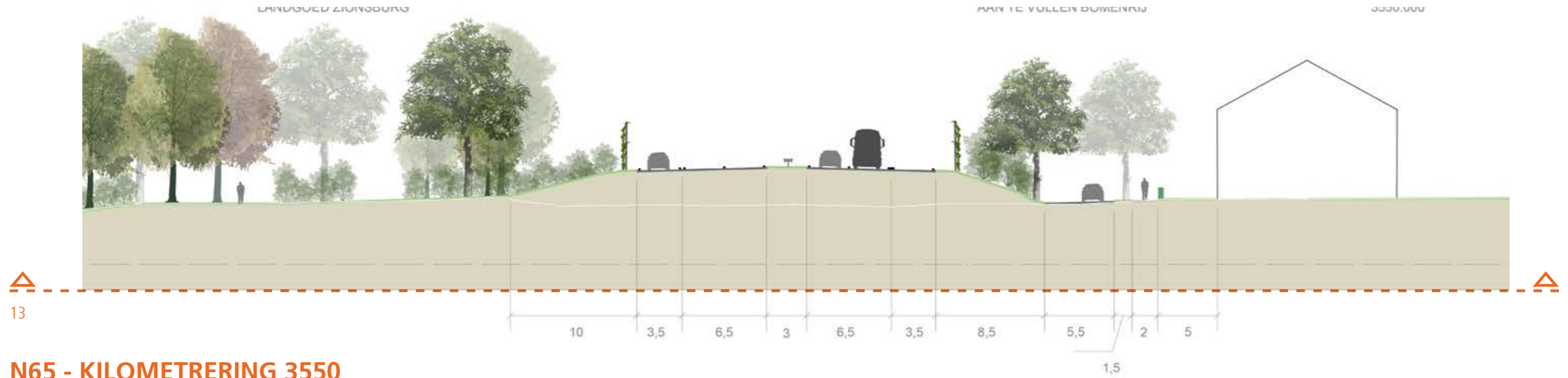


## PLANKAART VUGHT N65, DEEL 3

SCHAAL 1 : 1000

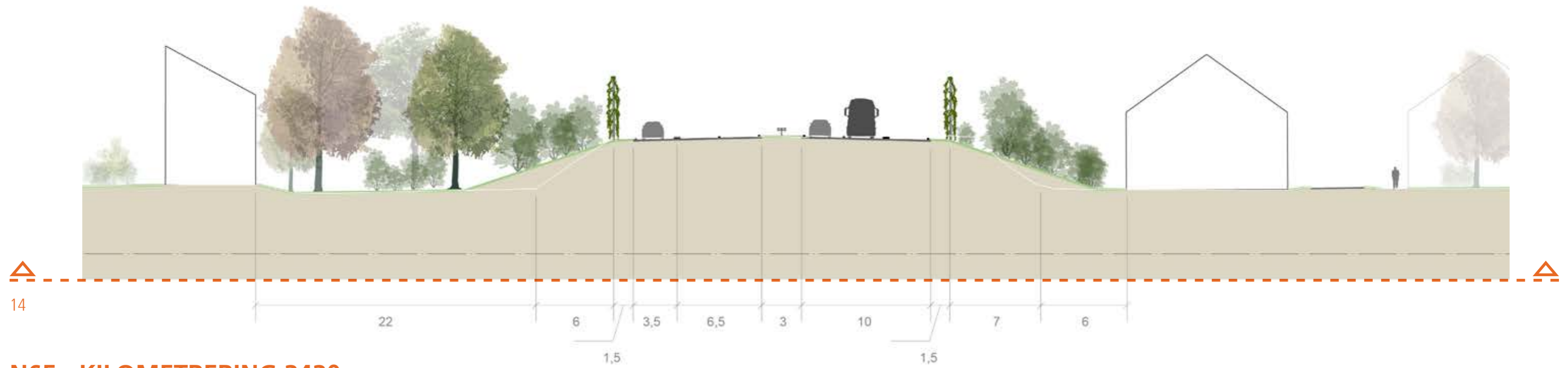






### N65 - KILOMETRERING 3550

SCHAAL 1 : 200



### N65 - KILOMETRERING 3430

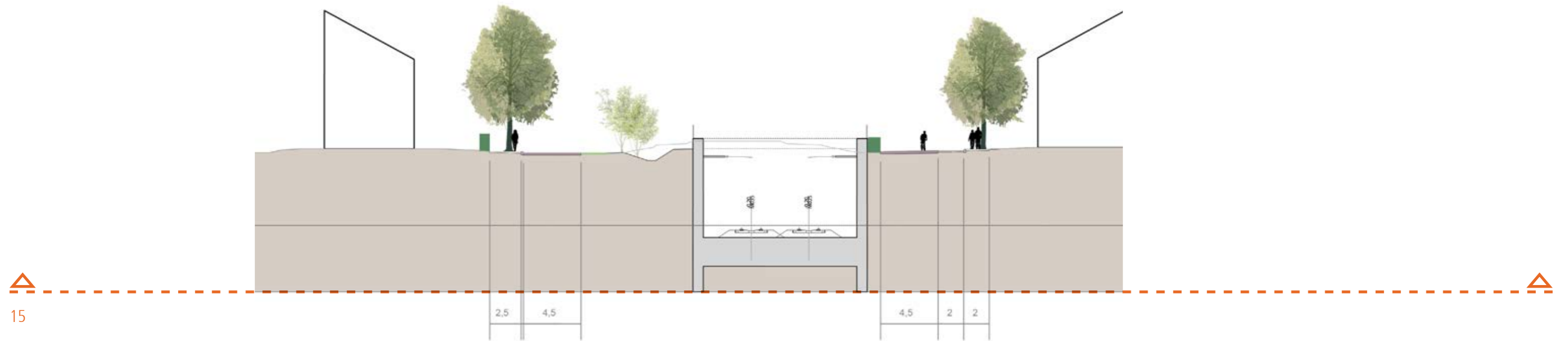
