

Raadsinformatiebrief

Datum	16 juni 2026
Onderwerp	Raadsinformatiebrief Verschuiving indienststelling PHS Den Bosch - Vught naar 2030
Zaaknumm	Z26 - 306977
Document	UIT/26 - 771248

Inleiding

In de raadsdialoog van 21 mei 2026 is de raad op de hoogte gebracht van de activiteiten rond het project PHS Vught. Vanuit ProRail werd aangegeven dat de planning onder druk staat en dat ze binnen niet al te lange tijd meer informatie hierover zouden geven. Eind mei 2026 heeft ProRail de gemeente geïnformeerd dat de indienststelling (in gebruik nemen) van PHS Den Bosch–Vught niet in 2029 kan plaatsvinden en naar 2030 verschuift. Wij informeren de raad graag over deze wijziging in de planning en de achterliggende redenen voor deze verschuiving, zoals deze door ProRail aan ons is doorgegeven.

Inhoudelijk

Alliantie Vught Verdiept (AVV), de uitvoerende organisatie voor de verdiepte ligging, werkt op dit moment aan een geactualiseerde planning, waarin de indienststelling verschuift naar een nog nader te bepalen moment in 2030. In het initiële plan van AVV stond een geplande indienststelling in augustus 2029. Dit plan dateert van medio 2025 en was op dat moment realistisch. De planning kende echter een hele kleine buffer. Daarom is in de afgelopen periode door AVV onderzocht welke aanvullende maatregelen mogelijk zijn om de robuustheid van de planning te vergroten om de indienststelling in augustus 2029 te halen. In dat kader is onder meer gekeken naar de versnelling van de productie van de verdiepte ligging en de toevoeging van de aanleg van de nieuwe sporen (Contract C8) aan de scope van het alliantiecontract, zodat synergievoordelen konden worden benut.

Hoewel deze maatregelen hebben geleid tot een verruiming van de buffer is de haalbaarheid van de planning in de afgelopen maanden afgenomen als gevolg van de volgende ontwikkelingen:

1. **De ontwerptrajecten lopen langer dan gepland.** De ontwerpopgave blijkt complexer dan gedacht. Zo heeft de eerste damwandproef, in najaar 2025, het inzicht gegeven dat op een aantal plaatsen de damwanden niet volgens het bedachte ontwerp konden worden ingebracht. Dit heeft er onder andere toe geleid dat extra onderzoek moest worden gedaan, zoals sonderingen en een aanvullende damwandproef.

2. **Onzekerheid door verzakking tijdelijk spoor.** Door de verzakking van het tijdelijk spoor (april 2026) als gevolg van het aanbrengen van de westelijke damwanden van Kunstwerk 5 (de kruising van de verdiepte ligging met het spoor vanuit Tilburg) is er een onzekere factor bijgekomen. De bouwmethodiek voor de westelijke wand van de gehele verdiepte ligging moet op verschillende locaties worden aangepast. De oorzaak ligt in diepere zandlagen die los gepakt zijn. Deze losgepakte zandlagen komen op diverse plekken voor. Als gevolg van de werkzaamheden wordt het losgepakte zand vaster gepakt met zettingen tot gevolg. De technische oplossing daarvan is in beeld. Echter deze oplossing moet nog wel verder door AVV worden uitgewerkt. Deze aanpassing leidt tot verdere vertraging in het ontwerp- en bouwproces. De exacte impact is nog niet bekend bij AVV.

Versnellingsmaatregelen

Onderzocht is of de oorspronkelijke planning alsnog gerealiseerd kan worden door aanvullende versnellingsmaatregelen in de uitvoering, zoals werken in dubbele shifts of doorwerken tijdens bouwvakperiode. Hoewel deze maatregelen in theorie kunnen leiden tot een verkorting van de doorlooptijd met enkele maanden, blijkt het effect in de praktijk beperkt. Door de huidige schaarste op het vlak van personeel verkorten deze maatregelen in de praktijk slechts zeer beperkt de doorlooptijd, omdat ze niet op alle momenten in te plannen zijn (de benodigde personeelsaantallen zijn simpelweg niet beschikbaar te maken).

Daarnaast leveren deze maatregelen significant extra hinder op in de omgeving omdat de werkzaamheden dan ook in de avonduren zouden plaatsvinden. Bovendien blijft het noodzakelijk om voldoende buffers te houden in de planning om uitvoeringsrisico's en tegenvallers in het werk op te kunnen vangen. En die buffers zijn dan nog altijd niet aanwezig. Gelet op het beperkte effect op de doorlooptijd, de extra belasting voor de omgeving en het belang van een beheersbare uitvoering, is geconcludeerd dat deze versnellingsmaatregelen onvoldoende bijdragen aan een realistische en robuuste planning en dus niet het gewenste effect hebben.

Conclusie

Op basis van bovenstaande heeft ProRail vastgesteld dat de indienststelling in 2029 niet langer haalbaar is. De definitieve impact op de planning kan pas worden vastgesteld nadat de technische oplossing voor de losgepakte zandlagen nader is uitgewerkt en gevalideerd. De indienststelling verschuift daardoor naar 2030. Het exacte moment van indienststelling wordt in een volgende actualisatie van de planning vastgesteld. Daarbij wordt onder meer rekening gehouden met de noodzaak om werkzaamheden uit te voeren in een periode waarin de impact op het treinverkeer en de reiziger zo beperkt mogelijk kan worden gehouden.

Besluitvorming TVP

Voor de indienststelling van de verdiepte ligging met de nieuwe sporen is een langdurige treinvrije periode (TVP) nodig en een langdurige afsluiting van de N65. De verwachte

periode van deze treinvrije periode is zes weken en een afsluiting van de N65 is acht weken. De TVP moet binnen ProRail ruim 3 jaar voorafgaand aan het indienststellingsmoment worden aangevraagd, zodat landelijk en internationaal afstemming kan plaatsvinden.

Voorwaarde voor aanmelding is een robuuste planning met een zeer hoge mate van zekerheid dat deze TVP ook gerealiseerd gaat worden in 2029. Met genoemde ontwikkelingen en de daaraan gerelateerde conclusie dat de planning voor de oorspronkelijke planning in 2029 niet haalbaar is, kan de TVP in 2029 niet door ProRail worden aangevraagd en heeft ProRail het besluit genomen om de indienststelling te verplaatsen naar een nader te bepalen moment in 2030.

Burgemeester en wethouders van Vught,
de secretaris,

de burgemeester,



W.F.F. Keijzers



C.N.A. Nijkerken-de Haan