

Aantal goederentreinen

per gemiddelde werkdag (beide richtingen samen)



2015	2040 zonder project	2040 met project
0	0	43

2015	2040 zonder project	2040 met project
14	18	61

2015	2040 zonder project	2040 met project
19	26	69

2015	2040 zonder project	2040 met project
9	7	51

2015	2040 zonder project	2040 met project
50	73	30

2015	2040 zonder project	2040 met project
58	81	81

2015	2040 zonder project	2040 met project
61	94	51

Aantal reizigerstreinen

per gemiddelde werkdag (beide richtingen samen)



2015	2030 zonder project	2030 met project
216	288	288

2015	2030 zonder project	2030 met project
360	432	432

2015	2030 zonder project	2030 met project
216	288	288

2015	2030 zonder project	2030 met project
352	432	504

Vanaf eind 2017

Met ingang van de nieuwe dienstregeling in december 2017, rijden zes keer per uur Intercity's tussen Amsterdam, Utrecht, 's-Hertogenbosch en Eindhoven in plaats van vier keer per uur.

ProRail

Planning

Planning PHS Meteren-Boxtel (deelgebied Vught) 	Jaar	Planning N65 Vught-Haaren 
Afronden milieuonderzoeken	2017	Publicatie voorontwerp bestemmingsplan
Publicatie ontwerptracébesluit (OTB) en milieueffectrapportage (MER)	2018	Vaststelling ontwerp bestemmingsplan Publicatie bestemmingsplan Vaststelling bestemmingsplan
Vaststelling tracébesluit (TB) Vorbereiding realisatiefase	2019	Vorbereiding realisatiefase
Vorbereiding realisatiefase	2020	
Realisatiefase (inclusief omkering N65-spoor)*	2021	Realisatiefase
	2022	
	2023	Oplevering
	2024	
	2025	
Oplevering	2026	

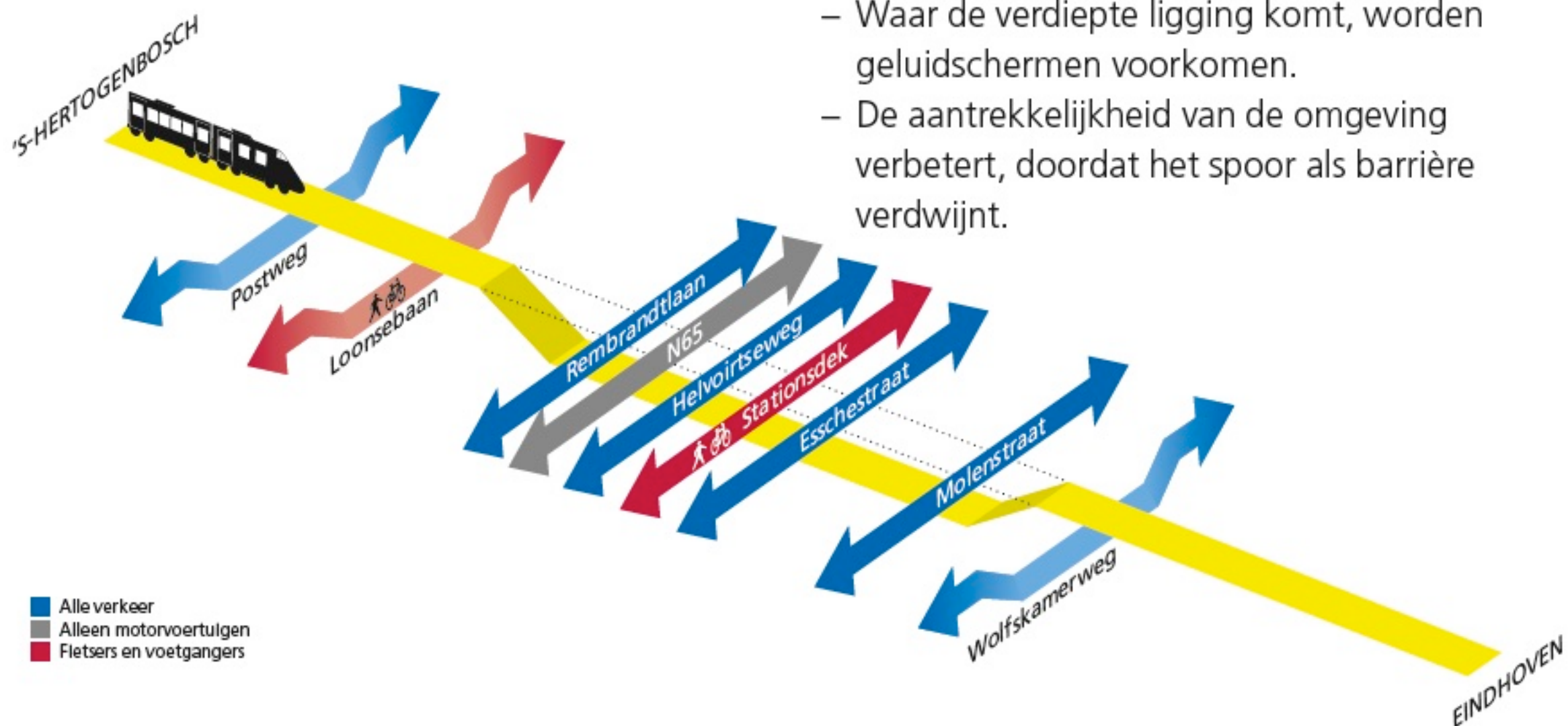
* De 'omkering' van de N65 en het spoor valt onder het project PHS Meteren-Boxtel (deelgebied Vught). Waar de N65 nu onder het spoor door gaat, gaat de N65 straks over het spoor heen. De tijdelijke afsluiting duurt ongeveer 8 maanden en is voorzien voor circa 2025.



Spooraanpassingen in Vught – wat levert dit op?

Enkele voordelen:

- Alle overwegen op de spoorlijn 's-Hertogenbosch – Eindhoven zijn in Vught straks ongelijkvloers. Dat betekent dat alle wegen onder of over het spoor heen gaan. Dit is positief voor de veiligheid en de doorstroming van het verkeer. Je hoeft niet meer te wachten voor de treinen. Op dit moment zijn er nog vijf gelijkvloerse overwegen in Vught.
- De bereikbaarheid van gebieden binnen Vught verbetert. Wijken die eerder van elkaar gescheiden waren door overwegen, staan beter met elkaar in verbinding.
- De overlast van files voor de overwegen vermindert. Denk aan tijdsverlies, uitlaatgassen, sluipverkeer en binnenkijkende wachtende automobilisten.
- Waar de verdiepte ligging komt, worden geluidschermen voorkomen.
- De aantrekkelijkheid van de omgeving verbetert, doordat het spoor als barrière verdwijnt.



