



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

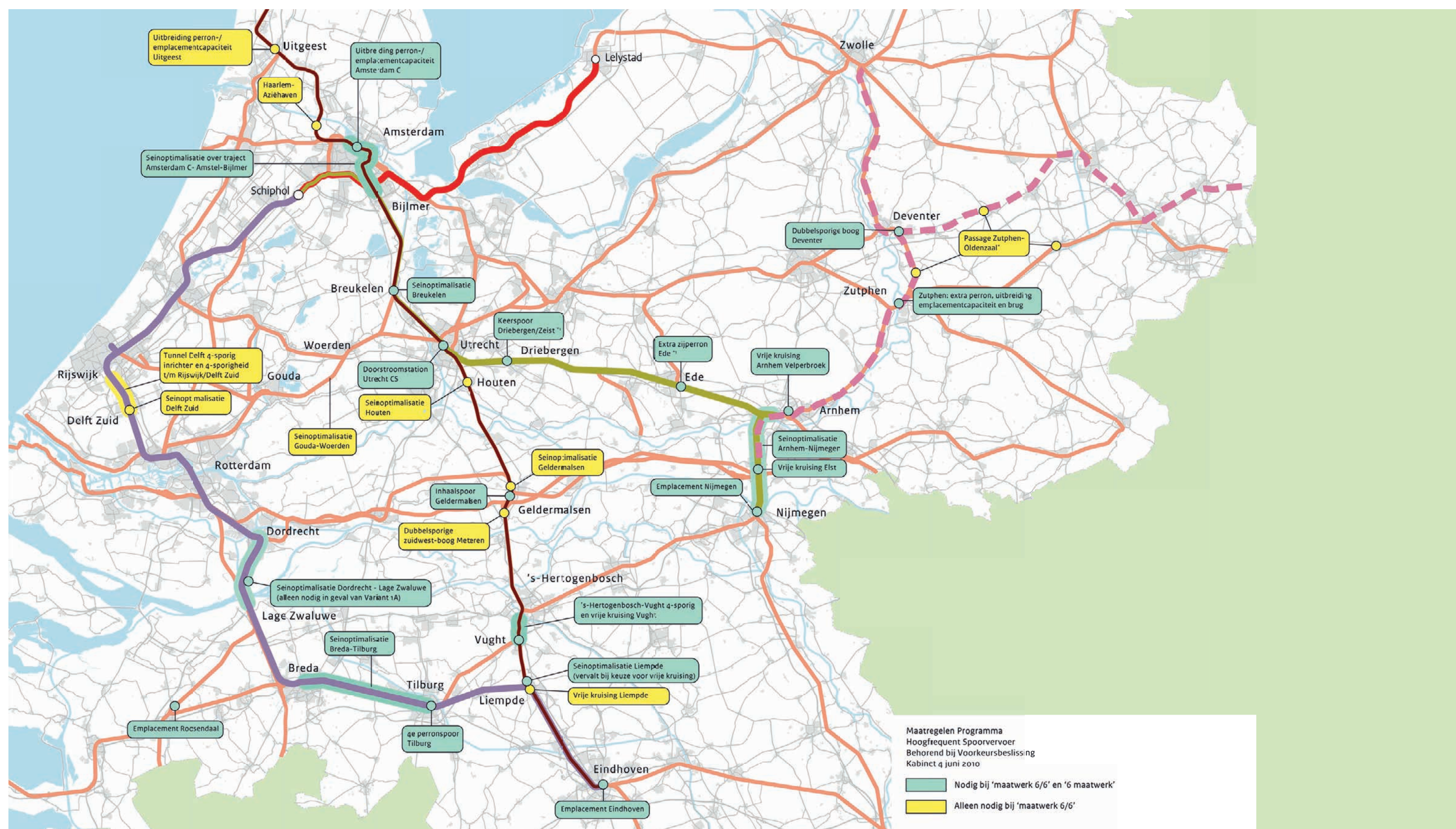
Welkom

Programma

Hoogfrequent Spoorvervoer

Meteren – Boxtel





Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Waarom PHS?

Het reizigers- en goederenvervoer over het spoor in Nederland groeit. Die groei is voor de staatssecretaris aanleiding om het spoorwegnet voor te bereiden op de toekomst. Er moet meer ruimte komen op het bestaande spoor. Daarvoor heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2010 het Programma Hoogfrequent Spoor opgesteld (PHS).

Reizen zonder spoorboekje

Door de uitvoering van PHS kunnen in Nederland meer reizigerstreinen gaan rijden. Dit geldt voor trajecten tussen de grote steden in de Randstad, Noord-Brabant en Gelderland. Met elke tien minuten een trein hoeft geen reiziger meer een spoorboekje te raadplegen. Reizen met de trein wordt aantrekkelijker en gemakkelijker.

Meer treinen

PHS maakt meer reizigers- en goederentreinen mogelijk. De goederentreinen gaan zoveel mogelijk via de Betuweroute rijden. De treinen rijden voor een groot deel over het bestaande spoor, dat op een aantal plaatsen wordt verdubbeld.

Betrokken partijen

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer opgezet in samenwerking met NS, ProRail en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV Spoorgoederenvervoer). Op het traject van Meteren tot Boxtel heeft ProRail de benodigde onderzoeken uitgevoerd in opdracht van het ministerie. In de gemeente Vught zijn ook de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught opdrachtgever.



PHS Meteren-Boxtel

Waarom PHS?

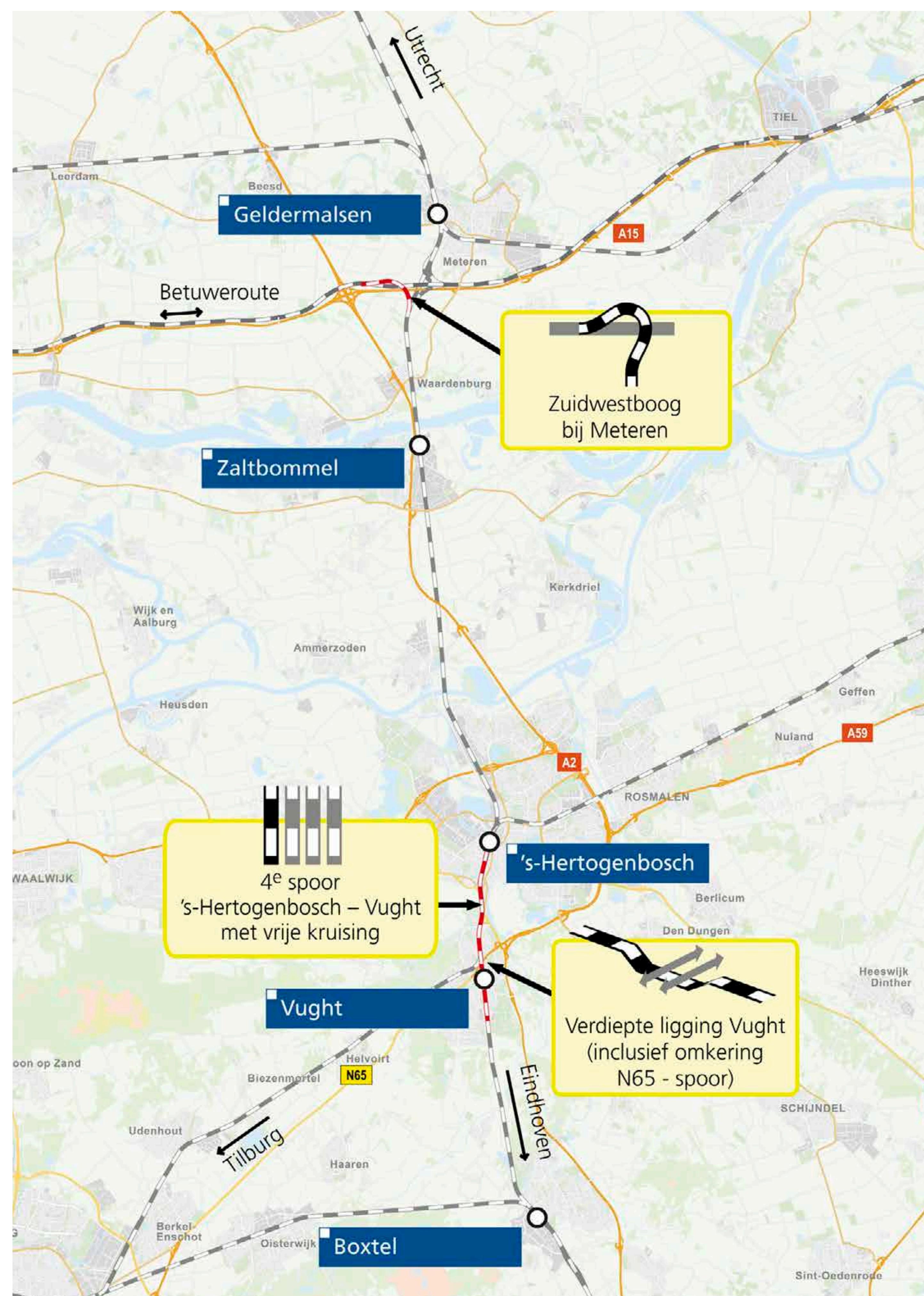
Het reizigers- en goederenvervoer over het spoor in Nederland groeit. Die groei is voor de staatssecretaris aanleiding om het spoorweganet voor te bereiden op de toekomst. Het moet mogelijk worden om meer treinen te laten rijden op het spoor. Daarvoor heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer opgesteld (PHS). ProRail heeft onderzocht 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 nieuwe spoorboog (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 Waterstaat, de provincie Noord-Brabant en gemeente Vught. De opdrachtgevers nemen de besluiten. Gezamenlijk bereiden we het spoor in Vught voor op de toekomst.

