



december 2016

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Meteren - Boxtel

Planning van het project

Het project PHS Meteren-Boxtel duurt meerdere jaren. Eerst vindt er veelvuldig onderzoek plaats. Dit gebeurt in overleg met verschillende partijen en belanghebbenden. Daarna volgt het besluitvormingsproces. In Nederland is vastgelegd hoe zo'n proces moet verlopen. Eerst gaan de Milieueffectrapportage (MER) en Ontwerp Tracébesluit (OTB) ter inzage. Hierop kunnen belanghebbenden zienswijzen indienen. In een Nota van Antwoord geeft het ministerie haar visie op de onderwerpen die zijn ingebracht. Daarna wordt het geheel aangeboden aan de staatssecretaris. Zij neemt uiteindelijk het besluit.

Belangrijke momenten

In de vorige [nieuwsbrief](#) heeft u meer kunnen lezen over de aangepaste planning voor PHS Meteren-Boxtel. Een belangrijk moment voor de omgeving is het ter inzage leggen van de MER en het OTB. Dat moment is nu gepland rond de zomer van 2017. Het moment waarop het Tracébesluit (TB) kan worden genomen is onder andere afhankelijk van de hoeveelheid zienswijzen die worden gegeven op de MER en het OTB. Op dit moment is het nemen van het TB gepland voor het tweede deel van 2018.

Informatieavonden in het voorjaar van 2017

In het voorjaar van 2017 organiseren we een informatieavond op meerdere locaties tussen Meteren en Boxtel. Dan lichten we de resultaten van de milieuonderzoeken toe en geven we aan wat dit betekent voor de directe omgeving van het spoor. Als het zover is dan ontvangt u via deze nieuwsbrief een uitnodiging voor de avond in uw omgeving.

Inhoud

Planning van het project

Klankbordgroep Meteren-
Zaltbommel

De boog bij Meteren, hoe zat
het ook alweer?

Spoornieuws uit de regio
Zuidoostboog in gebruik

Gevaarlijke stoffen over het
spoor

Vanaf december 2017 meer
intercity's tussen Amsterdam
en Eindhoven

Extra beveiliging op spoorlijn
tussen Alkmaar en Maastricht

Planning PHS Meteren - Boxtel



Dit is een indicatieve planning die verschuift afhankelijk van het exacte moment waarop het OTB-MER ter inzage wordt gelegd. De planning is ook afhankelijk van het aantal ingediende zienswijzen.

Klankbordgroep Meteren - Zaltbommel

De klankbordgroep Meteren, Neerijnen en Waardenburg komt sinds de start in 2015 met enige regelmaat samen. Vanaf de tweede keer hebben we de klankbordgroep samengevoegd met de klankbordgroep Zaltbommel en Hedel. Samen heet de groep nu klankbordgroep Meteren – Zaltbommel.

Wat doet de klankbordgroep ook alweer?

In de klankbordgroep zitten belanghebbenden uit de verschillende gemeenten en dorpen tussen Meteren en Hedel. Daarnaast zijn er altijd medewerkers van ProRail aanwezig. Ook ambtenaren van de gemeenten zijn vertegenwoordigd. De bijeenkomsten worden geleid door een onafhankelijk voorzitter. De klankbordgroep houdt nauwlettend in de gaten of het onderzoeksproces zorgvuldig wordt afgestemd met de omgeving en of de belanghebbenden op de juiste manier mee kunnen denken. U kunt de leden van de klankbordgroep Meteren – Zaltbommel altijd aanspreken om uw zorgen of suggesties met hen te delen. Zij kunnen deze dan inbrengen tijdens de bijeenkomsten. Alle verslagen van de bijeenkomsten van de klankbordgroep zijn terug te vinden in de [PHS Bibliotheek](#).

Geluiden uit de bijeenkomst op 5 oktober 2016

Tijdens de laatste bijeenkomst op 5 oktober 2016 heeft ProRail de leden bijgepraat over de planning en de communicatiemomenten voor omwonenden. De klankbordgroep geeft aan dat het belangrijk is dat belanghebbenden zoals omwonenden goed geïnformeerd worden. Zij hebben nu het gevoel dat het project nog te onbekend is in de omgeving. Samen met de klankbordgroep bekijken we hoe we de communicatie nog beter kunnen afstemmen op de behoeften van de belanghebbenden. We hebben met elkaar besproken dat in het voorjaar van 2017 informatieavonden organiseren voor Waardenburg, Meteren en Zaltbommel om geïnteresseerden bij te praten over de stand van zaken van het project op dat moment. Daarnaast zullen we via andere kanalen opnieuw aandacht vragen voor de nieuwsbrief, zodat deze door meer mensen gelezen gaat worden en informatie zo goed mogelijk bij belanghebbenden komt.

