Ingekomen
2 JUN 2014
Provincie Noord-Brabant

Vught

3600021
DIV_C
AD / GRF

CB 7090

Provincie Noord-Brabant
T.a.v. Provinciale Staten
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Uw kenmerk
Ons kenmerk OW/HV/Z11 - 29071/UIT/14-105643
Behandeld door 5.1.2.e /5.1.2.e
Onderwerp Informatie besluitvorming PHS Vught

Datum 28 mei 2014
Verzonden 28 MEI 2014

Weledelgestrenge heer, mevrouw,

Op 13 juni stelt de Statencommissie Mobiliteit en Financiën het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) aan de orde. Kort daarna, op 16 juni, kiest de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de oplossingsvariant voor het spoor in Vught. Kortom: we staan voor de besluiten die doorslaggevend zijn voor de toekomst van Vught en Noord-Brabant. Graag maken wij van dit moment gebruik om uw gewaardeerde aandacht te vragen voor de onderstaande overwegingen. Wij vertrouwen erop dat zij bijdragen aan een toekomstbestendig, zorgvuldig gewogen besluit.

- PHS realiseert de ambitie van het Ministerie van I&M voor extra intercity's op het traject Amsterdam-Eindhoven om daarmee Brabant en de Randstad beter te ontsluiten. Daarbij was de uitdrukkelijke wens van de provincie Noord-Brabant om het goederenvervoer over Meteren-Boxtel te leiden in plaats van de Brabantroute. Dit is op 4 juni 2010 vastgelegd in de afspraken tussen de Taskforce Brabantroute en het Rijk en opgenomen in PHS. Hiermee worden de steden aan de Brabantroute ontlast, komt er ruimte op de route voor extra PHS-intercity's en ontstaan er nieuwe mogelijkheden voor de groei van het goederenvervoer. Uit de afspraken tussen het Rijk en de Provincie volgt een gezamenlijke verantwoordelijkheid om de problematiek en overlast in gemeenten op de route Meteren-Boxtel op te lossen.
- Inwoners, bedrijven, instellingen en gemeentebestuur willen Vught en zijn wijde omgeving veilig en leefbaar houden. Met een duurzame, verdiepte ligging van het spoor biedt PHS een echte kans om de bestaande en toekomstige verkeersproblematiek voor 100 jaar op te lossen.
- Informatie om een gewogen voorkeur voor een variant te kiezen is beschikbaar. Dat hebben het Ministerie van I&M, de Provincie en de vier regiogemeenten op 20 mei vastgesteld. Het informatiedocument biedt alle resultaten en kaders voor een zorgvuldige besluitvorming.
- Het Ministerie is bereid bij te dragen in een verdiepte ligging van het spoor in Vught, maar verwacht ook een substantiële bijdrage van de provincie Noord-Brabant. Dit standpunt is in

P Postbus 10100, 5260 GA Vught
A Secr. van Rooijstraat 1
5261 EP Vught
T (073) 658 06 80
F (073) 656 59 65
E gemeente@vught.nl

Vught

het rondetafelgesprek bij Provinciale Staten van 11 oktober 2013 en in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau mei 2013 bevestigd.

- Het standpunt van de Provincie is op dit moment niet duidelijk. Daarom hebben 's-Hertogenbosch, Haaren, Boxtel en Vught in hun brief van 16 mei 2014 Gedeputeerde Staten op de hoogte gebracht van hun voorkeur en mogelijke financiële inzet. Vught is bereid om naast de bijdrage van €[5.1.2.b] miljoen voor de N65 ook €[5.1.2.b] miljoen bij te dragen aan PHS. Voor Vught zijn dit enorme investeringen die het belang onderschrijven dat de gemeente hecht aan een veilige, duurzame oplossing. Wij koppelen de bijdrage aan de variant V3+ met aanvullende randvoorwaarden. De genoemde brief aan Gedeputeerde Staten treft u als bijlage aan.
- Uit de Variantennota (februari 2014) en overige studies concluderen wij dat de verdiepte varianten V3, V4 en V5 (+) de beste oplossingen bieden. De overige varianten schieten tekort als aanvaardbare alternatieven. Onderzoeksresultaten onderstrepen dit en u hebt de beschikking over de bijbehorende conclusies. Vught beperkt zijn voorkeur tot variant V3+. Dit is niet de best mogelijke oplossing voor Vught (dat zijn V4 t/m V5+) maar wel de meest reële en haalbare, met rendement op de investering. Daarbij draagt de V3+ voldoende bij aan de veiligheid, leefbaarheid en oversteekbaarheid, beperkt het de schade aan ruimtelijke kwaliteit en vastgoedwaarde en het aantal gehinderde bewoners neemt aanzienlijk af.
- Het is aan het Ministerie en de Provincie om de meerkosten van deze variant te verdelen. Het Ministerie heeft laten zien hiertoe bereid te zijn. Doorslaggevend is dus het standpunt van de Provincie Noord-Brabant.
- Tegenover het provinciale deel van deze meerkosten staat een opbrengst van € [5.1.2.b] miljoen aan regionale maatschappelijke baten. Dat heeft de Provincie zelf berekend.