Provincie Noord-Brabant

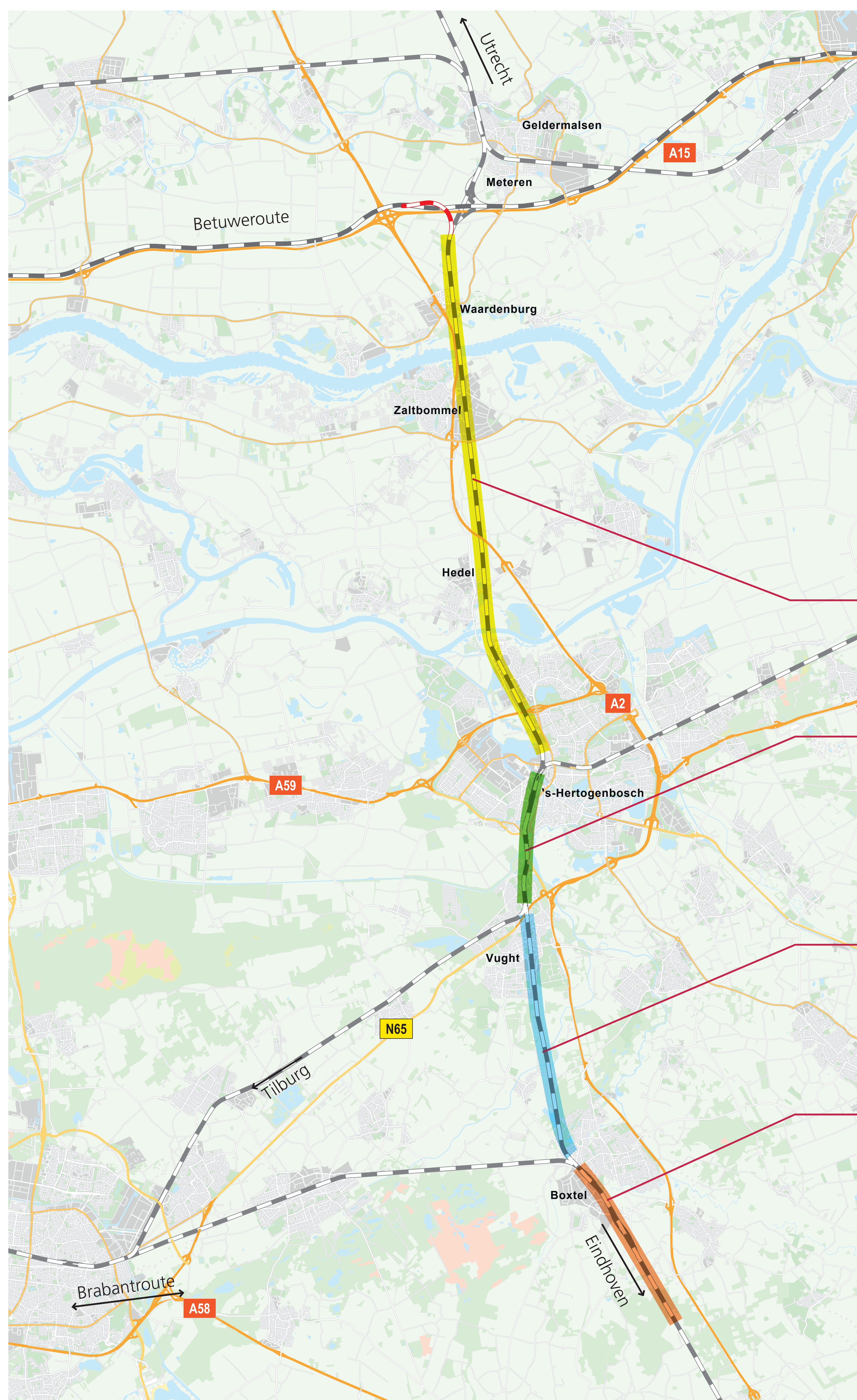
Vught

ProRail



Aantal reizigerstreinen

per gemiddelde werkdag (beide richtingen samen)



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.

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

* Dit zou het aantal reizigerstreinen zijn als er geen aanpassingen worden gedaan vanuit PHS Meteren-Boxtel.



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

* Dit zou het aantal goederentreinen zijn als er geen aanpassingen worden gedaan vanuit PHS Meteren-Boxtel.



Verdeling goederentreinen over dag, nacht en avond

Voor de geluid- en trillingberekeningen is de verdeling van de treinen over dag, avond en nacht van belang. Mensen ervaren geluid in de avond en nacht als hinderlijker dan overdag.

Daarom tellen treinen in de avond en de nacht zwaarder mee in de berekening van het geluidsniveau. Bij het gemiddelde geluidsniveau in de avond wordt 5 dB opgeteld, en in de nacht 10 dB. Voor trillingen in de nacht geldt een strengere norm.

De verwachte verdeling van goederentreinen over een etmaal in 2040 is:

Dag	7.00 - 19.00 uur	ruim 50%
Avond	19.00 - 23.00 uur	20%
Nacht	23.00 - 7.00 uur	ruim 25%

Op dit moment is de verdeling van goederentreinen over een etmaal: 35% overdag, 30% in de avond en 35% in de nacht.