ProRail



Afspraken bestuurlijk overleg 8 juni

Station Vught

De bestuurders van de drie opdrachtgevers (ministerie van Infrastructuur en Milieu, provincie Noord-Brabant en gemeente Vught) hebben begin juni een aantal afspraken gemaakt over het nieuwe station en het station tijdens de bouw.

Eilandperron bij het nieuwe station

Bij het nieuwe verdiepte station Vught komt een eilandperron (een perron tussen de twee sporen). Eén perron in het midden is breder dan twee zijperrons (aan de buitenkant van ieder spoor een perron). Hierdoor is er meer ruimte voor de wachtende reiziger. Ook vergroot een eilandperron de sociale veiligheid, doordat er meer reizigers op één perron zijn.

Breder 'stationsdek'

Het nieuwe station komt verdiept te liggen. Boven het station komt een stationsdek. Dit dek wordt breder dan eerder voorzien. Hierdoor is er, naast de ruimte die nodig is voor reizigers, ook ruimte voor een doorgang voor fietsers en voetgangers.

Tijdelijk station tijdens de bouw

Ook tijdens de bouwwerkzaamheden moeten treinreizigers in Vught kunnen in- en uitstappen. Hiervoor is een tijdelijk station nodig. Er is gekozen voor de locatie Bestevaer/Ouwerkerk. Op deze locatie is voldoende ruimte voor verschillende voorzieningen, zoals fietsenstallingen en parkeerplaatsen. De locatie is daarnaast goed bereikbaar en ligt centraal in Vught. Er komt een loopbrug om de sporen over te steken.





Werkgroepen

'Wensen rond het spoor in Vught'

Vanaf begin 2016 dachten zeven werkgroepen mee over de inrichting van de spooromgeving. Wat hebben deze bijeenkomsten opgeleverd? Dat leest u terug in het werkgroepdocument 'Wensen rond het spoor in Vught'. Dit document wordt meegewogen in de vaststelling van het Ontwerp Tracébesluit (OTB).

Met het werkgroepdocument in de hand wordt nu gewerkt aan het landschapsplan. Ideeën van de deelnemers worden waar mogelijk verwerkt in dit plan.

Voorbeelden van ideeën die verwerkt worden:

Enkele ideeën uit de werkgroepen

Resultaat

Voor fietsers in noordelijke richting de mogelijkheid om via een scherpe bocht de Loonsebaan in kunnen rijden.

(Werkgroep Postweg-N65)

Fietsers kunnen straks van de Molenvenseweg naar de Loonsebaan fietsen.

Molenvenseweg (Noord): Een haag of plantenbak voor het (groene) geluidsscherm plaatsen.

(Werkgroep Postweg-N65)

De keerwand/het geluidsscherm wordt groen bekleed.

Het hergebruiken van (het gebied van) de oude spoorlijn als een groene ruimte met parkactiviteiten.

(Werkgroep N65-Molenstraat)

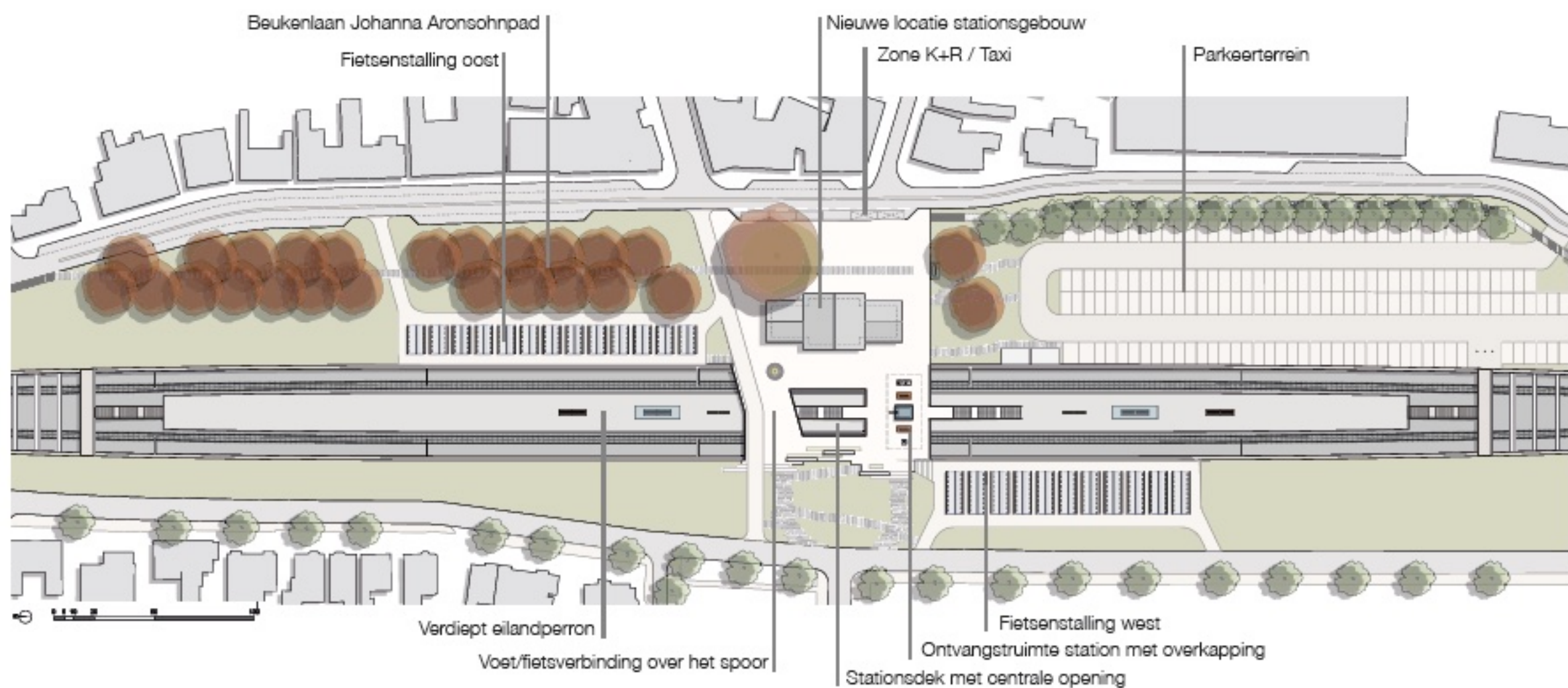
De westzijde van het spoor wordt waar mogelijk groen en met wandelpaden en water ingericht.

Een fietspad aan beide kanten met aan de zuidzijde een voetpad.