SCHAAL 1 : 200



## PLANKAART VUGHT MIDDEN, DEEL 1

SCHAAL 1 : 1000





## AERT HEYMLAAN - REMBRANDTLAAN

SCHAAL 1 : 200



## PLANKAART VUGHT MIDDEN, DEEL 2A

SCHAAL 1 : 1000



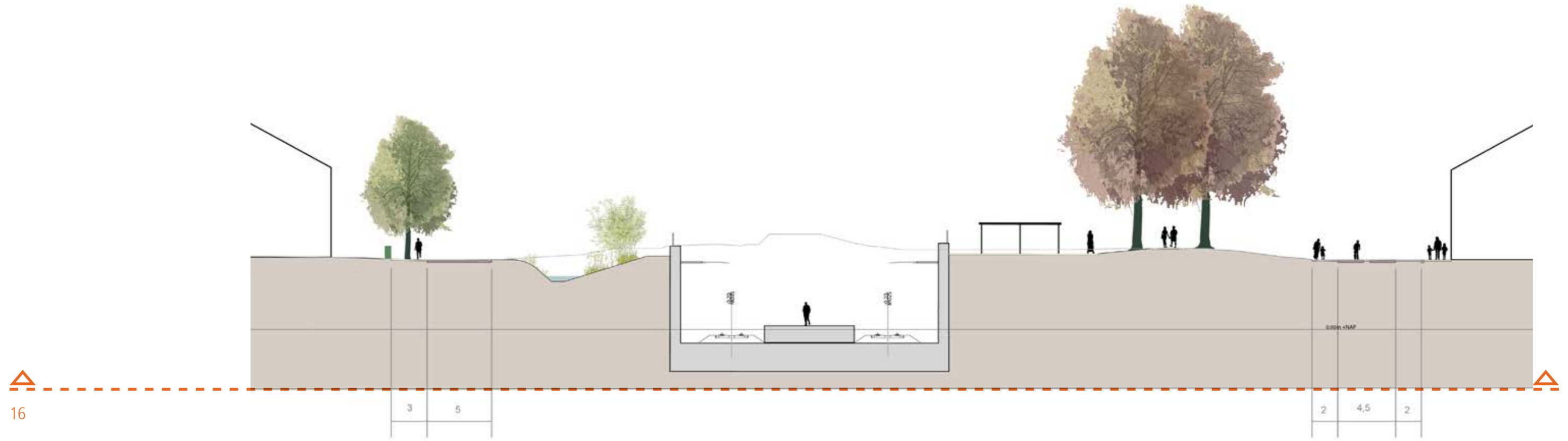