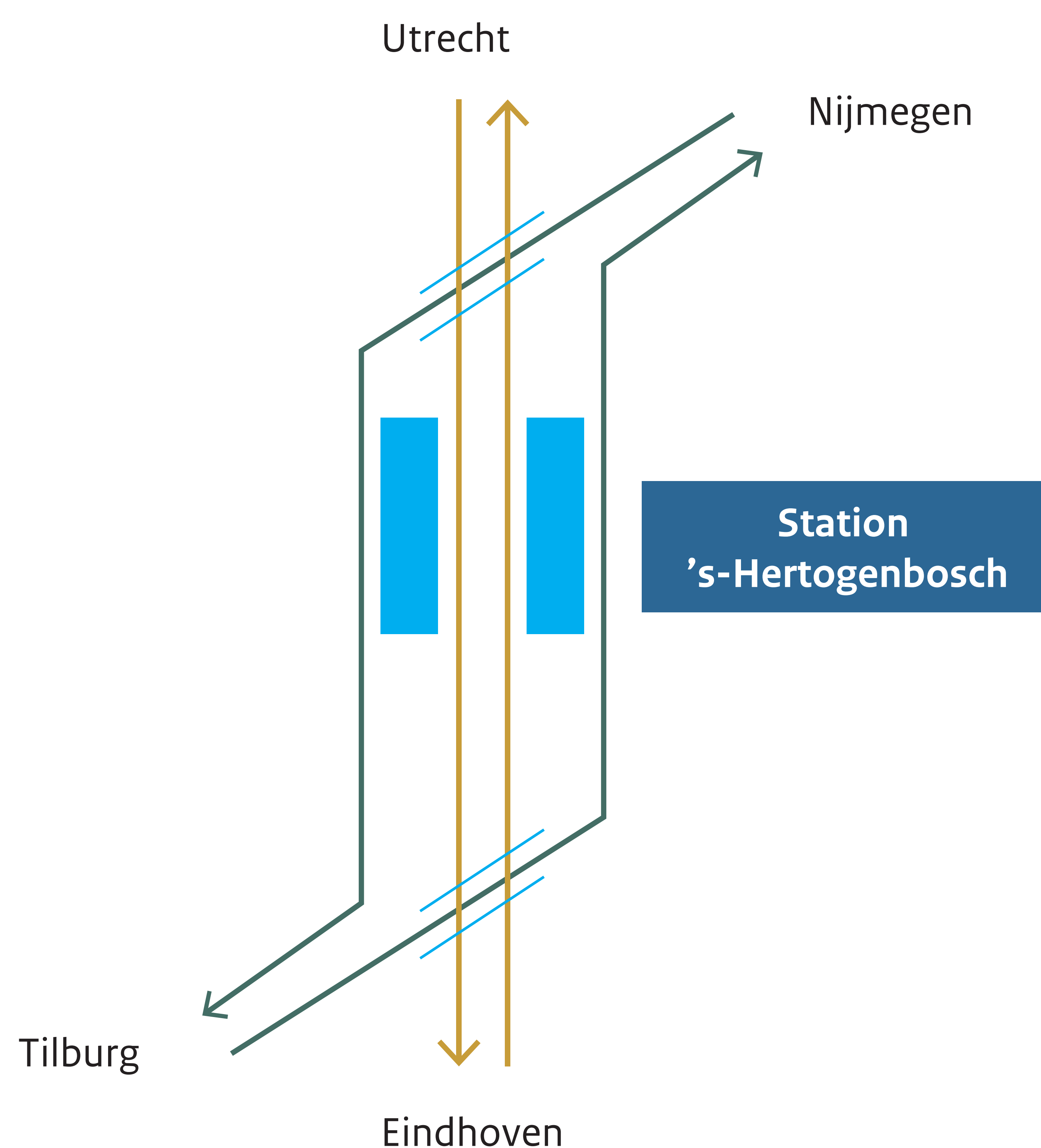


Waarom een 4^e spoor en vrije kruising 's-Hertogenbosch – Vught?

Tussen het station 's-Hertogenbosch en de aftakking richting Tilburg liggen nu drie sporen. Deze drie sporen sluiten aan op vier sporen: twee richting Tilburg en twee richting Eindhoven. Om ervoor te zorgen dat treinen elkaar op dit deel niet langer in de weg zitten, komt er een vierde spoor en een ongelijkvloerse – vrije – kruising van de sporen. Hiermee worden de spoortrajecten Utrecht – Eindhoven en Nijmegen – Tilburg ontvlochten.

Hierdoor:

- Wordt het makkelijker om de PHS (tien-minuten) dienstregeling te realiseren.
- Blijven vertragingen beperkt tot één traject.
- Neemt de storingsgevoeligheid af, en daarmee ook de kans op vertragingen.
- Verdwijnen de wissels van de huidige gelijkvloerse aansluiting en vervalt de overweg bij de Loonsebaan. Dit zorgt voor een robuuster spoornetwerk en maakt het spoor en de spooromgeving veiliger.



Zes intercity's per uur tussen Amsterdam en Eindhoven

Sinds december 2017 rijden er zes, in plaats van vier, intercity's per uur tussen Amsterdam en Eindhoven. Dit is mogelijk gemaakt door groot-schalige vernieuwingen van de sporen in Utrecht en 's-Hertogenbosch. De nieuwe dienstregeling is echter gevoelig voor storingen en vertragingen. Door een aantal aanpassingen aan het spoor, waaronder het 4^e spoor en de vrije kruising, wordt het spoor robuuster en de dienstregeling minder kwetsbaar.



Waarom de boog bij Meteren?

Goederentreinen richting het zuidoosten van Nederland rijden op dit moment over de zogenaamde Brabantroute. Dit is het spoor tussen Dordrecht en Eindhoven. In de toekomst rijdt een aantal van deze treinen via een deel van de Betuweroute, die speciaal bedoeld is voor goederentreinen. Vanaf daar rijden ze door naar het zuiden. Om dit mogelijk te maken bouwen we bij Meteren een nieuwe spoorboog voor goederentreinen.

Door de extra goederenroute:

- 1 Is er ruimte voor meer reizigerstreinen op de Brabantroute.
- 2 Spreiding en afname van hinder en betere benutting Betuweroute. Door een alternatief te bieden via de Betuweroute, groeit het aantal goederentreinen over de Brabantroute niet verder. De nieuwe route betekent wel een toename van hinder op de route Meteren – 's-Hertogenbosch – Boxtel. Over beide routes samen gezien neemt de hinder af, omdat langs de Brabantroute meer mensen wonen.
- 3 Neemt de betrouwbaarheid en flexibiliteit van het spoorgoederenvervoer toe. Groei van het goederenvervoer blijft mogelijk en verstoringen kunnen makkelijker worden voorkomen en opgevangen.



Waarom gaan de goederentreinen niet helemaal over de Betuweroute en bij Emmerich de grens over?

Via Emmerich kunnen niet alle bestemmingen in het zuidoosten van Nederland (zoals Venlo of Geleen) worden bereikt.