(Werkgroep Wolfskamerweg)

Er komt aan beide zijden van de weg een vrijliggend tweezijdig (in twee richtingen) fietspad, met aan de zuidzijde een voetpad.

Station Vught Overzicht



Visualisaties stationsomgeving



Zicht vanaf Stationsstraat



Zicht vanaf parkeerterrein



Zicht vanaf Versterplein

ProRail

Station Vught Stedenbouwkundige Inpassing

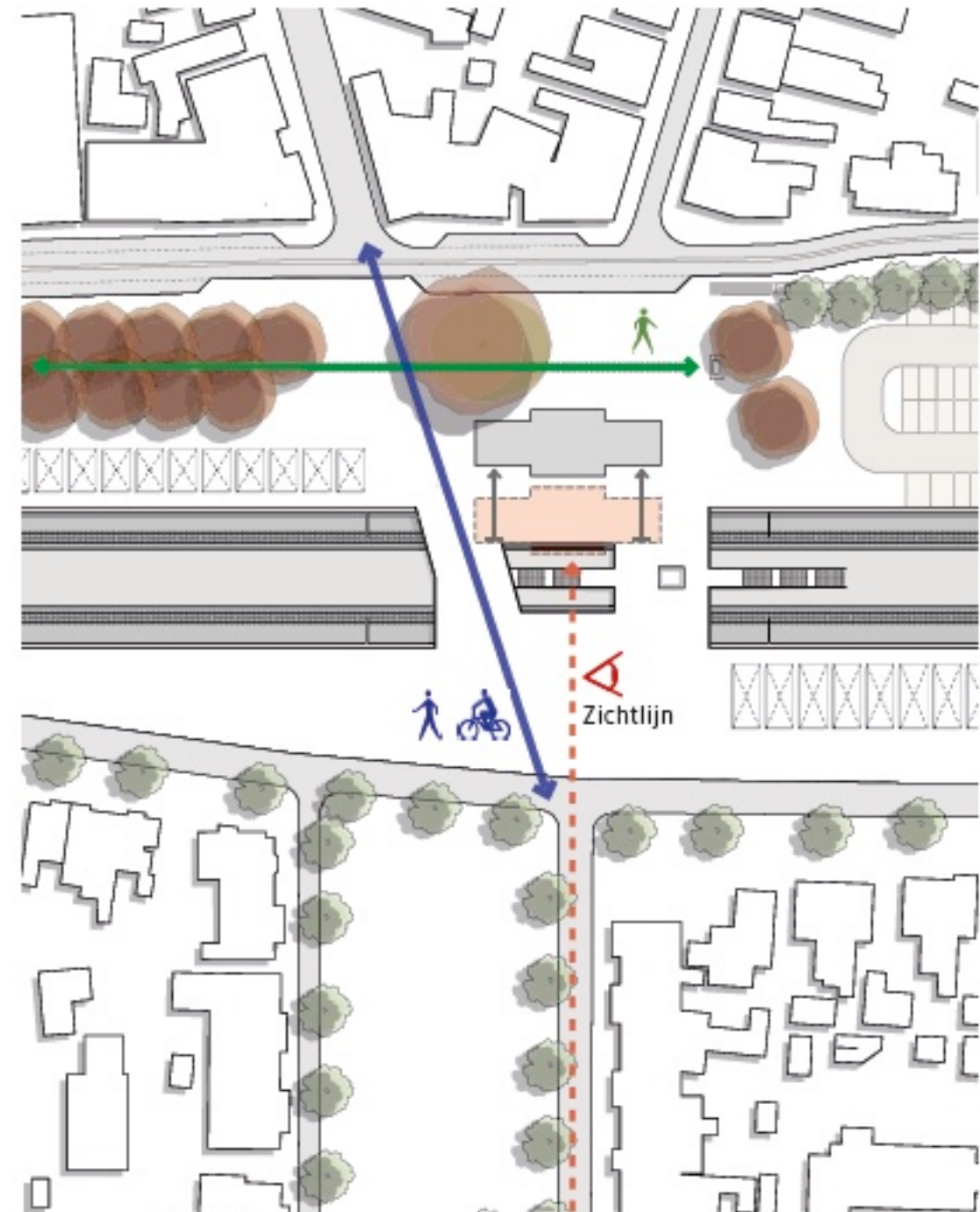
Herpositionering stationsgebouw



Zicht vanaf Versterstraat (huidige situatie)

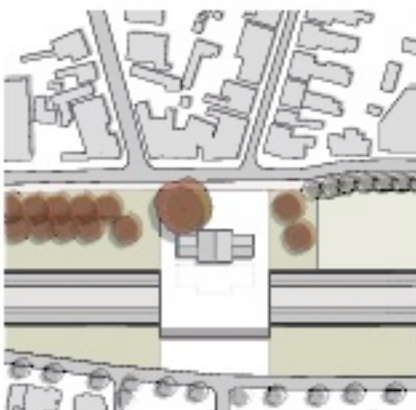


Zicht vanaf Versterstraat (toekomstige situatie)