## PLANKAART VUGHT MIDDEN, DEEL 2B

SCHAAL 1 : 1000

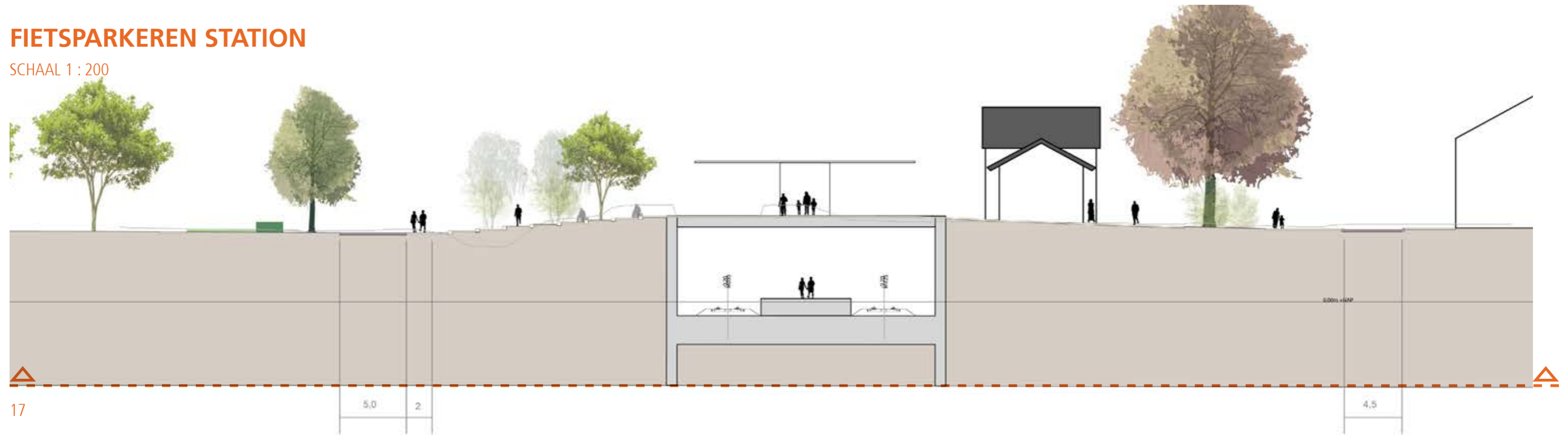






## FIETSPARKEREN STATION

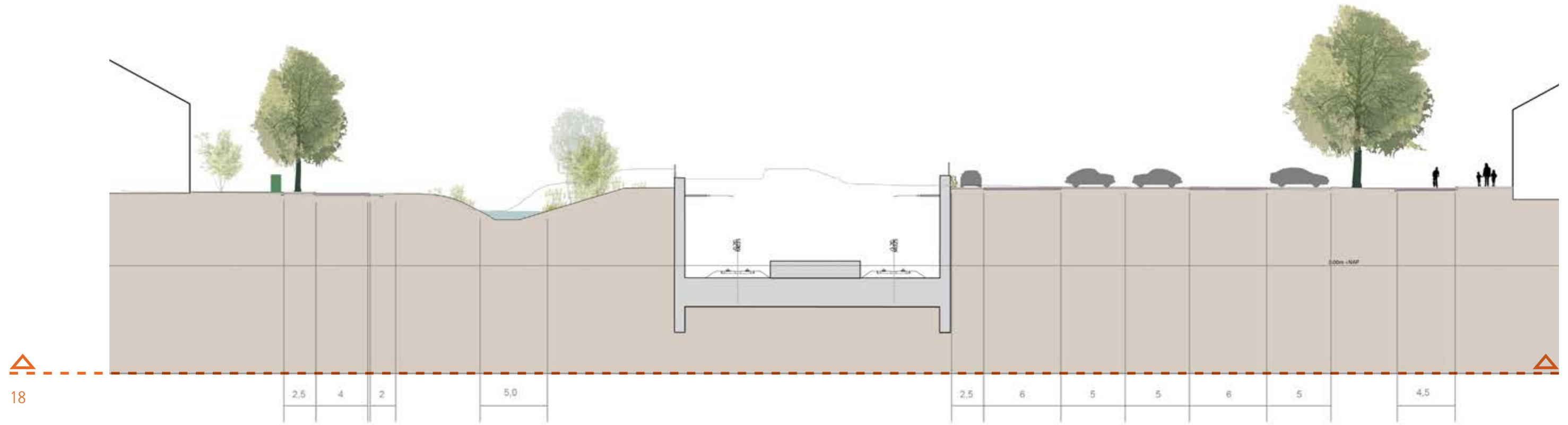
SCHAAL 1 : 200



## STATIONSDEK

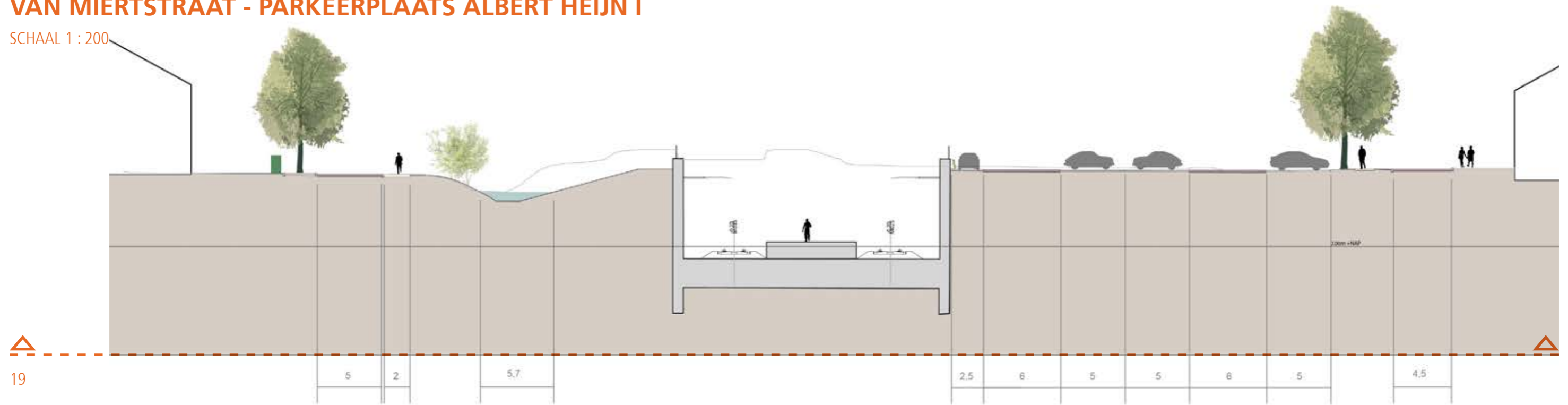