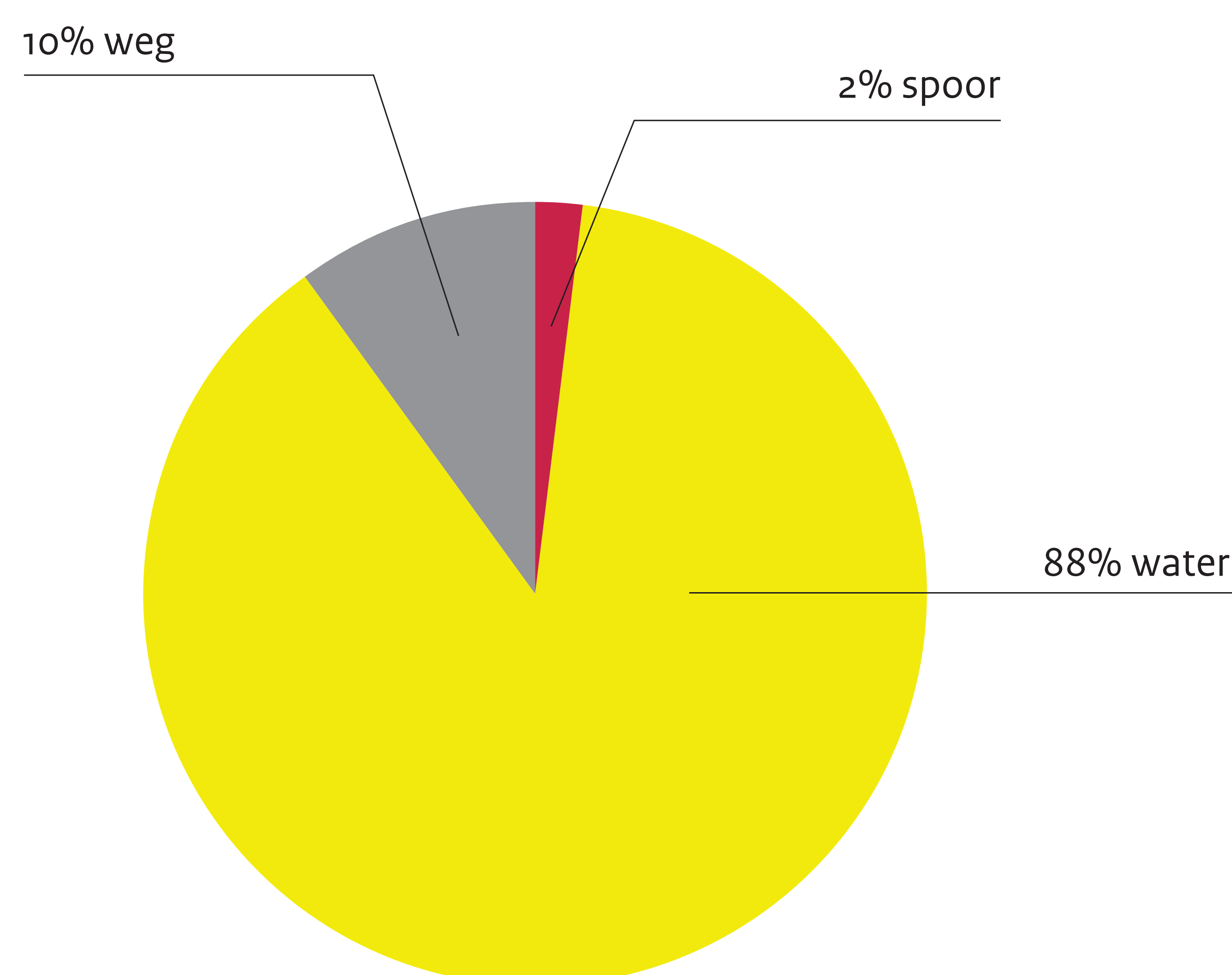


Vervoer goederen over het spoor

Miljoenen tonnen goederen gaan er over het Nederlandse spoor. Een groot deel gaat de grens over, naar diverse bestemmingen in Europa. Van kleding en voedsel tot aan apparaten en machineonderdelen. Een klein deel zijn 'gevaarlijke stoffen': gassen en vloeistoffen die brandbaar of giftig zijn. Denk bijvoorbeeld aan benzine of ammoniak. Vervoer per spoor is een van de veiligste manieren van vervoer.

Enkele weetjes over spoorgoederenvervoer

- Goederenvervoer per spoor bestaat voor ongeveer 10% uit gevaarlijke stoffen;
- Van de gevaarlijke stoffen gaat ongeveer 88% over water, 10% over de weg en 2% over het spoor;



- 1 trein vervoert net zo veel als ongeveer 56 vrachtwagens samen;
- Het vervoeren van 1 ton goederen per trein levert 80% minder CO₂-uitstoot op dan 1 ton goederen per vrachtwagen over de weg;

- In 2016 is ruim 41,5 miljoen ton goederen per spoor vervoerd;
- Dagelijks rijden er meer dan 150 goederentreinen over de Nederlandse grens;
- Een trein rijdt binnen 22 uur van de Rotterdamse haven naar Milaan.

Basisnet

De kans op ongelukken tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen is in Nederland zeer klein. Maar er komen steeds meer woonwijken en kantoren langs routes (weg, water en spoor) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Ook neemt het spoorgoederenvervoer toe.

Overheid en bedrijfsleven hebben daarom samen een systeem ontwikkeld: Basisnet. Het Basisnet geeft per traject aan wat het maximale risico is van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hiermee zit er een maximum aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. De verantwoordelijkheid voor de naleving hiervan ligt bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over vaarwegen, spoorwegen en autowegen moet ook aan een Europees veiligheidsniveau voldoen. De regels van Basisnet komen bovenop de Europese regelgeving voor vervoer van gevaarlijke stoffen.



Geluid

Veranderingen in het gebruik van een spoorlijn, kunnen van invloed zijn op het geluid in de omgeving.

Geluidmaatregelen PHS Meteren-Boxtel

De Wet milieubeheer geeft regels voor verkeersgeluid. Het geluid wordt getoetst op referentiepunten langs het spoor: de zogeheten geluidproductieplafonds. Als deze mogelijk worden overschreden, wordt onderzoek gedaan op woningniveau. Afhankelijk van de onderzoeksresultaten wordt er bekeken of geluidmaatregelen aan het spoor nodig zijn en of geluidmaatregelen doelmatig en inpasbaar zijn. Geluidmaatregelen kunnen zijn: het plaatsen van geluidschermen of het aanbrengen van raildempers.

Als er geen doelmatige maatregelen aan het spoor mogelijk zijn, wordt nagegaan of er doelmatige maatregelen getroffen kunnen worden in de woningen. Soms wordt een woning langs het spoor geïsoleerd. Denk dan bijvoorbeeld aan dikker glas in de ramen of het isoleren van het dak.

Piekgeluiden

Geluidproductieplafonds voorkomen dat de geluidsbelasting rondom het spoor ongecontroleerd kan groeien. Piekgeluiden (uitschieters in het geluidniveau) worden hierin meegenomen, omdat ze meewegen in het gemiddelde. Er gelden geen grenswaarden voor de piekbelasting zelf. Bij de toelating van (nieuwe) treinen op het spoor gelden wel geluidcriteria.

Stiller treinverkeer

In de afgelopen jaren is het treinverkeer stiller geworden. Dit komt doordat er minder lussen in het spoor zitten en er betonnen dwarsliggers worden gebruikt. Ook worden er stillere treintypen ingezet en is inmiddels 50% van de goederenwagens omgebouwd tot stillere wagens. De komende jaren zal dat percentage nog verder stijgen. De vervoerders zijn verantwoordelijk voor het materieel dat wordt ingezet. ProRail stimuleert het toepassen van stillere goederenwagens door een korting op de zogenaamde gebruiksvergoeding.



Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)

Vanuit het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) is de huidige geluidhinder onderzocht langs het spoor tussen Meteren en Boxtel. Dit programma heeft als doel om geluidbelastingen op de gevel van meer dan 65 dB tegen te gaan. Uit het geluidonderzoek blijkt dat diverse locaties in aanmerking komen voor maatregelen als geluidschermen en/of raildempers.

Ook bij een verdere groei van het treinverkeer kunnen er geen geluidbelastingen van meer dan 65 dB ontstaan. Dit komt door de combinatie van het MJPG met het systeem van het geluidproductieplafond.

Saneringsplan MJPG

Op dit moment zijn de eerste resultaten van het geluidonderzoek beschikbaar. Op kaartmateriaal kunt u zien waar maatregelen worden voorgesteld, en welke dit zijn. In de tweede helft van 2018 kunt u deze ook bekijken in het saneringsplan. Dit plan komt dan ter inzage te liggen. Bewoners langs het spoor worden hierover tijdig geïnformeerd.

Bouw

Wanneer het saneringsplan is vastgesteld door de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, gaat de bouw van start. Naar verwachting gebeurt dit tussen 2020 en 2022. Waar nodig en mogelijk worden de werkzaamheden gecombineerd met het werk voor PHS Meteren-Boxtel.

Planning*

Zomer 2018	Terinzagelegging saneringsplan**
Begin 2019	Beantwoorden zienswijzen
2019	Vorbereiding uitvoering
2020	Start bouw
2024	Uitvoering gereed

* *Dit is een indicatieve planning*

** *De terinzagelegging van het saneringsplan voor 's-Hertogenbosch start in het najaar van 2018*

Wilt u meer weten over het Meerjarenprogramma
Geluidsanering? U vindt dit op
www.prorail.nl/meerjarenprogramma-geluidsanering.



Trillingen

Veranderingen in het gebruik van een spoorlijn, kunnen van invloed zijn op de trillingen in de omgeving.

Er is geen wettelijk kader voor trillingen. ProRail toetst het effect van de toekomstige trillingen aan de hand van de 'Beleidsregel trillinghinder spoor'.