Tenslotte vragen wij uw aandacht voor een punt dat ons grote zorgen baart. Dat is de uitkomst van de regionale analyse, uitgevoerd in opdracht van de Provincie en meewegend in uw besluitvorming. De uitkomst van de analyse is u op 4 april 2014 gepresenteerd als een MKBA. Dat is niet juist. De analyse is niet conform 'OEI' en mag daarom niet als MKBA aangemerkt worden. De gevolgen van deze onterechte interpretatie voor de uitkomsten van de analyse zijn enorm. Sterker nog, ze zetten de zaak 'op zijn kop' en draaien de uitkomsten letterlijk om. Kort samengevat, is het volgende aan de hand:

1. De rapportage gaat uit van verkeerde feiten en cijfers. Bovendien ontbreken de milieugegevens. Er is bijvoorbeeld een verschil in de netto contante waarde van de investeringen én de posten onderhoud en beheer met de KBA van het Ministerie. Het verschil loopt op tot meer dan € [5.1.2.b] miljoen bij de langste variant.
2. Uit de rapportage is een conclusie getrokken (deling baten en kosten) die nooit getrokken had mogen worden. Deze is echter aan u gepresenteerd en heeft een verkeerd beeld doen ontstaan. Er mag dus geen conclusie aan verbonden worden, en als dit toch gedaan wordt dan dienen de juiste cijfers gebruikt te worden.

Op 16 juni kiest de staatssecretaris de (uit te werken) voorkeursvariant voor het spoor in Vught. Van de Provincie wordt verwacht dat zij nu ook haar voorkeur uitspreekt en een besluit neemt over de bijbehorende financiële inzet.

P Postbus 10100, 5260 GA Vught
A Secr. van Rooijstraat 1
5261 EP Vught
T (073) 658 06 80
F (073) 656 59 65
E gemeente@vught.nl

Vught

Wij vragen u daarom vriendelijk maar nadrukkelijk om in uw vergadering van 13 juni de V3+ als voorkeursvariant te kiezen en de daarbij benodigde middelen beschikbaar te stellen. Uw besluit en de daarmee gepaard gaande duidelijkheid is noodzakelijk voor het besluitvormend overleg met de Staatssecretaris op 16 juni 2014.

We vertrouwen er op dat de Provinciale Staten een goede afweging maken en we hopen dat uw en onze feitelijk onderbouwde voorkeur voor een veilige, duurzame en leefbare oplossing voor Vught en Noord-Brabant met elkaar overeenstemmen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Vught,
de secretaris, de burgemeester,

5.1.2.e

drs. 5.1.2.e 5.1.2.e

Bijlage:
Brief PHS Meteren-Boxtel van de gemeenten 's-Hertogenbosch, Boxtel, Haaren en Vught aan Gedeputeerde Staten van 16 mei 2014.