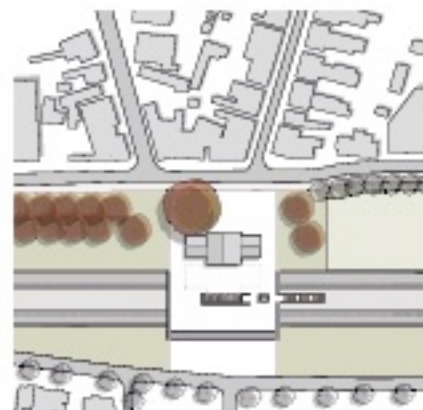


Nieuwe positie stationsgebouw

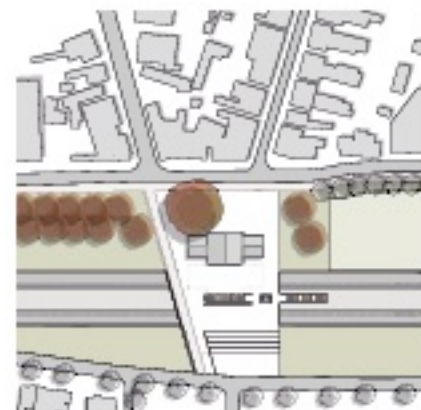
Ontwerpstappen stationsdek



Stap 1: Verbinden



Stap 2: Ontsluiten reisdomein



Stap 3: Definieren voet/fietsverbinding



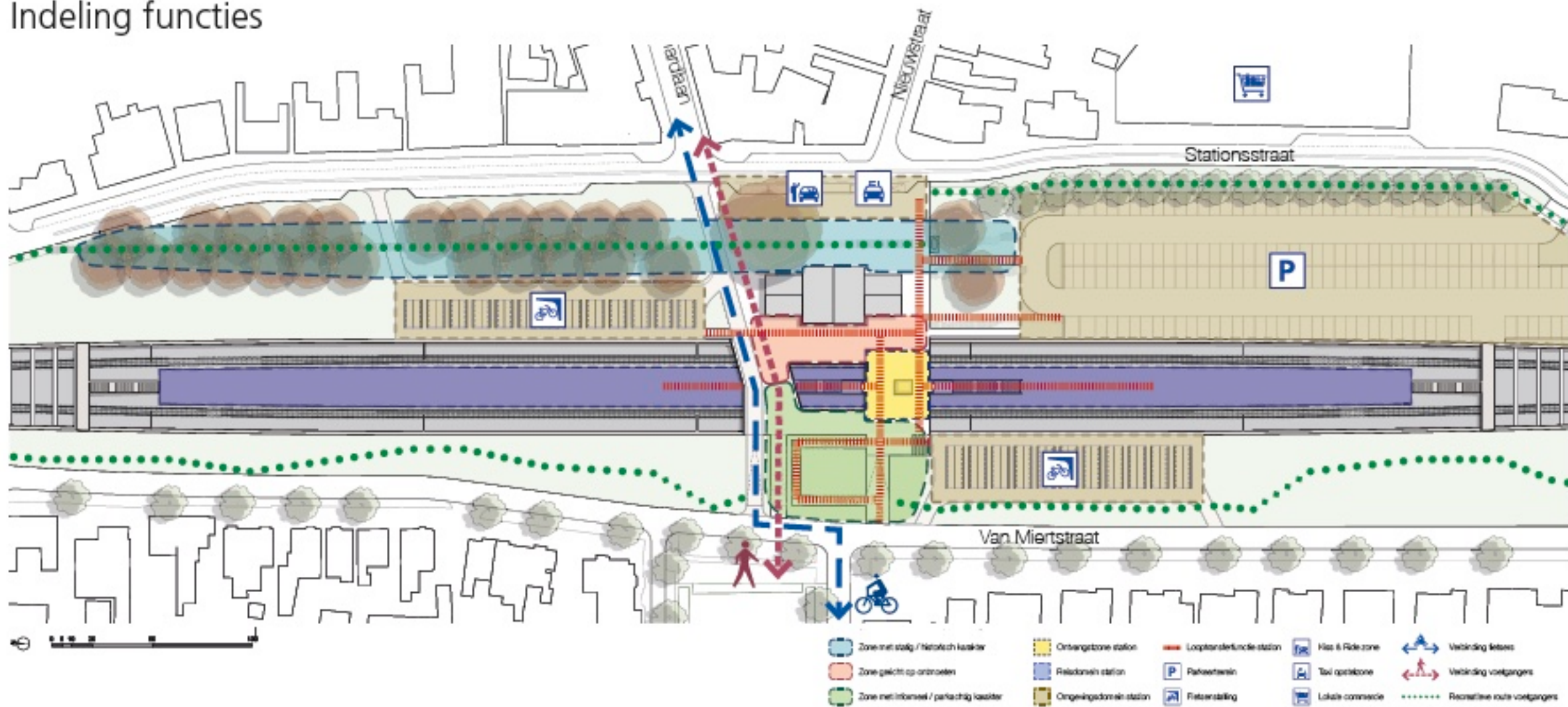
Stap 4: Hernieuwen relatie met spoor



Stap 5: Creëren onderlinge samenhang

Station Vught Ruimtelijk Functioneel Ontwerp

Indeling functies



Verbinding reisdomein en maaiveld

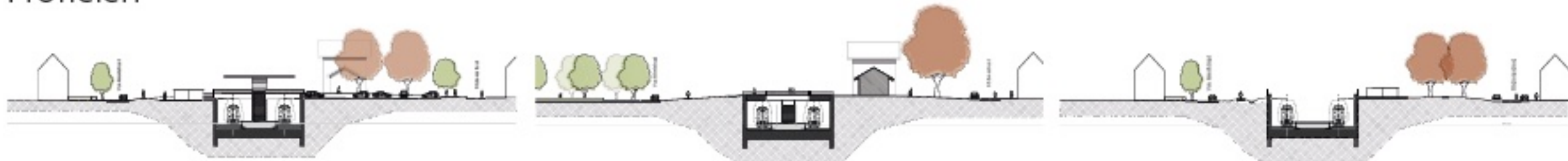


Centrale opening in stationsdek



Stationsgebouw als oriëntatiepunt

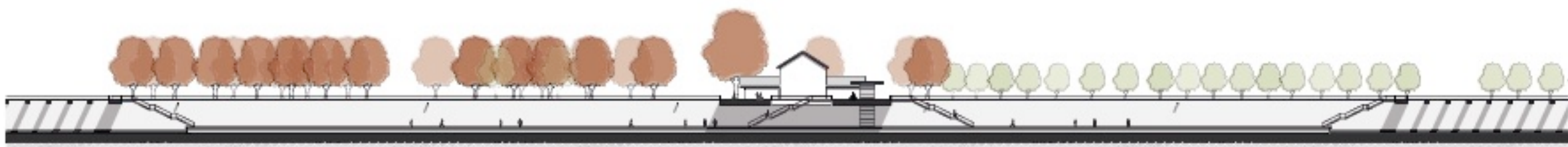
Profielen



Dwarsprofiel zuidzijde stationsgebied

Dwarsprofiel stationsdek

Dwarsprofiel noordzijde stationsgebied



Langsprofiel station

ProRail

Het landschapsplan



Met het werkgroepen-document en de gebiedsvisie van de gemeente Vught in de hand wordt nu gewerkt aan het maken van een landschapsplan.

Een landschapsplan:

- beschrijft welke ruimte rondom het spoor opnieuw wordt ingericht en hoe: waar komt groen en water? Hoe wordt de straat ingericht? Hoe komt de fietstunnel er uit te zien?
- is een plan voor de eindsituatie.
- is onderdeel van het Ontwerp Tracébesluit (OTB). Het plan in zijn geheel wordt als bijlage bij het OTB gevoegd.
- wordt opgesteld door ProRail, in samenwerking met landschapsarchitecten van de gemeente Vught, het bureau Spoorbouwmeester en andere stedenbouwkundige experts.
- is de basis voor een plan voor de verdere inrichting, dat na het Tracébesluit wordt uitgewerkt.