Milieu-effectonderzoek

Voor het Ontwerptracébesluit (OTB) en het Milieu-effectrapport (MER) is een onderzoek uitgevoerd naar trillingen. In dit onderzoek zijn de huidige situatie en de verwachte toekomstige trillingen bestudeerd.

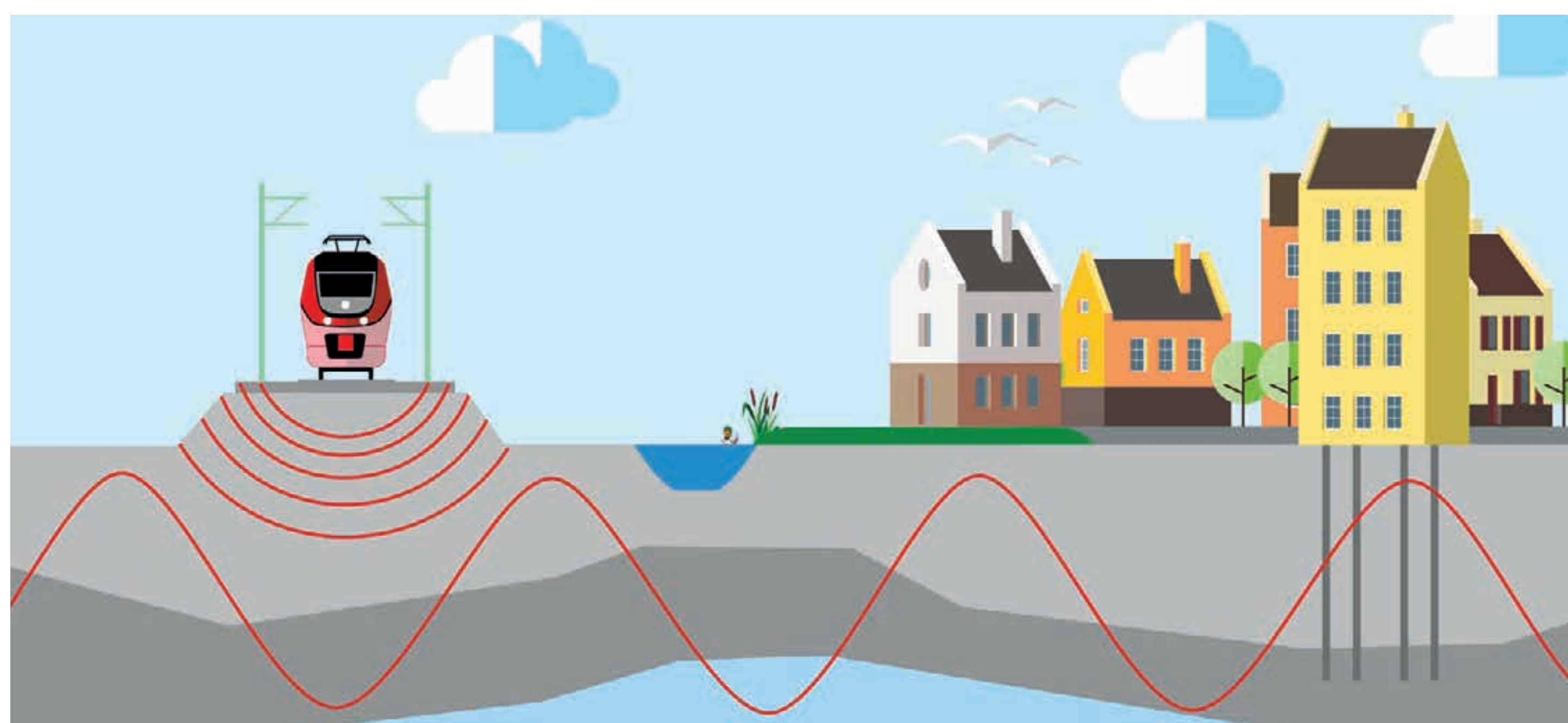
Maatregelen

De aanpak van trillingen vereist maatwerk, het effect van de maatregelen is soms lastig te voorspellen. Zo verschilt de samenstelling van de bodem in Nederland soms om de paar meter en spelen de trein zelf, de rails en het type gebouw waarin de trilling voelbaar is, een rol. Maatregelen zijn daardoor vaak kostbaar. ProRail onderzoekt altijd of de kosten wel opwegen tegen de baten.

Nieuwe oplossingen

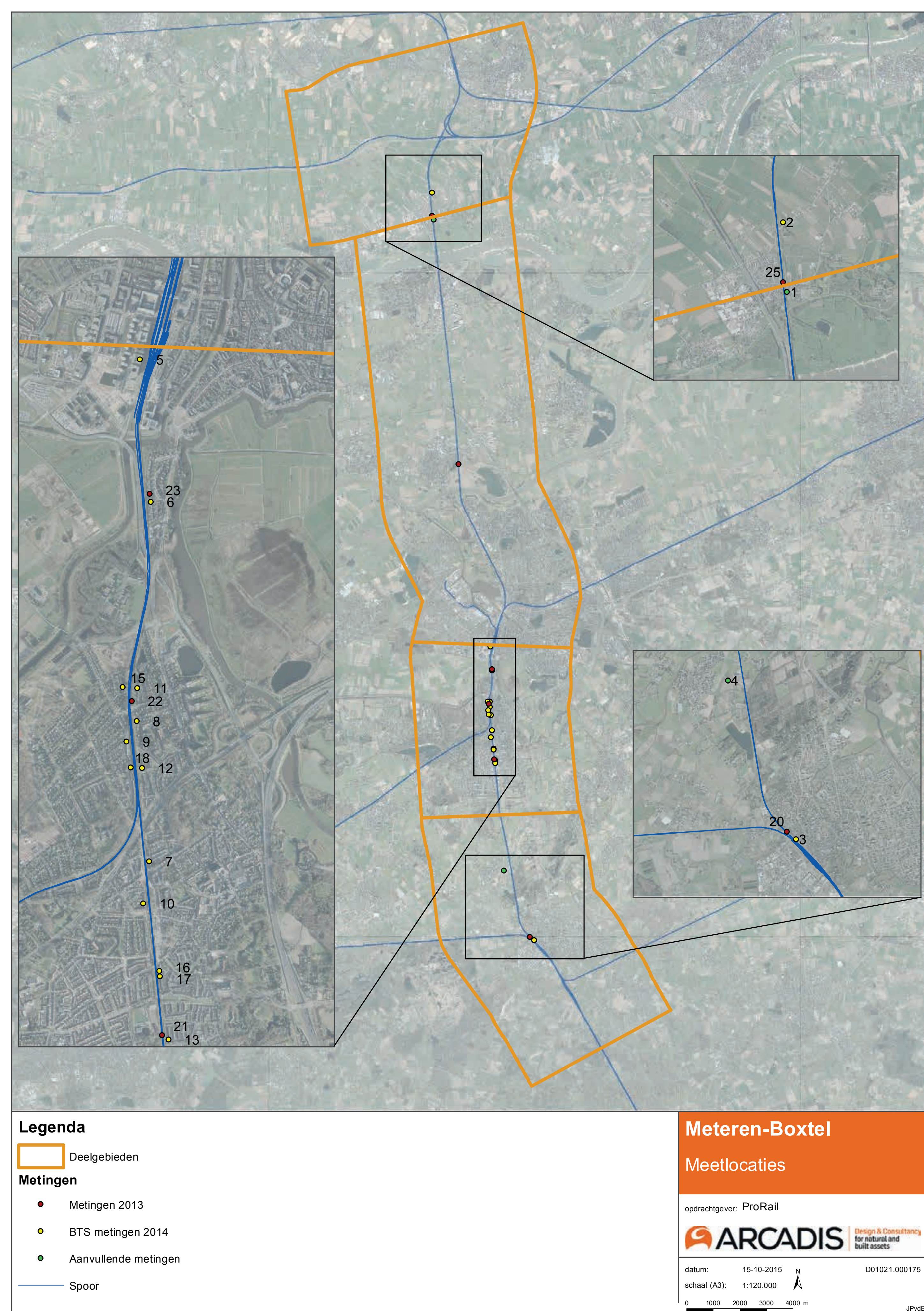
Trillinghinder kunnen we dus niet in alle gevallen voorkomen of verminderen. Wel blijft ProRail samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, kennisinstututen en ingenieursbureaus op zoek naar nieuwe oplossingen om trillingen langs het spoor terug te dringen. Het streven is om het spoor om zo'n manier te beheren dat er minder trillinghinder optreedt.