SCHAAL 1 : 200





### VAN MIERTSTRAAT - PARKEERPLAATS ALBERT HEIJN I

SCHAAL 1 : 200



### VAN MIERTSTRAAT - PARKEERPLAATS ALBERT HEIJN II

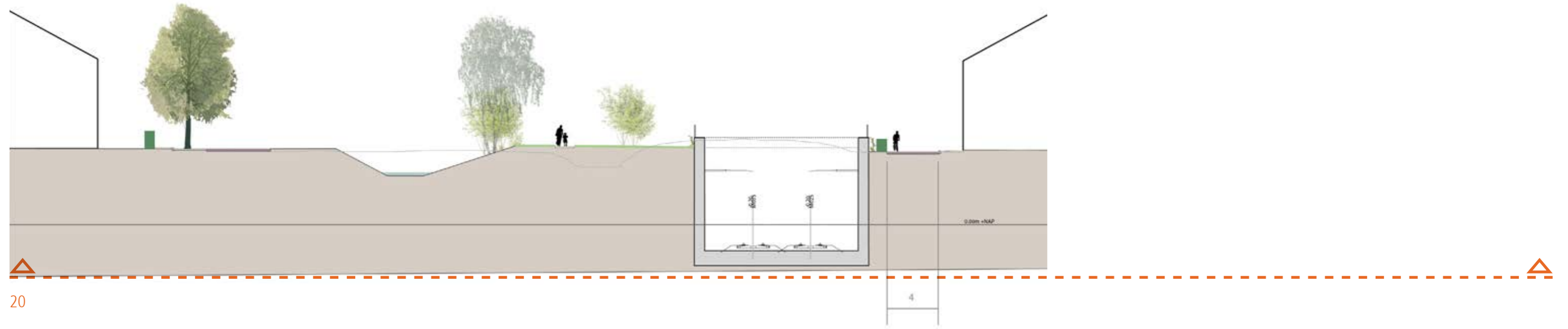
SCHAAL 1 : 200

## PLANKAART VUGHT MIDDEN, DEEL 3

SCHAAL 1 : 1000