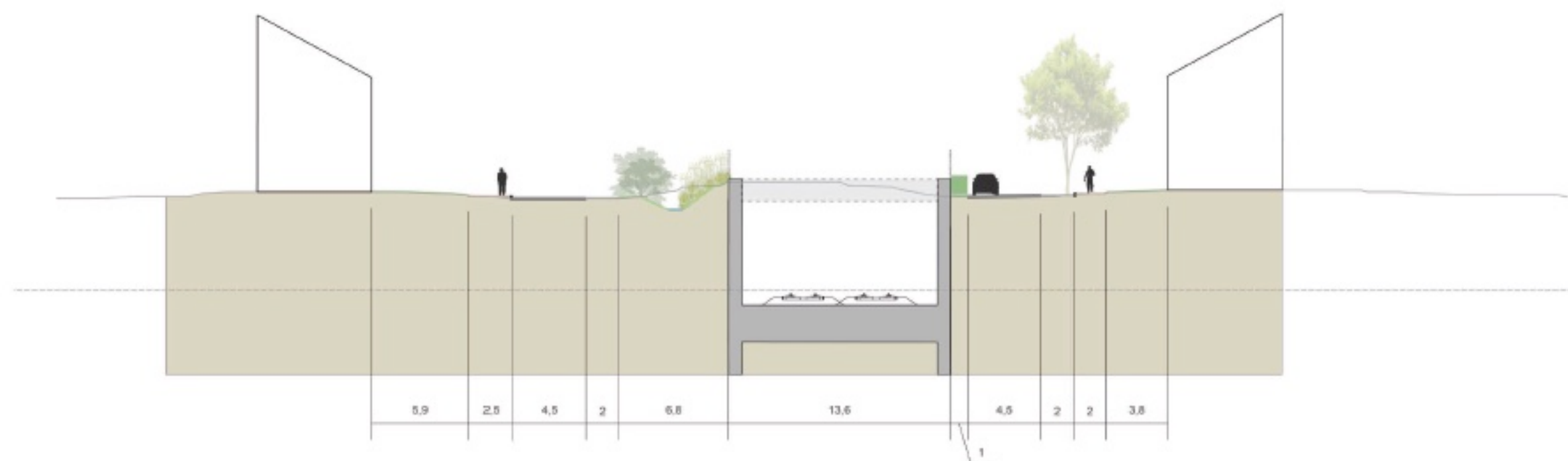


Uitsnede van een kaart uit het landschapsplan

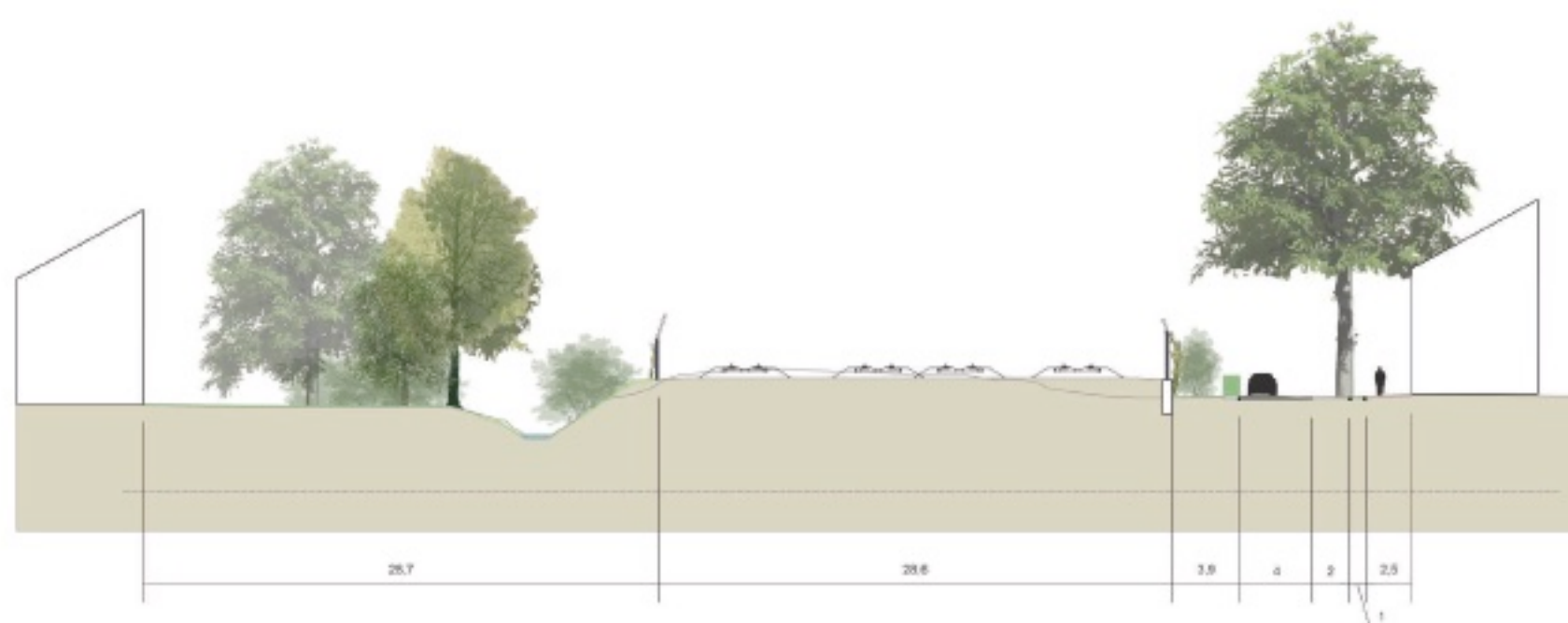
Het landschapsplan (vervolg)

Planning?

Het landschapsplan is nog niet klaar. In november kunnen we u meer laten zien. Zie de afbeeldingen voor een idee van het detailniveau.