Afwegen maatregelen trillingen



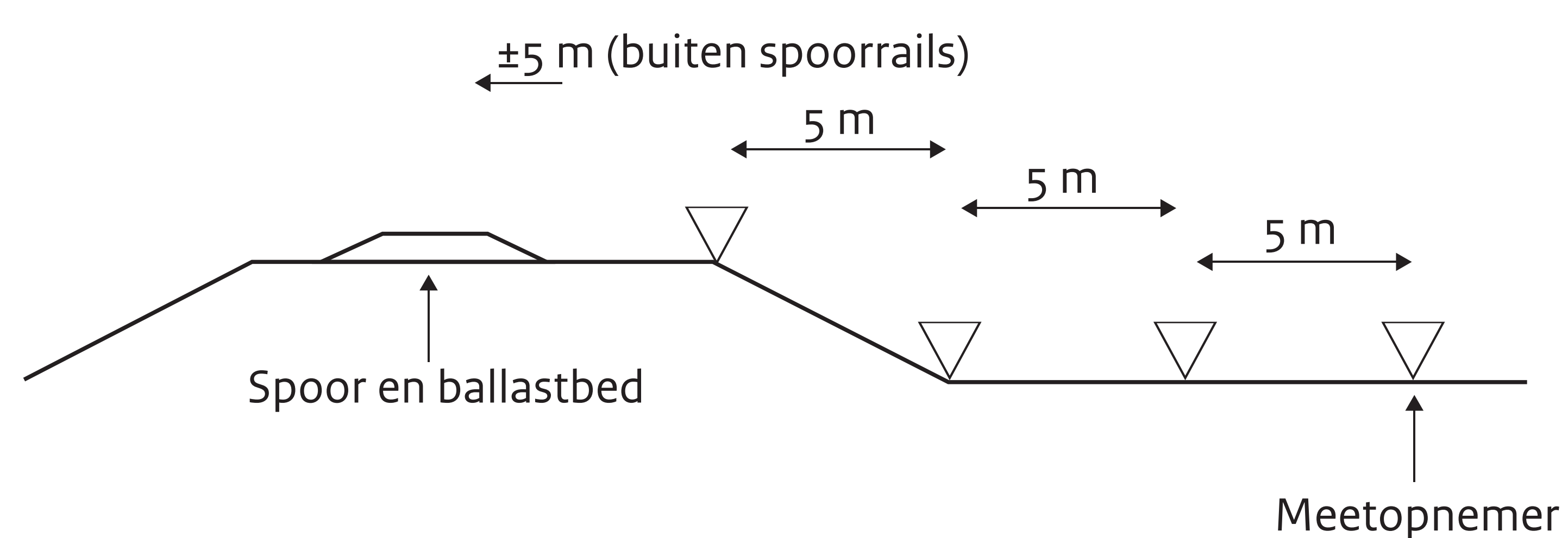
Stappenplan

- Meten van de referentiesituatie
- Bepalen en ijken van het trillingsmodel
- Bepalen van de toekomstige effecten op alle woningen binnen 100 meter van het spoor
 - maximale trillingsniveau (V_{max})
 - gemiddelde trillingsniveau (V_{per})
- Bij toename boven een drempel: onderzoek naar mogelijke maatregelen
 - Effectief
 - Inpasbaar, uitvoerbaar, onderhoudbaar en robuust
 - Doelmatig
- Effectieve en doelmatige maatregelen opnemen in (O)TB



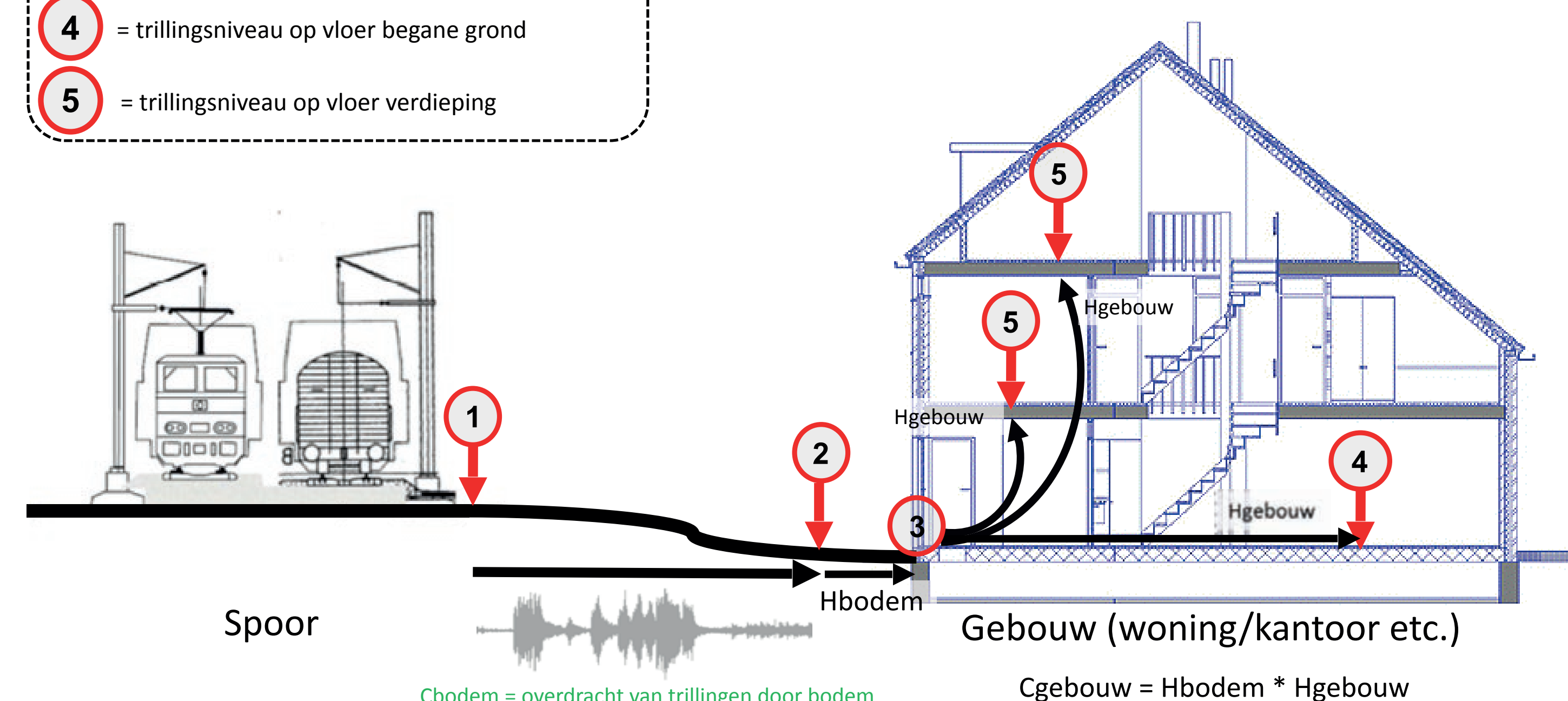
Onderzoeken zijn gebaseerd op Beleidsregel trillinghinder spoor.