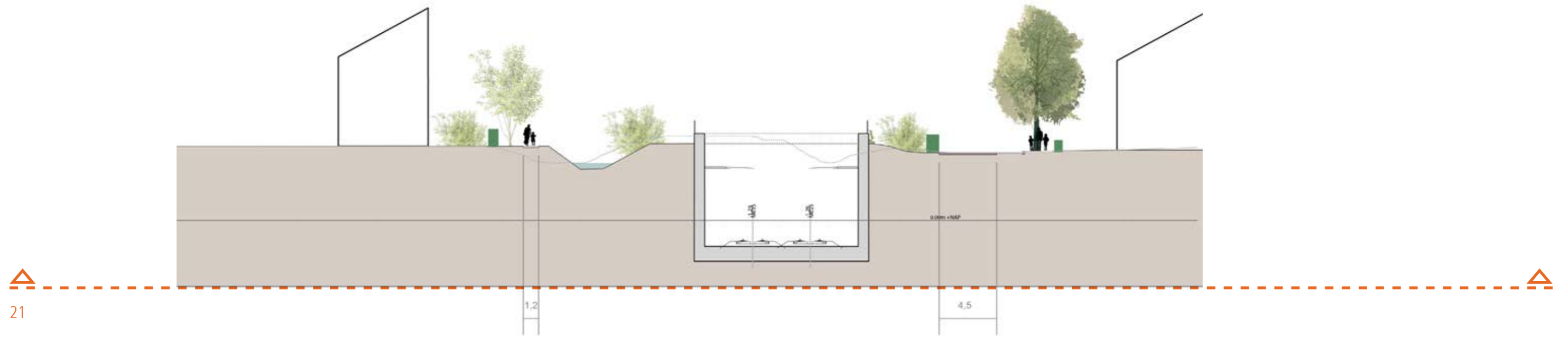






## SPOORLAAN NOORD

SCHAAL 1 : 200



## SPOORLAAN ZUID

SCHAAL 1 : 200

## PLANKAART VUGHT ZUID (DEEL 1)

SCHAAL 1 : 1000





## HERINRICHTING WOLFSKAMERWEG

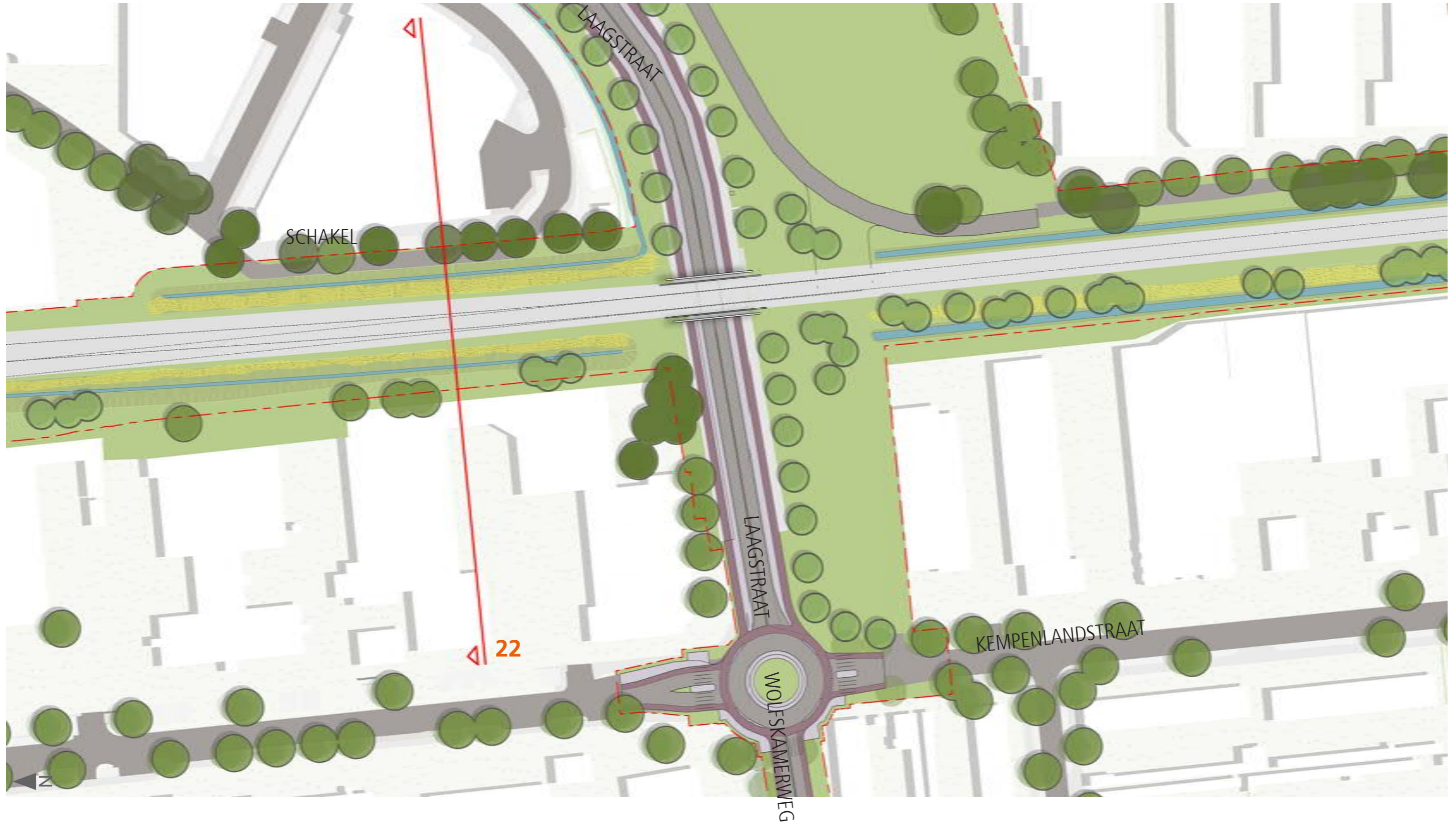