P Postbus 10100, 5260 GA Vught
A Secr. van Rooijstraat 1
5261 EP Vught
T (073) 658 06 80
F (5.1.2.e
E gemeente@vught.nl

gemeente BOXTEL gemeente Haaren 's-Hertogenbosch Vught

College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant
t.a.v. de heer 5.1.2.e
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Uw datum / kenmerk:		Behandeld door:	5.1.2.e
Registratiedatum:	16 mei 2014	Telefoonnummer:	(5.1.2.e
Ons kenmerk:		Bijlagen:	
Datum:	16 mei 2014	Verzenddatum:	
Burgerservice nummer:			

Onderwerp: PHS Meteren - Boxtel

Geachte heer 5.1.2.e

Volgens de huidige planning zijn het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Provincie Noord Brabant en gemeenten voornemens om op 16 juni 2014 afspraken in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) vast te leggen voor het Brabantse deel van de corridor Meteren - Boxtel. Ter voorbereiding hiervan vindt op dit moment intensief ambtelijk en bestuurlijk overleg plaats.

In dat kader willen wij *'de regiogemeenten 's-Hertogenbosch, Vught, Haaren en Boxtel'* u informeren over de benodigde oplossingen in onze gemeenten, u inzicht geven in de investeringskosten van deze oplossingen en in de bijdragen vanuit de gemeenten. Voorgaande zoals besproken in het bestuurlijk overleg van woensdag 14 mei 2014.

Inleiding
Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer moet er toe leiden dat vanaf 2020:

- ten behoeve van het reizigersvervoer tussen de belangrijkste grote steden 6 intercity's en 2 tot 6 sprinters per uur gaan rijden;
- ten behoeve van de economische ontwikkeling tot een toekomstvaste routering van het goederenvervoer wordt gekomen, waarbij zoveel mogelijk goederenvervoer via de Betuweroute gaat rijden.

Wij zien het economisch en maatschappelijk belang van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer op internationaal, landelijk en provinciaal niveau voor het goederen- en personenvervoer. De realisatie van het PHS helpt om de positie van Noord-Brabant als 2e economie van Nederland te versterken. Door haar strategische ligging ten opzichte van de Vlaamse Ruit, de Randstad en het Ruhrgebied trekt de provincie Noord-Brabant hoogwaardige bedrijven en kennis aan die er toe bijdragen dat ze momenteel de 2e economie van Nederland

vormt. Het PHS helpt om hiertoe goede verbindingen tussen multimodale knooppunten voor het reizigers- en goederenvervoer te realiseren. Dat versterkt het spoor als ruggengraat van het Brabantse openbaar vervoersysteem èn als factor van belang voor de sociaal-economische ontwikkeling van Brabant.

De spoorboog bij Meteren verbindt het tracé Meteren-Boxtel aan de Betuweroute. Hierdoor kan de drukke Brabantroute worden ontlast van goederentreinen. Realisatie van het PHS-tracé Meteren-Boxtel verlaagt de kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen in de stedelijk verdichte gebieden, onder meer in Breda en Tilburg. Dit betekent echter dat de lijn 's-Hertogenbosch-Vught-Esch-Boxtel aanzienlijk meer goederen- en personentreinen te verwerken krijgt. Zonder adequate inpassing is PHS dan ook een onaanvaardbaar grote inbreuk op onze regio en vormt een bedreiging voor de leefbaarheid en economische ontwikkeling door de toename van onder andere geluid, trillingen en barrièrewerking.

Het grote maatschappelijk belang rechtvaardigt ons inziens een rechtevenredige investering binnen PHS om de nadelige gevolgen voor onze gemeenten weg te nemen. Deze verantwoordelijkheid gaat verder dan alleen de maatregelen die wettelijk noodzakelijk zijn. Ook bovenwettelijke maatregelen kunnen nodig zijn om de leefbaarheid te beheersen.

Sinds de voorkeursbeslissing PHS is door gemeenten zowel ambtelijk als bestuurlijk fors geïnvesteerd en intensief met verschillende partijen samengewerkt om tot adequate oplossingen te komen. Deze inspanning is door gemeenten gedaan in de wetenschap van de woorden van de minister dat er financiële ruimte binnen het PHS-budget is om knelpunten aan te pakken en maatwerk te leveren onder voorwaarde van medefinanciering door de regio (Provincie en Gemeenten). Ook de Provincie heeft aangegeven hierin haar verantwoordelijkheid te willen en zullen nemen.