Meetopstelling in maaiveld



Meetopstelling woningen

- 1 = trillingsniveau op 5m van spoor
- 2 = trillingsniveau in bodem voor woning
- 3 = trillingsniveau op fundering
- 4 = trillingsniveau op vloer begane grond
- 5 = trillingsniveau op vloer verdieping





Vervoer van gevaarlijke stoffen

De afgelopen jaren zijn er diverse maatregelen genomen die het vervoer van gevaarlijke stoffen veiliger maken. Locaties met veel vervoer van gevaarlijke stoffen hebben extra spoorbeveiliging gekregen die de kans op botsingen aanzienlijk verkleint. Daarnaast heeft het spoor zogenaamde 'hot-box-detectie' gekregen. Hiermee worden wagons met een warmgelopen as gesignaleerd en kunnen er maatregelen genomen worden. Dit verkleint de kans op ontsporingen. Bovendien mogen wagons met brandbare gassen niet worden gekoppeld aan wagons met brandbare vloeistoffen. Dit verkleint de toch al geringe kans op een kettingreactie.

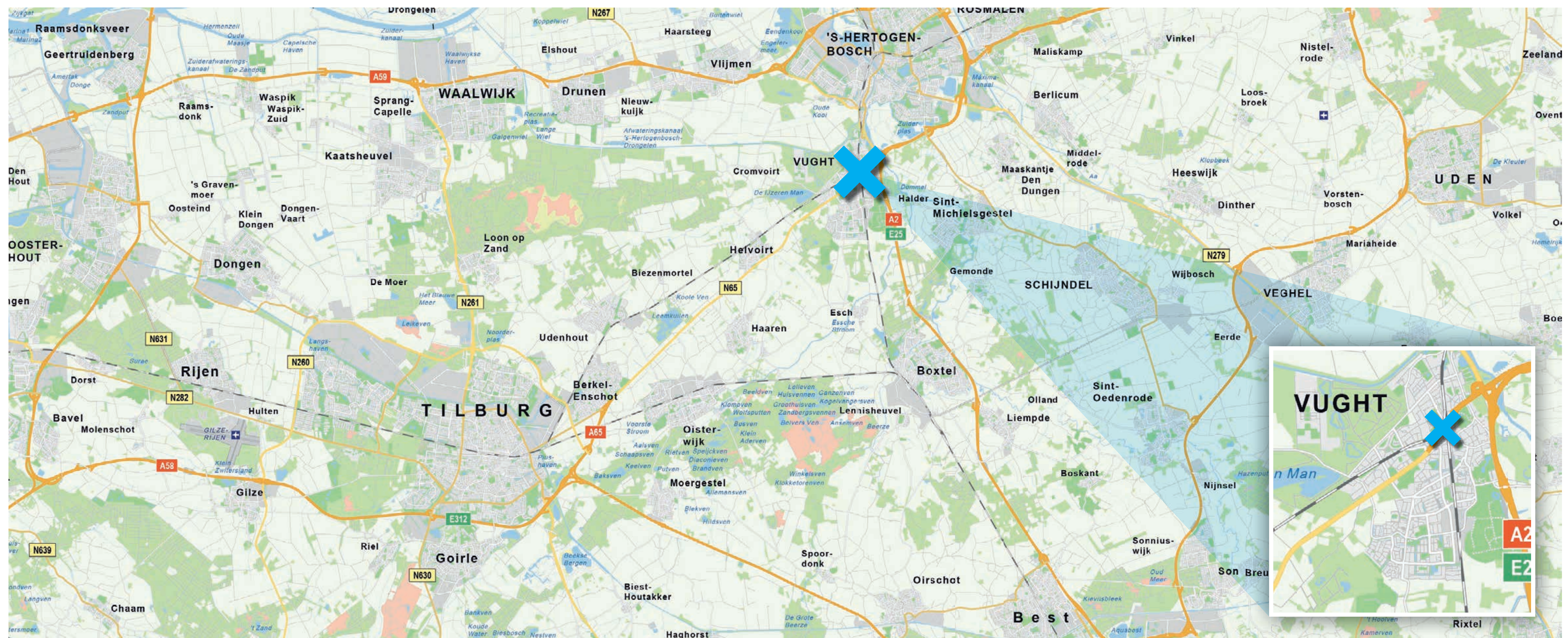
Onderzoek

Als het spoor wordt aangepast, uitgebreid of vernieuwd, wordt onderzocht of de plannen voldoen aan de veiligheidsnormen en binnen de vastgestelde risicoplafonds blijven.

Uit onderzoek blijkt dat het risicoplafond op het traject Meteren – Boxtel moet worden aangepast. Wat de effecten hiervan zijn, is onderzocht.

Maatregelen

Op het traject Meteren - Boxtel is de extra spoorbeveiliging al aanwezig. Ook heeft het spoor hot-box-detectie. Er is samen met de Veiligheidsregio's naar aanvullende maatregelen gekeken, zodat hulpdiensten bij calamiteiten bij de ongevalsplek kunnen komen. De maatregelen voor verbetering van de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid, waaronder waterputten, zijn opgenomen in het Ontwerptracébesluit.



Tijdelijke afsluiting N65 – maatregelen voor het verkeer

De N65 zal tijdelijk worden afgesloten. Dit is nodig om de werkzaamheden aan de kruising van de N65 met het spoor mogelijk te maken. Waar nu de N65 onder het spoor door gaat, gaat de N65 straks over het verdiepte spoor heen. De tijdelijke afsluiting duurt ongeveer 8 maanden en is voorzien voor 2025.

Het afsluiten van de N65 zorgt voor hinder voor het verkeer. Om deze hinder te beperken en de bereikbaarheid voor de hulpdiensten te waarborgen, wordt een pakket aan maatregelen uitgewerkt. Dit zijn zowel maatregelen om het verkeer te verminderen als maatregelen om verkeer om te leiden.

De komende jaren kan er nog veel veranderen aan de verkeersdruk op bepaalde plekken, bijvoorbeeld door projecten die in de tussenliggende tijd worden uitgevoerd. Dit heeft invloed op het pakket aan maatregelen. De concrete maatregelen worden

daarom op een later moment uitgewerkt, in overleg met partners in de regio.

Voorbeelden van maatregelen

- Reizigers stimuleren om een andere manier van vervoer te kiezen of buiten de spits te reizen.
- Het verbeteren van alternatief vervoer.
- De wegen op omleidingsroutes aanpassen zodat het verkeer beter doorstroomt.
- Alternatieve routes en tijden afspreken voor vrachtverkeer.
- Met bedrijven andere werktijden afstemmen of flexwerken mogelijk maken.
- Reizigers en hulpdiensten goed informeren over de afsluiting en de alternatieven, met bijvoorbeeld realtime informatiesystemen.
- Inzetten van verkeersregelaars.



Procedure

Ontwerptracébesluit (OTB) en Milieueffectrapport (MER)

In de Nederlandse wet ligt vast wat er moet gebeuren voordat een spoorproject kan worden uitgevoerd. Bij het project PHS Meteren-Boxtel worden de zogenaamde Tracéwetprocedure en de m.e.r.-procedure doorlopen. ProRail heeft de onderzoeken uitgevoerd en de ontwerpen gemaakt voor de spooraanpassingen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat neemt de besluiten.

Terinzagelegging

Het Milieueffectrapport (MER) beschrijft de milieueffecten van het project. In het Ontwerptracébesluit (OTB) staan de aanpassingen aan het spoor beschreven, waaronder maatregelen om negatieve effecten te beperken. Beide documenten liggen van 16 maart 2018 tot en met 26 april 2018 ter inzage. Iedereen kan digitaal, schriftelijk of mondeling op beide documenten reageren.

Hoe gaat het verder?