Conceptafbeelding uit het landschapsplan van de verdiepte ligging



Conceptafbeelding uit het landschapsplan van de vier sporen

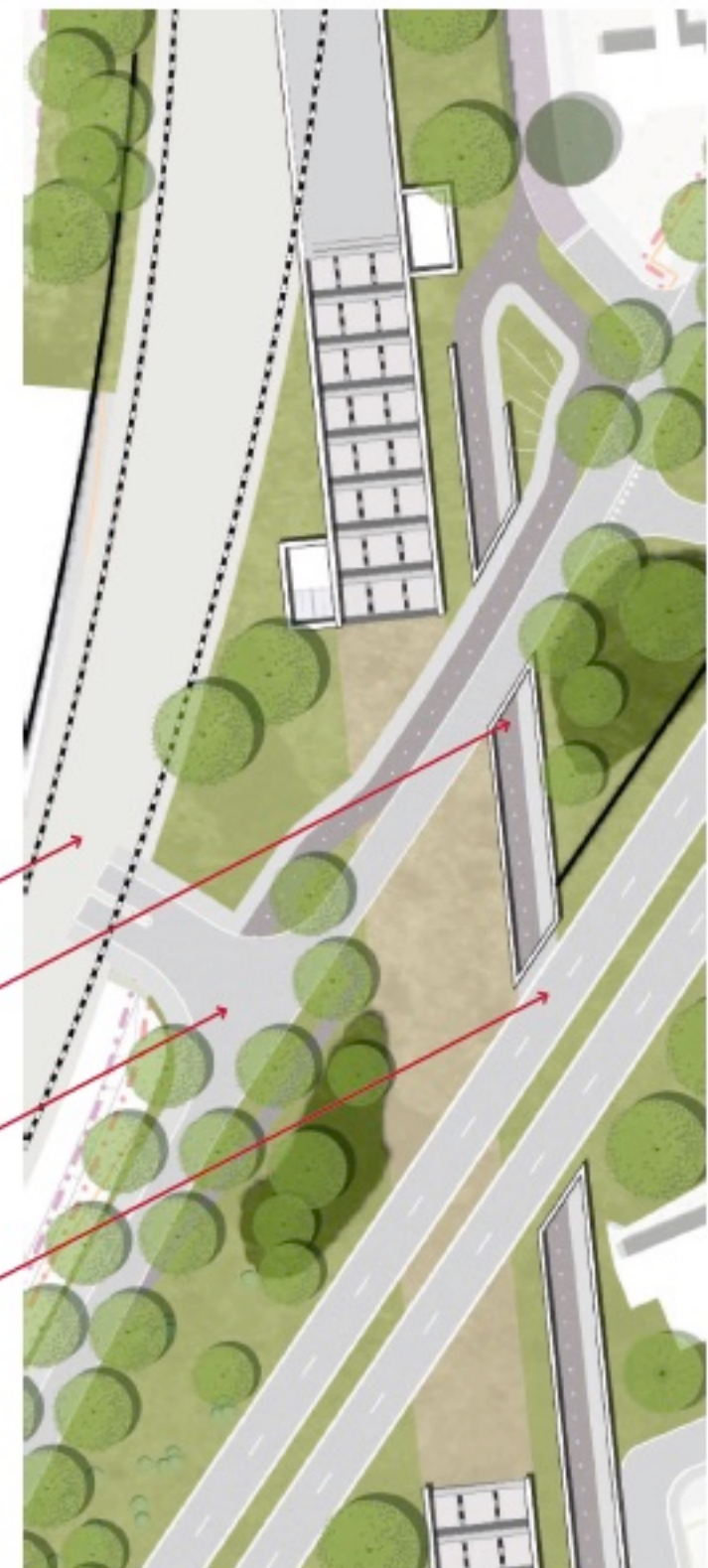


Afspraken bestuurlijk overleg 8 juni

Tunnel voor voetgangers en fietsers bij N65

Bij de Rembrandtlaan komt een tunnel voor voetgangers en fietsers onder de N65 door. De tunnel vormt een verbinding tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de Rembrandtlaan. Op dit moment kunnen auto's en fietsers over de N65 heen. Deze weg verdwijnt. Door de nieuwe onderdoorgang blijven de verschillende wijken van Vught goed bereikbaar voor voetgangers en fietsers en kunnen zij de N65 makkelijk en veilig kruisen.

Spoor Den Bosch - Tilburg
Tunnel voor voetgangers en fietsers
**Kruising Aert Heymlaan/
Lekkerbeetjenlaan voor alle verkeer**
N65





Afspraken bestuurlijk overleg 8 juni

Afsluiting N65

Om de werkzaamheden aan de kruising N65-spoor mogelijk te maken, moet er een tijdelijke oplossing gevonden worden voor het verkeer op de N65. Hiervoor zijn drie varianten onderzocht:

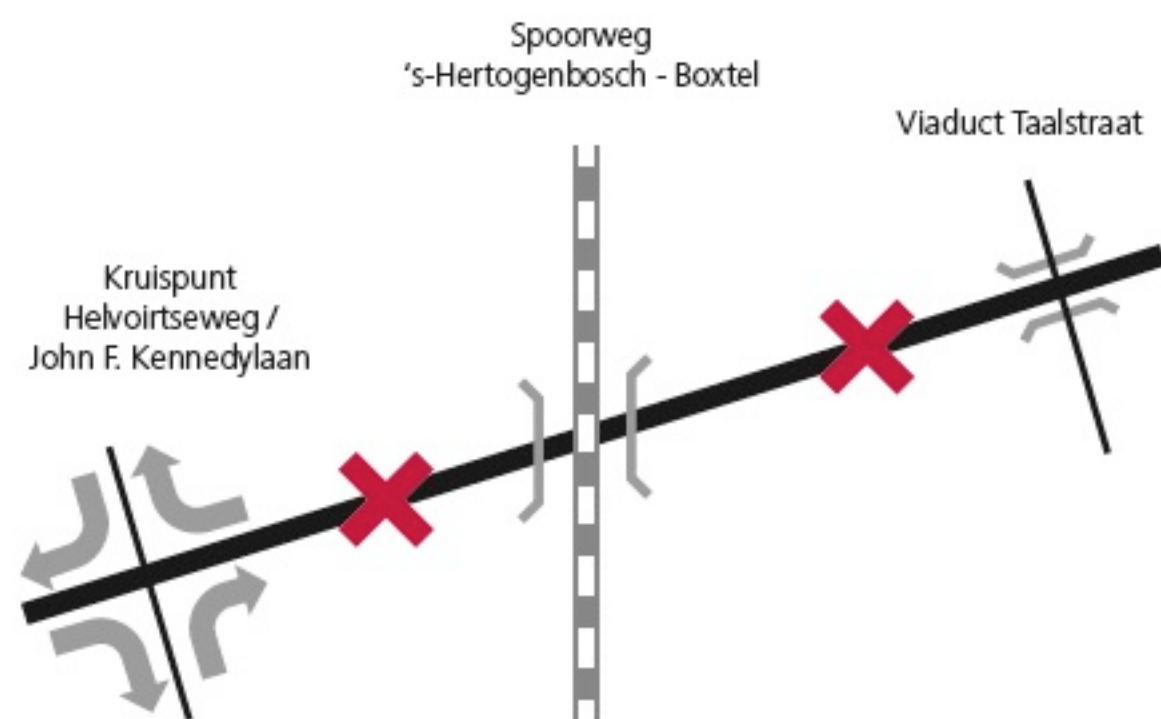
- een tijdelijke omleidingsweg naast de huidige kruising N65-spoor (aan de noordzijde);
- een tijdelijke omleidingsweg boven de huidige kruising N65-spoor;
- het tijdelijk afsluiten van de N65.

