

Participatieplan

korte versie

MIRT-verkenning

OV-Knoop Brainportregio Eindhoven

Analysefase

Versie 3, 2-11-2023



Inhoud

1	Waarom OV-knoop Brainportregio Eindhoven?	2
2	Wat onderzoeken we in de OV-knoop Brainportregio Eindhoven?	2
2.1	Twee onderzoeken	2
2.2	Opdracht, doel en gewenst resultaat.....	3
3	Het MIRT-proces voor OV-knoop Brainportregio Eindhoven	4
3.1	De fase, waarin we nu zitten: verkenning	4
3.2	Samenhang tussen de bouwstenen	5
4	U kunt meedenken	5
4.1	Waarom participatie?	5
4.2	Vijf niveaus van meedenken.....	6
4.3	Hoe werkt het meedenken?.....	6
4.4	Zo organiseren we het meedenken.....	6
4.5	Hoe neemt u deel?.....	9
5	Wat is het vervolg binnen de verkenning?	9
Bijlage 1, Doelen (D) en resultaten (R)		10
1.	Uitbreiden van de sporen van de Spoorknop Eindhoven:	10
2.	Uitbreiden van de ruimte van de Multimodale knop Eindhoven:	10
3.	Zorgen voor een knoppunt van hoge kwaliteit:	10
4.	Beter aansluiten bij de andere ontwikkelingen en projecten in de stad:	10
5.	Helpen met het behalen van de doelen voor duurzaamheid:	11

1 Waarom OV-knoop Brainportregio Eindhoven?

Eindhoven en de directe omgeving groeien. Er verandert veel rondom het station. Ook reizen steeds meer mensen met de trein. We willen Eindhoven bereikbaar houden en iedereen een fijne plek geven om te wonen en werken. Voor mensen die er nu wonen én in de toekomst komen wonen. Daarvoor zijn grote aanpassingen nodig aan het openbaar vervoer rondom het trein- en busstation. We noemen dat ook wel de OV-knoop.

Op dit moment maken iedere dag zo'n 120.000 mensen gebruik van het bus- en treinstation. In 2040 groeit dat aantal misschien naar 180.000. Busstation Neckerspoel is het middelpunt van het netwerk van openbaar vervoer in de regio. Dit station kan het aantal reizigers nu al niet aan. En ook het spoor rond Eindhoven zit binnen een paar jaar vol. Verdere groei op het spoor is dan niet meer mogelijk.

De oplossing is een knooppunt van hoge kwaliteit, waar bus, trein, taxi, deelauto en fiets elkaar ontmoeten. Een knooppunt dat past bij de ontwikkeling en het doel van de Brainportregio Eindhoven. Met plek voor alle belangrijke regionale, nationale en internationale verbindingen.

2 Wat onderzoeken we in de OV-knoop Brainportregio Eindhoven?

2.1 Twee onderzoeken

Om de groei van het aantal reizigers aan te kunnen, moeten het busstation, het spoor en het treinstation worden uitgebreid. We starten daarvoor eerst een breed onderzoek: de MIRT-verkenning OV-Knoop Brainportregio Eindhoven. MIRT betekent: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Lees [hier](#) en in hoofdstuk 3 hoe een MIRT-verkenning gaat en welke stappen er zijn. De MIRT-verkenning OV-Knoop Brainportregio Eindhoven bestaat uit twee onderdelen:

1. Spookknoop Eindhoven, uitgevoerd door ProRail

Dit onderzoek richt zich op uitbreiding van het spoor, zodat er meer treinen kunnen rijden. Dit is onderverdeeld in de volgende vier onderdelen (ook wel: bouwstenen):

- a. **Emplacement westzijde (bouwsteen 1)**: een andere indeling van de sporen aan de westkant van station Eindhoven Centraal, richting Strijp-S. Deze veranderingen zijn nodig om de verwachte groei van het aantal treinen mogelijk te maken.
- b. **Vrije kruising en emplacement oostzijde (bouwsteen 2a)**: een kruising bij Tongelre, waarbij de treinen richting Venlo niet over hetzelfde spoor rijden als de treinen naar Weert. Zo zitten treinen richting Venlo en richting Weert elkaar niet in de weg. Hier hoort ook een uitbreiding van het aantal sporen bij aan de oostkant van station Eindhoven Centraal, richting Venlo/Weert. Ook deze veranderingen zijn nodig om te zorgen voor de verwachte groei van het aantal treinen.
- c. **Keervoorziening (bouwsteen 2b)**: een mogelijkheid om treinen uit Helmond of Deurne terug te laten rijden naar Eindhoven. Waarschijnlijk rijden er in de toekomst extra treinen op de route Eindhoven – Helmond. De treinen vanuit Eindhoven rijden dan niet door naar Venlo; ze rijden vanuit Helmond of Deurne terug naar Eindhoven. Hiervoor moeten de treinen vanuit Helmond of Deurne in de omgekeerde richting kunnen rijden.