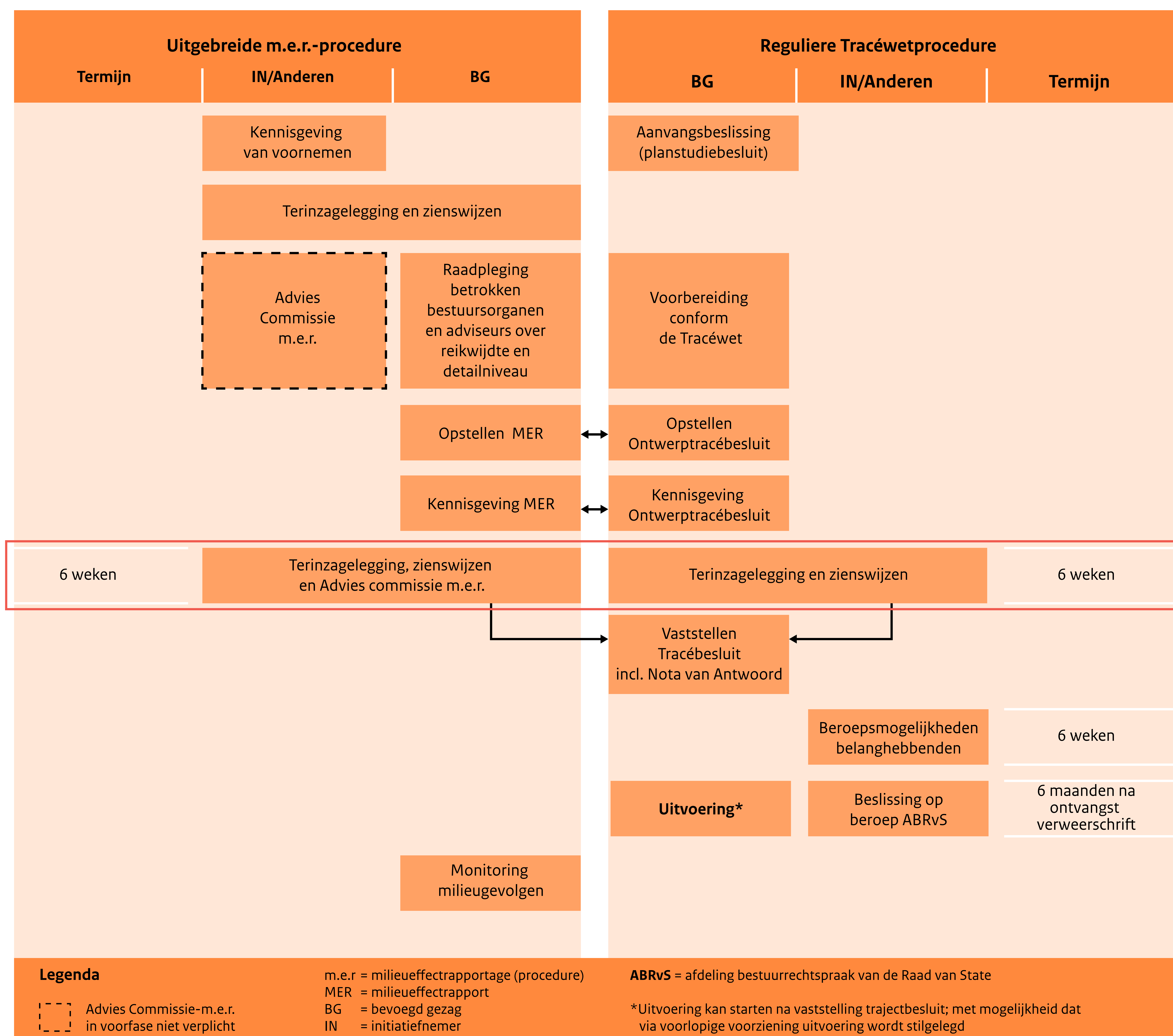
Zodra de terinzagelegging van het OTB en het MER is afgelopen, worden de zienswijzen in behandeling genomen. In een Nota van Antwoord wordt een reactie op de zienswijzen gegeven. Als daartoe aanleiding is, wordt het ontwerp aangepast en het Tracébesluit gewijzigd vastgesteld. De Nota van Antwoord wordt samen met het Tracébesluit gepubliceerd, naar verwachting in 2019.

Op het Tracébesluit is beroep mogelijk bij de Raad van State. Alleen indieners van een zienswijze op dit Ontwerptracébesluit kunnen later in beroep gaan tegen het Tracébesluit.



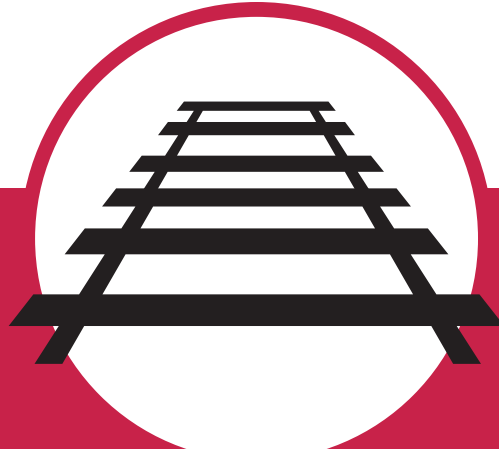
Procedure

Schema m.e.r.-procedure en Tracéwetprocedure





Planning

Planning PHS Meteren-Boxtel*	 Jaar
Terinzagelegging Ontwerp tracébesluit (OTB) en Milieueffectrapport (MER) Behandelen zienswijzen voor Nota van Antwoord en verwerken eventuele aanpassingen in Tracébesluit	2018
Behandelen zienswijzen voor Nota van Antwoord en verwerken eventuele aanpassingen in Tracébesluit Publicatie Tracébesluit en Nota van Antwoord Mogelijkheid beroep Raad van State Vorbereiding realisatiefase	2019
Vorbereiding realisatiefase	2020
Realisatiefase	2021
	2022
	2023
	2024
	2025
Ingebruikname nieuwe sporen: • Zuidwestboog bij Meteren • Vierde spoor tussen 's-Hertogenbosch en Vught • Gedeeltelijke verdiepte ligging in Vught	2026
Opruimen tijdelijke spoor en herinrichting spooromgeving in Vught	2027

* dit is een indicatieve planning



Uw zienswijze indienen

Het Ontwerptractébesluit (OTB) en het Milieueffect-rapport (MER) PHS Meteren – Boxtel liggen ter inzage. Het is mogelijk hierop te reageren door het indienen van een zienswijze.

De rapporten bekijken

Alle documenten staan op

www.platformparticipatie.nl/meterenboxtel.

Op papier kunt u de stukken van 16 maart 2018 tot en met 26 april 2018 tijdens reguliere openingstijden bekijken in de gemeente- en provinciehuizen en op het ministerie:

- **Gemeente Geldermalsen**
Kuipershof 2, Geldermalsen
- **Gemeente Neerijnen**
Van Pallandtweg 11, Neerijnen
- **Gemeente Zaltbommel**
Hogeweg 11, Zaltbommel
- **Gemeente Maasdriel**
Kerkstraat 45, Kerkdriel
- **Gemeente 's-Hertogenbosch**
Wolvenhoek 1, 's-Hertogenbosch
- **Gemeente Vught**
Secretaris van Rooijstraat 1, Vught
- **Gemeente Haaren**
Monseigneur Bekkersplein 2, Haaren
- **Gemeente Boxtel**
Markt 1, Boxtel

- **Provincie Gelderland**
Markt 11, Arnhem
- **Provincie Noord-Brabant**
Brabantlaan 1, 's-Hertogenbosch
- **Ministerie Infrastructuur en Waterstaat**
Rijnstraat 8, Den Haag
(alleen op afspraak 070-456 8999)

Zienswijze indienen

Een zienswijze indienen op het OTB en het MER kan tot en met 26 april 2018 op drie manieren:

- *Digitaal*
Bij voorkeur ontvangen wij uw zienswijze via www.platformparticipatie.nl/meterenboxtel.
- *Mondeling*
Tijdens de informatiebijeenkomsten of telefonisch tijdens kantooruren (tel. 070 - 456 8999).
- *Post*
Adres: Directie Participatie
t.a.v. Ontwerptractébesluit PHS Meteren – Boxtel
Postbus 30316, 2500 GH Den Haag

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt het op prijs als u aangeeft op welk deel van de plannen u reageert en welke argumenten u heeft voor uw zienswijze.

Meer informatie vindt u op www.platformparticipatie.nl/meterenboxtel.