Het voornemen van het Rijk is om tijdens de bouw de N65 tijdelijk af te sluiten en het verkeer om te leiden. Het afsluiten van de N65:

- heeft minder impact op de leefbaarheid in de directe omgeving;
- levert minder technische risico's op;
- duurt het kortst;
- is goedkoper dan de andere varianten.

De tijdelijke afsluiting duurt ongeveer 8 maanden en is voorzien voor circa 2025. In die periode wordt de spoorbak voor de verdiepte ligging van het spoor afgebouwd.

Tijdens de bouw moet het verkeer worden omgeleid. Om verkeershinder te beperken en de bereikbaarheid voor de hulpdiensten te waarborgen, wordt een pakket aan maatregelen uitgewerkt. In de komende maanden werken de betrokken partijen uit waar dit pakket aan moet voldoen.

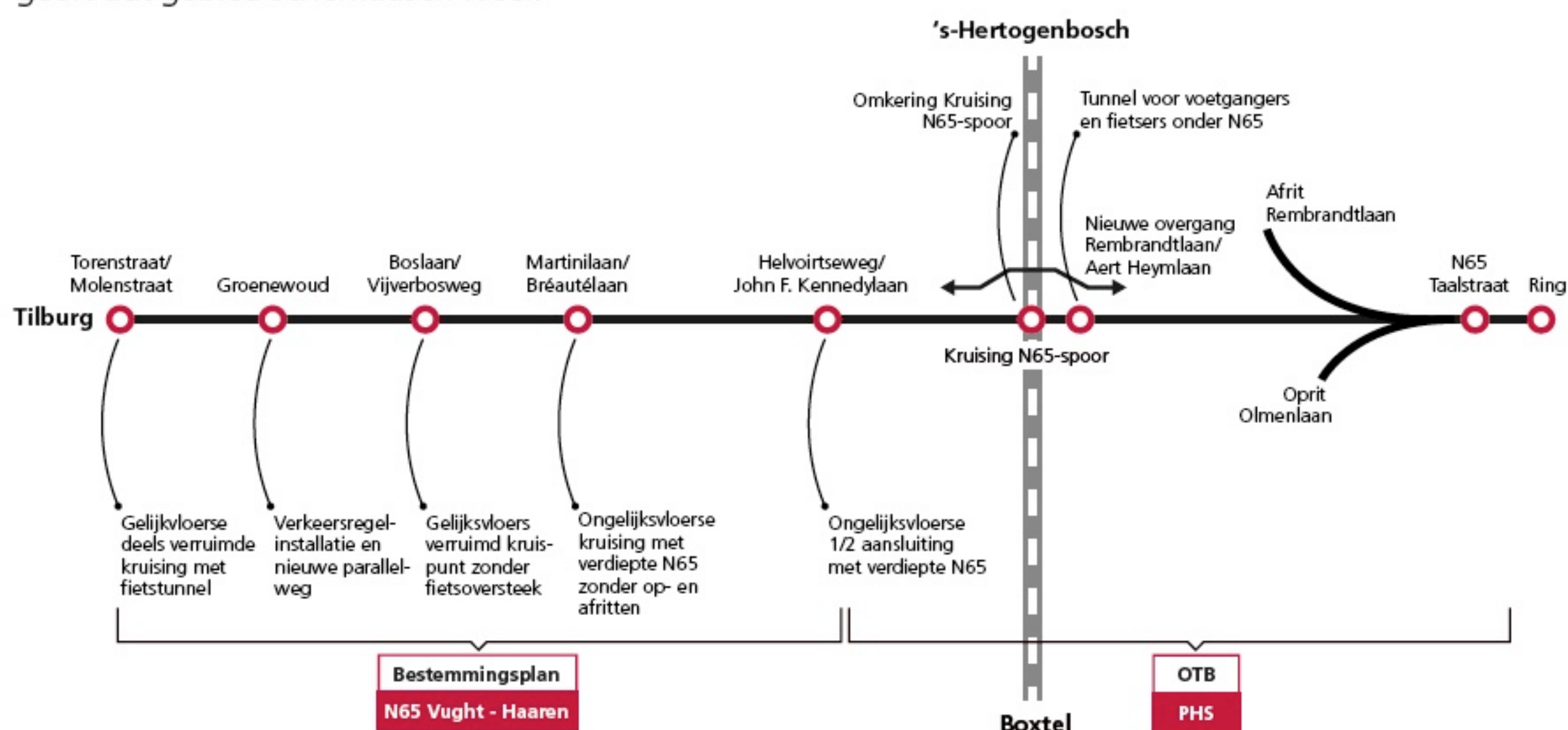




PHS Meteren-Boxtel en de N65

Het verdiept aanleggen van het spoor zorgt ervoor dat de N65 straks niet meer onder het spoor door gaat, maar over het verdiepte spoor komt te liggen. ProRail heeft de opdracht om deze 'omkering' te realiseren. Het studiegebied van PHS Meteren-Boxtel loopt daarvoor grofweg vanaf de kruising N65-viaduct Taalstraat tot de kruising van de N65-Helvoirtseweg/ John F. Kennedylaan. De onderstaande figuur geeft dat gebied schematisch weer.

De aanpassingen die nodig zijn voor de omkering van de spoorkruising en de N65, worden opgenomen in het Ontwerp Tracébesluit van de spooraanpassingen PHS Meteren – Boxtel. De studie voor het project N65 Vught - Haaren (project N65) voor alle overige delen wordt uitgevoerd door de gemeente Vught, de provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat. Hiervoor wordt een bestemmingsplanprocedure doorlopen.





Werk- en parkeerterreinen

Werkterreinen

De aannemer heeft tijdens de bouw ruimte nodig om bijvoorbeeld materiaal en machines tijdelijk op te slaan. De ruimte binnen de bouwhekken van het gebied waar we aan het spoor en de weg werken is hiervoor beschikbaar. Daarnaast zijn er een aantal plekken aangewezen als werkterrein, waar de aannemer gebruik van kan maken. Aan de Boxtelseweg aan de A2 komt daarnaast een terrein beschikbaar, vooral voor de bouwketen van aannemer.

Waar komen werkterreinen?

De voorlopige locaties staan rood gearceerd aangegeven op de tekening van de bouwperiode. Pas als er een aannemer is geselecteerd wordt besloten welke terreinen daadwerkelijk worden gebruikt.

Parkeerterreinen

Sommige parkeerterreinen kunnen tijdens de bouw (tijdelijk) niet gebruikt worden. Als dit leidt tot een te grote parkeerdruk, zoeken we in overleg met de gemeente naar vervangende parkeerruimte.