SCHAAL 1 : 1000



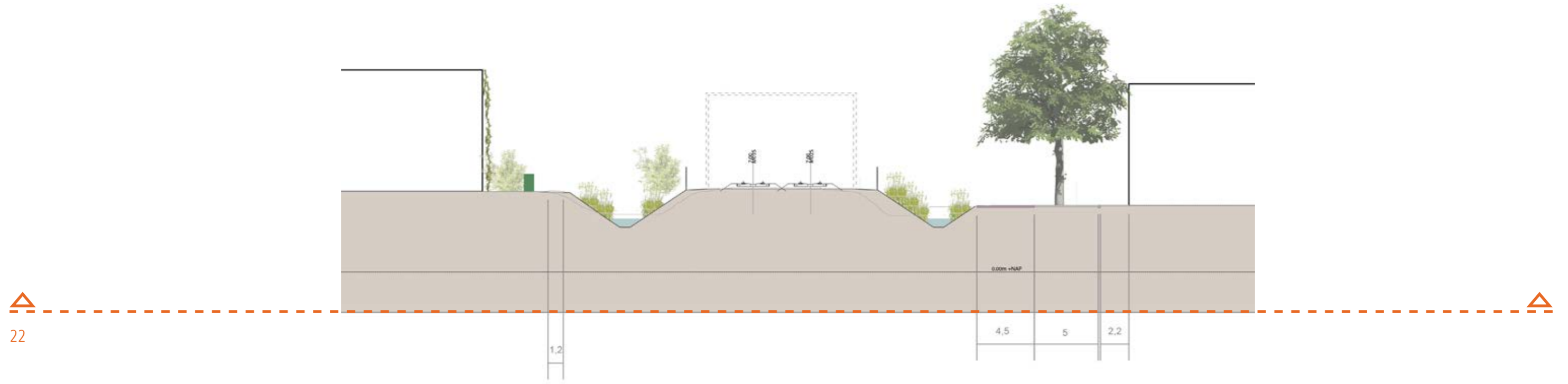


## PLANKAART VUGHT ZUID (DEEL 2)

SCHAAL 1 : 1000







## SCHAKEL

SCHAAL 1 : 200



## PLANKAART VUGHT ZUID (DEEL 3)

SCHAAL 1 : 1000