Wij zijn bereid binnen de maatschappelijk verantwoorde mogelijkheden die we hiervoor hebben, naar draagkracht mede te investeren in de oplossing voor de knelpunten in onze gemeenten. De bijdragen zijn gebaseerd op een uiterste inspanning van de betrokken gemeenten om wat maximaal haalbaar is in te brengen. Daarbij spelen de volgende aspecten een rol:

- de bezuinigingen van rijkswege;
- de risico's rond transities van Rijk naar Gemeenten;
- de baten die PHS nationaal en provinciaal heeft door:
    - de verbeterde bereikbaarheid van de havens voor goederenvervoer;
    - de verbeterde verbinding voor personenvervoer op de corridor Amsterdam-Eindhoven en de corridor Rotterdam-Eindhoven;
    - de ontlasting van Dordrecht, Tilburg en Breda, die daarmee een groter ontwikkel potentieel krijgen.

Op basis van de samenwerking tot op heden gaan wij er vanuit dat de Provincie eveneens haar verantwoordelijkheid neemt voor de regionale bijdrage en mede invulling geeft aan het hiervoor genoemde het maatwerk, zowel van Ministerie als Provincie.

Situatie gemeenten

Hieronder wordt per gemeente de benodigde oplossing kort beschreven, de investeringskosten die hieraan zijn verbonden en de bijdrage van de betreffende gemeente aan de oplossing.

Boxtel
In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is door de gemeente Boxtel, ProRail en het ministerie van IenM en in afstemming met de provincie Noord-Brabant, gezamenlijk de problematiek ter hoogte van de dubbele overweg Tongersestraat in Boxtel aangepakt. Kern van deze problematiek is dat de huidige dubbele spoorwegovergang reeds jaren voor veel vertraging voor het gemotoriseerde en langzaam verkeer zorgt en knelpunten op het gebied van leefbaarheid en veiligheid veroorzaakt. In de toekomstige situatie met PHS, waarbij het treinverkeer op de lijn Den Bosch – Eindhoven wordt geïntensiveerd, wordt het oplossen van deze knelpunten nog urgenter.
De resultaten van een eveneens gezamenlijk en intensief traject van burgerparticipatie zijn in een variantenstudie, in opdracht van de hiervoor genoemde partijen, nader onderzocht en uitgewerkt.

Eén van de door de gemeente Boxtel gestelde randvoorwaarden bij het zoeken naar een haalbare en duurzame oplossing, is een realistisch, financieel kader. Met dit realisme en optimalisatie van de verschillende onderzochte oplossingsrichtingen is de gemeente Boxtel samen met haar partners tot een voorkeursvariant gekomen die binnen het financiële kader haalbaar lijkt te zijn. Een voorkeursvariant die ruim binnen het in uw Statenbrief van 10 juni 2013 genoemde bedrag van € 5,12b min. valt.

Op basis van deze variantenstudie is door de gemeenteraad van Boxtel op 26 november 2013 een inhoudelijke keuze gemaakt voor de omleidingsvariant B14/B15. Het ministerie van IenM, Provincie en ProRail zijn hierbij intensief betrokken. Tijdens de bestuursconferentie PHS op 18 december 2013 hebben partijen afgesproken deze oplossing verder uit te werken, vooruitlopend op en parallel aan het vastleggen van afspraken over de financiering van de oplossing tussen partijen.

De voorkeursvariant gaat uit van het sluiten van de dubbele overweg Tongersestraat, het omleiden van verkeer en handhaven van een verbinding voor langzaam verkeer door aanleg van een tunnel ter plaatse van de dubbele overweg. De voorkeursvariant kent de volgende onderdelen:

- Fietstunnel ter plaatste van de Tongersestraat tussen Breukelsestraat en Kapelweg en met een aansluiting op Tongeren;
- Opheffen van beide gelijkvloerse overwegen op de Tongersestraat;
- Aanleg van de Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg (VLK);
- Opwaardering Keulsebaan naar 2x2 rijstroken vanaf de Parallelweg-Zuid tot en met aansluitingen A2;
- Aanpassingen Tongeren met aanleg vrij liggend fietspad, fietssuggestiestroken, keerlus en aansluiting op VLK.

Door het realiseren van de voorkeursvariant wordt de complexe situatie (combinatie van gemotoriseerd verkeer en spoor) ter plaatse van de dubbele overweg in de Tongersestraat opgelost. Hiermee wordt de gevaarlijke verkeerssituatie opgelost en de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid binnen Boxtel verbetert. Ook de positie van bedrijventerrein Ladonk-Vorst verbetert aanzienlijk, wat zorgt voor een belangrijke economische impuls. Daarnaast levert dit een positieve bijdrage aan de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor.