Waar komen de vervangende parkeerplekken?

De voorlopige locaties staan aangegeven op de tekening van de bouwperiode met een "P".



Hoe wordt bepaald waar geluidschermen komen en hoe hoog deze worden?

Als uit onderzoek blijkt dat de wettelijke normen voor geluid worden overschreden, gaan we maatregelen onderzoeken.

Hierbij houden we rekening met:

1. Doelmatigheid: wegen de kosten op tegen de baten?
2. Visie van de gemeente op het spoor en de N65.

Gebiedsvisie spoorzone Vught

Hoogtebeperking: maximale schermhoogte is 2,5 meter vanaf bovenkant spoor.



Afweging van raildempers als bronmaatregelen

Gebiedsvisie N65 Vught

Hoogtebeperking: maximale schermhoogte is 4 meter vanaf bovenkant weg.



Afweging stil wegdektype



Waar schermen komen en hoe hoog deze worden, is een afweging tussen de toelaatbare geluidbelasting, doelmatigheid en visie van de gemeente.

PHS Meteren-Boxtel

Waarom PHS?

Het reizigers- en goederenvervoer over het spoor in Nederland groeit. Die groei is voor de staatssecretaris aanleiding om het spoorweganet voor te bereiden op de toekomst. Het moet mogelijk worden om meer treinen te laten rijden op het spoor. Daarvoor heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer opgesteld (PHS). ProRail heeft de opdracht om te onderzoeken hoe het spoor het beste aangepast kan worden.

PHS Meteren-Boxtel

PHS is verdeeld in verschillende tracés.

PHS Meteren-Boxtel is daar een van. Voor het spoor tussen Meteren en Boxtel zijn de komende jaren de volgende aanpassingen gepland:

- Een nieuw viaduct (Zuidwestboog) bij Meteren. Daardoor ontstaat er een nieuwe verbinding tussen de Betuweroute en de spoorlijn Utrecht – 's-Hertogenbosch.
- Een vierde spoor tussen 's-Hertogenbosch en Vught. En een vrije kruising bij Vught. Zo kunnen de treinen op de trajecten 's-Hertogenbosch – Tilburg en 's-Hertogenbosch – Eindhoven elkaar veilig en zonder vertragingen kruisen.
- Een verdiepte ligging voor een deel van het spoor in Vught.
- In Vught gaat de Wolfskamerweg straks onder het spoor door.
- 'Omkering' van de kruising van de N65 en het spoor: waar nu de N65 onder het spoor door gaat, gaat de N65 straks over het verdiepte spoor heen.



Spooraanpassingen in Vught

ProRail werkt in opdracht van drie opdrachtgevers aan de plannen voor het spoor in Vught: het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Brabant en gemeente Vught. De opdrachtgevers nemen de besluiten. Gezamenlijk bereiden we het spoor in Vught voor op de toekomst.



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

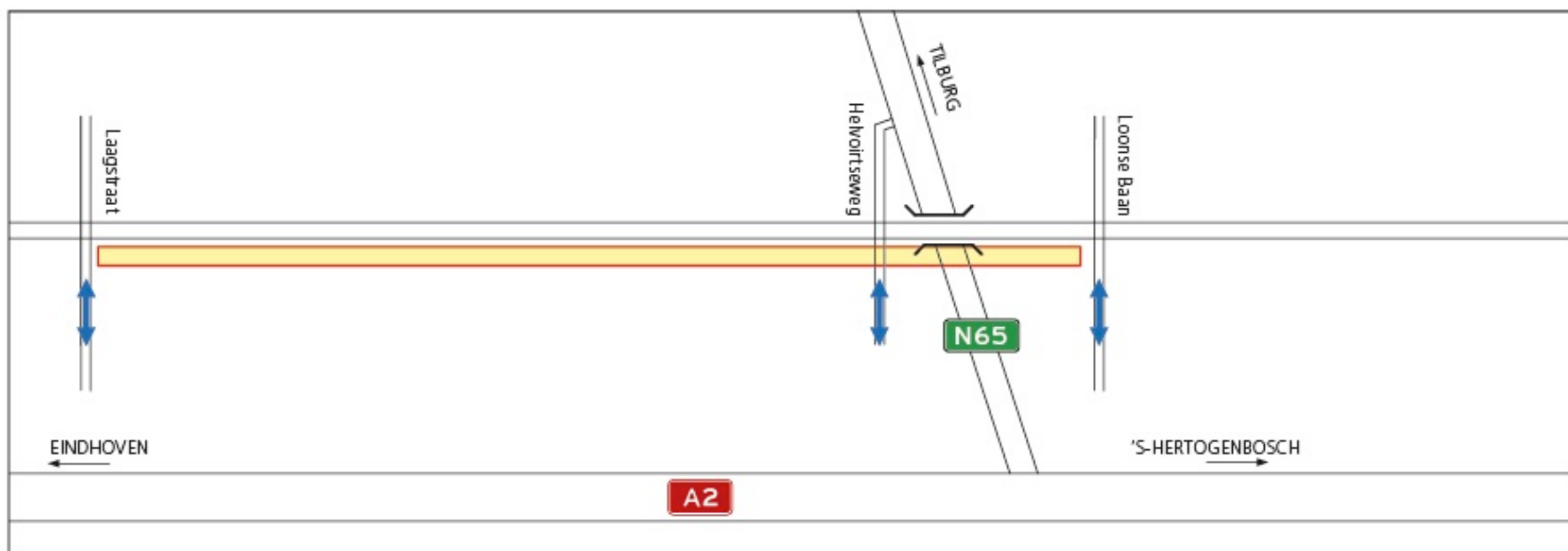


Provincie Noord-Brabant





Hoofdroutes bouwverkeer verdiepte ligging (concept)



Routes bouwverkeer

Bovenstaand schema laat onze huidige inschatting van het bouwverkeer zien.

Het bouwverkeer vindt zo veel mogelijk binnen de bouwhekken van het bouwterrein plaats. Voor de aan- en afvoer van bouwverkeer zullen we enkele hoofdroutes gebruiken; we verwachten via de Laagstraat, Helvoirtseweg en de Loonsebaan. Soms zullen ook andere wegen gebruikt kunnen worden voor bouwverkeer.

Voor de aanleg van het tijdelijke spoor verwachten we dat het bouwverkeer via de westzijde gaat rijden. Voor de aanleg van de verdiepte ligging verwachten we dat het bouwverkeer via de oostzijde zal gaan.

Ideeën in concept

Over bouwverkeer en routes wordt meer duidelijk als we met de aannemer een bouwplan opstellen, naar verwachting in 2019.