De boog bij Meteren, hoe zat het ook al weer?

Om het spoor van Eindhoven naar Amsterdam aan te kunnen sluiten op de Betuweroute, wordt er een nieuwe verbinding gemaakt. Dit is de zogenaamde Zuidwestboog. Deze boog wordt straks gebouwd over de rijksweg A15 en de Betuweroute heen. De boog bestaat uit twee delen:

- Een buitenboog voor treinen vanaf het zuiden richting Rotterdam.
- Een binnenboog voor treinen vanaf Rotterdam richting het zuiden

De buitenboog wordt 15 meter hoog en zorgt ervoor dat het spoor de weg en de Betuweroute kan kruisen zonder het huidige verkeer te hinderen. Hierdoor zal ook het landschap op deze locatie veranderen. In overleg met gemeente Geldermalsen en gemeente Neerijnen wordt een landschapsplan opgesteld. Op basis van dit plan bekijken we gezamenlijk hoe de nieuwe boog het beste in kunnen passen. Hierbij houden we uiteraard ook rekening met het bestaande landschap zoals de ligging van weilanden en bomen.

Markkade

Om de boog aan te kunnen leggen, kan de huidige Markkade niet blijven zoals deze nu is. De leden van de werkgroep Markkade hebben gevraagd om te onderzoeken of het maken van een tunnel onder het spoor en de nieuw aan te leggen bogen een mogelijkheid is. ProRail heeft deze mogelijkheid inmiddels onderzocht. Uit het onderzoek bleek dat de kosten om een tunnel aan te leggen te hoog zijn. Door de opdrachtgever (ministerie van Infrastructuur en Milieu) is daarom besloten dat er geen tunnel op deze plek wordt gebouwd, maar dat de Markkade wordt omgelegd.

Werkgroep Markkade

De werkgroep Markkade geeft advies over concrete inrichtingsvraagstukken.

Op 11 oktober 2016 is de werkgroep Markkade weer bij elkaar gekomen en hebben de leden meegedacht over de inrichting van de nieuwe Markkade en over wat dit betekent voor de omgeving. Er is onder andere gesproken over de zichtlijnen en de nieuwe ligging. De adviezen van de werkgroep zijn inmiddels meegenomen in de tekeningen.

Tijdelijke situatie en aansluiting A15

Het aanleggen van de Zuidwestboog is nog een hele puzzel. Om deze bogen aan te kunnen leggen, zijn er bijvoorbeeld tijdelijke in- en uitvoegstroken voor het bouwverkeer nodig vanaf de A15. Zo kan het bouwverkeer straks de bouwlocatie bereiken en verlaten zonder het normale wegverkeer te hinderen. Over de mogelijkheden van de aanleg van deze in- en uitvoegstroken wordt overlegt met Rijkswaterstaat. Zo zoeken we naar een verkeersveilige oplossing die de hinder van de transporten tijdens de bouw zo klein mogelijk houdt.



Spoornieuws uit de regio

Graag houden we u op de hoogte van de actualiteit van het spoor in uw omgeving. Daarom deze nieuwe categorie in de nieuwsbrief: spoornieuws uit de regio.

Zuidoostboog bij Meteren in gebruik

Op 17 oktober jl. is de Zuidoostboog bij Meteren in gebruik genomen. Via deze verbinding kunnen treinen uit de richting Den Bosch bij Meteren de Betuweroute opdraaien richting Duitsland en andersom.

De komende periode zullen enkele treinen per week gebruik maken van de Zuidoostboog. Hoeveel dit er exact zullen zijn, is moeilijk te zeggen. Goederentreinen rijden niet in een vaste dienstregeling zoals reizigerstreinen dat doen. Een vervoerder van goederen per trein kijkt op het moment dat hij goederen heeft, hoe hij deze wil vervoeren en welke route daarvoor het meest geschikt is.