Bovendien sluit de voorkeursvariant aan op het provinciaal beleid ten aanzien van verkeer, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Naast de oplossing voor de problematiek rond de dubbele overweg in de Tongersestraat, dienen ook maatregelen op gebied van geluid, stof en trillingen binnen PHS voor onze inwoners te worden geborgd. Op dit moment is hierover nog geen duidelijkheid omdat de onderzoeken in het kader van de MER voor het traject Haaren – Boxtel nog uitgevoerd moeten worden.

Investeringskosten
De investeringskosten van de voorkeursvariant bedragen ca. € 5.1.2.b miljoen.

Bijdrage gemeente Boxtel
De gemeente heeft ingezet op een haalbare en duurzame oplossing in combinatie met een realistisch, financieel kader. Vanzelfsprekend is de gemeente Boxtel daarnaast bereid, binnen de maatschappelijk verantwoorde mogelijkheden die we hiervoor hebben, mede te investeren in een integrale oplossing. Hiervoor is een bedrag van € 5.1.2.b miljoen in de begroting gereserveerd.

Haaren (Esch)
De huidige overweg Runsdijk zorgt al jaren voor problemen op gebied van de veiligheid en leefbaarheid, als gevolg van zowel het weg- als spoorverkeer, voor de gebruikers van deze overweg en de directe omgeving. In de toekomstige situatie met PHS, waarbij het treinverkeer verder wordt geïntensiveerd, wordt het oplossen van deze knelpunten nog urgenter. Dit komt wat betreft leefbaarheid in Esch nog boven op de leefbaarheidsproblemen als gevolg van sluip(vracht)verkeer in Esch.

Doelstelling is een duurzame, haalbare en realistische oplossing voor de knelpuntsituatie rond de overweg Runsdijk in Haaren, zonder dat daardoor bovenregionaal (sluip)verkeer wordt aangetrokken. Hiervoor wordt op dit moment een beknopte variantenstudie uitgevoerd. Belangrijke elementen bij het vinden van een passende oplossing zijn:

1. het scheiden van langzaam en snelverkeer waardoor de verkeersveiligheid, met name voor kwetsbare weggebruikers ten opzichte van het vrachtverkeer, verbetert;
2. het beschikbaar krijgen van meer en overzichtelijke opstelruimte voor de spoorwegovergang in het belang van de veiligheid van spoor- en wegverkeer;
3. het verbeteren van de situatie (verkeersveiligheid en spoor) zonder dat deze aantrekkelijker wordt als sluiproute voor bovenlokaal verkeer;
4. verbeteren van de leefbaarheid;
5. hanteerbare kosten.

Het eerste concept van de variantenstudie is gereed. De variantenstudie wordt in de week van 19 mei 2014 (week 21) afgerond.

De bijzondere situatie van de problematiek willen wij in dit kader nog eens extra onder uw aandacht brengen door een citaat uit uw Statenbrief van 10 juni 2013.

"De gemeente Haaren is in de studies naar het PHS niet als knelpunt genoemd. Het spoor schampt het dorpje Esch. Toch spelen in Esch soortgelijke problemen rond het spoor als in Vught, maar dan in het klein. Een aantal woningen staat dermate dicht op het spoor dat overlast

van geluid en trillingen niet is te voorkomen. De aansluiting van de kruising Heikant-Runsdijk op de spoorwegovergang in Esch levert gevaarlijke situaties op voor fietsers en vrachtverkeer." Naast de oplossing voor de problematiek rond de dubbele overweg Runsdijk, dienen ook maatregelen op gebied van geluid, stof en trillingen binnen PHS voor de inwoners van Esch te worden geborgd. Op dit moment is hierover nog geen duidelijkheid omdat de onderzoeken in het kader van de MER voor het traject Haaren – Boxtel nog uitgevoerd moeten worden.

Investeringskosten
Op basis van de concept variantenstudie d.d. 6 mei 2014, kan worden geconcludeerd dat de investeringskosten voor de voorkeursvariant rond € 5.1.2.b miljoen bedragen.

Bijdrage gemeente Haaren
De gemeente zet in op een haalbare en duurzame oplossing in combinatie met realistische investeringskosten. De gemeente Haaren accepteert dat, sec kijkend naar de oplossingen voor PHS, van haar een zekere inspanning gevraagd kan worden. De gemeente Haaren tekent hierbij aan dat zij in het kader van de oplossingsrichtingen voor de N65, al "aan de lat staan" voor 33% van de kosten van de totaaloplossing (€ 1125 mln. op de € 5.1.2.b mln.), waar andere gemeenten van provincie en Rijk een ruimhartiger bijdrage ontvangen. De gemeente Haaren kan zich zowel financieel als politiek niet veroorloven om ook in het PHS dossier een percentueel hogere bijdrage aan de oplossing te leveren dan andere gemeenten.
De mogelijkheden van een bijdrage door Haaren worden momenteel bekeken. Deze mogelijkheden worden in politieke zin ook beperkt door het feit dat, anders dan andere gemeenten, de gemeente Haaren geen enkel voordeel heeft van het spoor en derhalve in het PHS-proces uitsluitend meer overlast krijgt.

Vught
Alleen een verdiepte ligging biedt een oplossing voor Vught. Vanuit de verschillende invalshoeken en doelstellingen is er een keuze tussen V3+, V4+ en V5+. Vanuit het perspectief van bouwbaarheid en meerkosten is voor Vught variant V3+ een verdedigbare oplossing. Dat is de ondergrens voor de gemeente Vught. De gemeente Vught heeft fors bijgedragen aan de oplossing van de N65 met € 5.1.2.b miljoen aan investeringsbijdrage plus bijdragen aan de plankosten van de Verkenning voor de N65.

Investeringskosten
De investeringskosten van de hiervoor genoemde varianten zijn opgenomen in de variantenota en het Informatiedocument ten behoeve van besluitvorming variantenkeuze PHS Meteren – Boxtel. Voor de variant V3+ bedragen de investeringskosten € 5.1.2.b tot € 5.1.2.b miljoen (bandbreedte vanwege de onzekerheid trillingen).

Bijdrage Vught
Onder het voorbehoud van besluitvorming in de gemeenteraad ziet Vught zijn bijdrage aan de PHS-maatregelen als volgt.

Vught is bereid om, naast de bijdrage van € 5.1.2.b miljoen in de N65 ook € 5.1.2.b miljoen bij te dragen aan PHS. De bijdrage van Vught is als volgt uit te splitsen:
- De onderdoorgang Wolfskamerweg uit MER halen en realiseren onder verantwoordelijkheid van gemeente Vught met bijdragen vanuit Rijk en Provincie. Besparing is dan 21% BTW

zijnde € [redacted] miljoen bij huidige bouwkosten van circa € [redacted] miljoen. Bijdrage Vught € [redacted] miljoen.
- Bijdrage Vught aan de bouwkosten, inclusief dekplaten over het spoor, in relatie tot herinrichting, € [redacted] miljoen.
- Bijdrage aan herinrichting en aanpassing infrastructuur rondom het spoor € [redacted] miljoen.

Dit laatste mede in relatie tot de doelstellingen van een op te richten ontwikkelmaatschappij. Deze maatschappij richt zich op de (tijdelijke) herhuisvesting en herinrichting van de spoorzone. Ook faciliteert deze maatschappij een snellere en efficiëntere bouwtijd.

De gemeente Vught verbindt de volgende randvoorwaarden aan de hiervoor genoemde bijdrage:
1. Keuze voor variant V3+ of de bijbehorende sub-variant
2. Aanvullend onderzoek subvariant "verdiept naast bestaand spoor". Deze subvariant op V3+ levert besparingen op tussen € [redacted] miljoen en een verkorting van de bouwtijd met minimaal een half jaar.
3. Uitwerking van een goede inpassing voor Klein Brabant.