De verwachting is dat met ingang van de nieuwe dienstregeling in december 2016 het gebruik van de spoorboog verder zal toenemen. Het aantal treinen kan – afhankelijk van de economische ontwikkelingen - groeien tot maximaal acht treinen per dag in 2030.

Meer lezen? Zie [nieuwsbericht 'Zuidoostboog bij Meteren open voor goederenvervoer'](#). Dit bericht is in april 2016 verschenen. De werkzaamheden om de Zuidoostboog in gebruik te kunnen nemen hebben meer tijd in beslag genomen dan destijds gedacht.

Gevaarlijke stoffen over het spoor

Maandag 3 oktober 2016 heeft staatssecretaris Dijkema van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M), een brief gestuurd naar de Tweede Kamer over het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. Zij schrijft dat ze om de veiligheid op de spoorroutes verder te vergroten en de hinder voor omwonenden nog meer te beperken, extra maatregelen heeft afgesproken met de provincies Noord-Brabant, Limburg, Overijssel en Gelderland. Het is op dit moment nog niet duidelijk wat exact de gevolgen hiervan zijn voor het traject Meteren-Boxtel en andere locaties in Nederland. Een samenvatting van de brief vindt u hier: <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2016/10/03/minder-gevaarlijke-stoffen-over-omleidingsroutes-betuwelijn>.

Vanaf december 2017 meer intercity's tussen Amsterdam en Eindhoven

Afgelopen juli meldden NS en ProRail dat vanaf december 2017 tussen Amsterdam en Eindhoven iedere tien minuten een trein gaat rijden. Dit betekent dat er twee extra intercity's gaan rijden op deze lijn. Deze toename van het treinverkeer is mede mogelijk gemaakt door de grootschalige vernieuwingen van de sporen in Utrecht en Den Bosch. Er zijn geen aanpassingen aan het spoor nodig voor geluid en trillingen om de extra reizigerstreinen te kunnen laten rijden

Waarom gaan we aan het spoor bouwen, als er nu al meer treinen kunnen rijden?

Vanaf december 2017 gaan er twee extra intercity's per uur rijden. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) houdt echter meer in. In de toekomst zal het aantal personentreinen én goederentreinen verder toenemen. Om dit mogelijk te maken zijn de toekomstige werkzaamheden aan het spoor nodig. Meer lezen? Zie [nieuwsbericht 'ProRail en NS maken stap naar hoogfrequent rijden'](#)

Extra beveiliging op spoorlijn tussen Alkmaar en Maastricht

Op de spoorlijn van Alkmaar naar Maastricht (A2 corridor) en op de spoorlijn van Rotterdam naar Venlo (Brabantroute) worden circa 400 seinen uitgerust met het beveiligingssysteem ATB Vv (Automatische Treinbeïnvloeding verbeterde versie). Daarmee verhoogt ProRail de veiligheid op het spoor. De kans dat een trein een rood sein passeert neemt dankzij dit systeem flink af.



Wat doet ATB Vv dan precies?

ATB (automatische treinbeïnvloeding) is een beveiligingssysteem dat treinen automatisch tot stilstand brengt als deze een rood sein naderen met een snelheid hoger dan 40 km per uur. De verbeterde versie, ATB Vv, brengt treinen ook tot stilstand als ze een rood sein naderen bij een snelheid lager dan 40 km per uur. ATB Vv is daarmee een goede aanvulling op ons ATB-beveiligingssysteem. Vanwege de toenemende drukte op het spoor

heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu de afgelopen jaren geld vrijgemaakt om meer seinen van dit systeem te voorzien. Meer lezen? Zie [nieuwsbericht 'Extra beveiliging voor de Brabantroute en A2 corridor'](#)

Colofon

Meer informatie en/of vragen

Voor meer informatie kunt u terecht op www.prorail.nl/projecten/meteren-boxtel.

U kunt ook contact opnemen met de afdeling Publiekscontacten via telefoonnummer 0800 - 7767 245 (gratis) of een e-mail sturen via www.prorail.nl/contact.

Aan- of afmelden nieuwsbrief

Wilt u zich aan- of afmelden voor de algemene nieuwsbrief PHS Meteren – Boxtel, deze of een van de andere extra edities? Ga naar de pagina [nieuwsbrief PHS Meteren-Boxtel](#).

Datum

december 2016

In opdracht van



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

ProRail

Wilt u de nieuwsbrief niet langer ontvangen? Schrijf u dan [hier](#) uit.