's-Hertogenbosch
De gemeente 's-Hertogenbosch wordt over een lengte van 8 km doorsneden door het spoortraject Meteren-Boxtel. Er leven er ruim 9.500 bewoners binnen de geluidcontouren van dit spoortraject. Ondersteund door Rijk en Provincie investeert de gemeente vanaf midden jaren '90 fors in de ontwikkeling van de spoorzone, waaronder Paleiskwartier, Kop van 't Zand, Maasboulevard en Boschveld en Orthen-Links die in het kader van het GSB-beleid worden aangepakt. Na de afronding van deze projecten wonen er 12.500 bewoners binnen de Bossche spoorzone.

Voor 's-Hertogenbosch in het bijzonder geldt dat zij binnen enkele jaren wordt geconfronteerd met twee tracébesluiten op het spoor. De werkzaamheden in het kader van Sporen in Den Bosch (SiDB) zijn nog niet afgerond, PHS is nu in voorbereiding. De (effecten van) beide plannen kunnen niet los van elkaar worden gezien. De gemeente 's-Hertogenbosch zet zich daarom in op de bescherming van de leefbaarheid en veiligheid binnen de volledige spoorzone. Hiervoor wordt een zeer effectieve en doelmatige oplossing voorgesteld, namelijk het *'gedifferentieerd rijden'* van goederenvervoer. Concreet vragen we een beperking van de maximale rijsnelheid tot 40 km/h binnen het stedelijk gebied van 's-Hertogenbosch, in de avond- en nachtperiode. Dit is de meest kwetsbare periode voor de bewoners qua rust en veiligheid. Bovendien is de intensiteit van het reizigersvervoer veel lager dan overdag waardoor er voldoende capaciteit op het spoor is om de goederentreinen met een lagere snelheid door 's-Hertogenbosch te laten rijden.

Gedifferentieerd rijden is nu alleen mogelijk als de veiligheid op het spoor in het geding is. Ook trillingen, geluid en (verhoging) externe veiligheid zouden een afwegingscriterium moeten zijn voor gedifferentieerd rijden, met name daar waar wettelijke maatregelen als "niet doelmatig" worden beschouwd. Om gedifferentieerd rijden door te kunnen voeren, is er een wetswijziging nodig van de Spoorwegwet en een wijziging van het Besluit spoorverkeer. We vragen de medewerking van de Provincie voor een effectieve lobby richting het Rijk, om deze wettelijke beperkingen op te heffen.

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft de ambitie om in het stadsdeel Maaspoort een extra NS-station te realiseren. Station Maaspoort past in het Mobiliteitsbeleid provincie Noord-Brabant en gemeente 's-Hertogenbosch. In het Meerjarenplan van OV-Netwerk Brabantstad is station Maaspoort al enige jaren als gewenst station opgenomen. Door PHS dreigt de toekomstige inpassing van station Maaspoort onmogelijk dan wel onbetaalbaar te worden gemaakt. We vragen de Provincie om medewerking aan een effectieve lobby richting het Rijk, om bij de planvorming van PHS rekening te houden met de (mogelijke) toekomstige inpassing van station Maaspoort.

Investeringskosten
De investeringskosten van gedifferentieerd rijden bedragen voor de overheden € 5.1.2.b
Voor station Maaspoort zijn er nog geen investeringskosten gemoeid.

Bijdrage gemeente 's-Hertogenbosch
In het Bereikbaarheidsprogramma Koersnota is voor de periode ná 2015 € 5.1.2.b miljoen opgenomen voor Station Maaspoort (waarvan 40% subsidie). Mocht het station haalbaar zijn (en er is medewerking vanuit I&M, NS en ProRail) dan volgt een politieke afweging over de exacte hoogte en de dekking van de gemeentelijke bijdrage.

Tot slot
Wij gaan er vanuit dat deze informatie bijdraagt aan het op korte termijn inzichtelijk krijgen van de bijdrage vanuit de regio (Provincie en gemeenten), zodat de afspraken in het kader van PHS op 16 juni 2014 kunnen worden vastgelegd.

Graag ontvangen wij uw reactie op deze brief, zoals besproken tijdens het bestuurlijk overleg van 14 mei 2014, vóór het overleg met de Directeur- generaal bereikbaarheid 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e van het ministerie van Infrastructuur en Milieu op dinsdag 20 mei 2014.

Met vriendelijke groet,

De gemeente 's-Hertogenbosch

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e 5.1.2.e

De gemeente Vught,

5.1.2.e 5.1.2.e

Burgemeester