- d. **Extra perronsporen (bouwsteen 3):** twee extra perrons, met sporen, op station Eindhoven Centraal. Dit alles bij elkaar moet weer aansluiten op bouwstenen 1 en 2a. Dan kunnen er namelijk meer (inter)nationale verbindingen van en naar Eindhoven komen.



Figuur 1: De deelonderzoeken en bouwstenen van de MIRT-verkenning

2. Multimodale knoop Eindhoven, uitgevoerd door de gemeente Eindhoven

Dit onderzoek richt zich onder andere op: busstation Neckerspoel, de fietsenstalling aan de noordkant, ruimte voor Kiss & Ride, taxi en deelvervoer.

2.2 Opdracht, doel en gewenst resultaat

We zoeken een geschikte oplossing voor de groei van het aantal reizigers. En dat samen met de gewenste ontwikkelingen in de toekomst binnen de OV-Knoop Brainportregio Eindhoven. In het bijzonder zijn hiervoor de volgende punten belangrijk:

Voor de Spoorknop Eindhoven

1. Het aantal treinreizigers op station Eindhoven Centraal groeit. Dit komt omdat er meer mensen in de stad komen wonen. En ook meer mensen met de trein, bus en fiets gaan reizen. De sterke groei van de economie van de Brainportregio Eindhoven werkt hieraan mee. Het geheel van spoorwegen kan die groei van het aantal reizigers en gewenste aantal treinen in de toekomst niet aan.
2. Het aantal perrons dat er nu is, is onvoldoende. Hiermee kunnen de plannen voor nieuwe (inter)nationale verbindingen niet worden waargemaakt.
3. De minimale vrije ruimte rondom station Eindhoven Centraal. Daarmee bedoelen we de ruimte rondom het trein- en busstation en andere plannen in hetzelfde gebied, zoals Knoop XL. Samen moeten we de ruimte slim verdelen voor spoor, station, wonen en werken.

Voor de Multimodale knoop Eindhoven

1. De ruimte, veiligheid en (toekomstige) kwaliteit van het busstation zijn niet goed genoeg. Dat geldt ook voor de tijdelijke wachtplaats voor de bussen.
2. Aan de noordkant van het station is niet genoeg (bewaakte) fietsstallingsruimte dicht bij het station. En de fietsstallingsruimte die er is, is niet goed van kwaliteit.
3. De totale omgeving aan de noordkant van het knooppunt ziet er nu niet aantrekkelijk uit.

4. Reizigers vinden de Kiss & Ride en taxistandplaats onveilig. Er is (nog) wel genoeg ruimte.
5. Steeds meer mensen gebruiken deelauto's, -fietsen of -scooters. In de situatie, zoals die nu is, is er geen bepaalde plek voor dit deelgebruik. Hier komt wel meer vraag naar.
6. Het is de wens om dichterbij het station te kunnen bouwen. Zo kunnen meer mensen en bedrijven een plek krijgen in de stad. De plaats van het busstation en de wegen daar naartoe maken de mogelijkheden hiervoor kleiner.
7. Er zijn in de toekomst niet genoeg routes om spullen naar het station en nieuwe gebouwen te brengen.

Doelen en resultaten

Uit bovenstaande punten ontstaan de volgende doelen. Kijk voor meer informatie in de bijlage 1.

1. Uitbreiden van het aantal sporen van de Spoorknop Eindhoven.
2. Zorgen dat het busstation groot genoeg en veilig is voor alle bussen en reizigers van de Multimodale Knoop.
3. Zorgen voor een knooppunt van hoge kwaliteit.
4. Beter aansluiten bij de andere ontwikkelingen en projecten in de stad.
5. Helpen met het behalen van de doelen voor duurzaamheid.

Het totale gewenste resultaat:

Een complete OV-knoop, die klaar is voor de toekomst en die maximaal helpt om de beschreven doelen te halen.

3 Het MIRT-proces voor OV-knoop Brainportregio Eindhoven

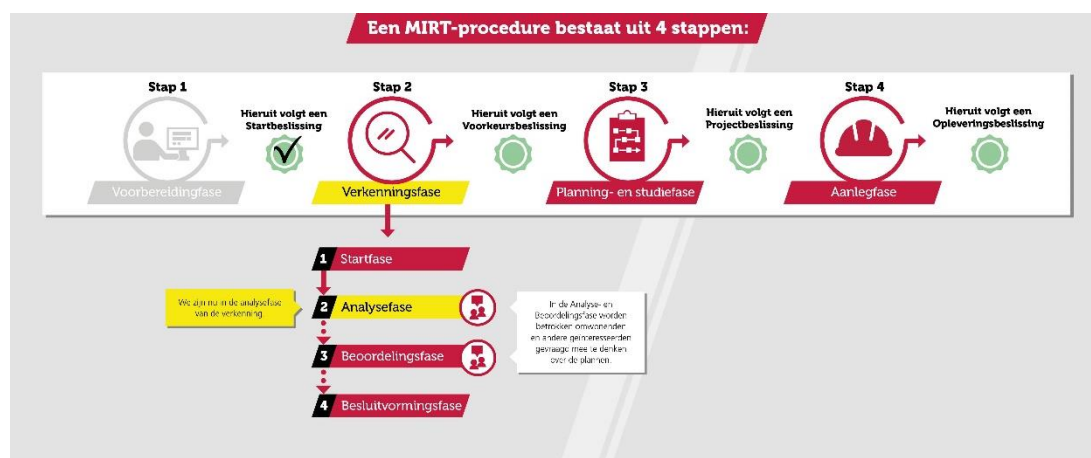
Een MIRT-proces bestaat uit vier stappen:

1. Vorbereidingsfase; in deze fase wordt onderzocht wat het project precies is en hoe dit betaald kan worden. Deze fase eindigt met een startbeslissing.
2. Verkenning; in deze fase werken we toe naar één oplossing (voorkeursalternatief). Dat doen we met alle ideeën uit de voorbereidingsfase én de voorgestelde ideeën uit de participatie. Deze fase eindigt met een voorkeursbeslissing.
3. Planning- en studiefase; in deze fase werken we het voorkeursalternatief verder uit, zodat dit klaar is voor een aannemer om te bouwen. Deze fase eindigt met een projectbeslissing.
4. Aanlegfase; in deze fase wordt het ontwerp buiten gebouwd. Deze fase eindigt met een opleveringsbeslissing.

3.1 De fase, waarin we nu zitten: verkenning

Voor OV-Knoop Brainportregio Eindhoven is de startbeslissing in november 2022 genomen (voorbereidingsfase). [Lees hier meer over de startbeslissing](#). Het proces zit nu in de verkenning, waarin we oplossingen onderzoeken en uitwerken op het niveau van schetsen. Dat doen we met de oplossingsresultaten uit de voorbereidingsfase en ideeën uit de participatie in deze verkenning (zie hoofdstuk 4). We bepalen de kansen van de oplossingen vanuit voorwaarden die we in de startbeslissing hebben opgeschreven. We doen dit samen met bedrijven en mensen die ermee te maken hebben, zoals (lokale) overheden, bewoners, ondernemers en organisaties.

De hele verkenning duurt ongeveer twee jaar en wordt afgesloten met een, zoals we dat noemen, voorkeursbeslissing. Hierbij bepalen we de oplossing, die het beste meehelpt aan alle doelen en dingen waar we rekening mee moeten houden. Die voorkeursbeslissing is de basis voor het vervolg in de planning- en studiefase.



Figuur 2: De fasen van een MIRT-verkenning

Dit participatieplan gaat over de analysefase in de verkenning. Deze fase sluiten we af met een ‘Nota van Kansrijke Oplossingsrichtingen’ (NKO). Ook geven we een klein inzicht in de participatie van de volgende fase van de verkenning (beoordelingsfase).

3.2 Samenhang tussen de bouwstenen

De verschillende onderdelen van de Spoorknoop (bouwstenen 1, 2a, 2b en 3) worden los van elkaar onderzocht, maar hebben wel met elkaar te maken. Ze worden als één geheel ontworpen, onderzocht en bekeken in deze verkenningfase. We kiezen de combinatie van oplossingen – voor de verschillende onderdelen en bouwstenen – die het beste is voor de OV-knoop Brainportregio Eindhoven. Voor de deelverkenning Spoorknoop Eindhoven is op dit moment alleen geld tot en met de aanlegfase voor bouwsteen 1 (emplacement westzijde). De kans is groot dat deze bouwsteen doorgaat naar de planning- en studiefase. Dat geldt ook voor de Multimodale Knoop Eindhoven. Voor bouwsteen 2a, 2b en 3 is het vervolg nog niet zeker. Aan het einde van de verkenningfase is meer bekend over het vervolg van deze drie bouwstenen.

4 U kunt meedenken

4.1 Waarom participatie?

Participatie betekent ‘meedenken’. In de MIRT-verkenning OV-Knoop Brainportregio Eindhoven is ruimte voor ideeën, oplossingen, plannen of belangrijke onderwerpen uit de omgeving. Die omgeving bestaat uit bewoners, ondernemers, belangenorganisaties en andere deelnemers uit het gebied. Zo werken we samen aan oplossingen voor de plannen. En vullen we de plannen aan met lokale kennis en creativiteit uit de omgeving. U kunt meedenken door via bijeenkomsten uw ideeën, oplossingen, plannen en belangrijke onderwerpen te vertellen. Daarna volgt een proces om van veel oplossingen toe te werken naar één oplossing (voorkeursalternatief). Tijdens dit proces houden we u op de hoogte en kunt u blijven meedenken. Wij kijken óf en hoe we uw ideeën kunnen meenemen in

de plannen. Zo zorgen we onder andere ook voor een grote betrokkenheid van bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden.

4.2 Vijf niveaus van meedenken

Het niveau waarop u kunt meedenken, is niet voor iedere bouwsteen hetzelfde. Want de ene bouwsteen heeft op een andere manier gevolgen voor de directe omgeving dan de andere. We maken daarom verschil tussen vijf verschillende niveaus van meedenken:

1. **Informer en uw mening geven** – iedereen krijgt informatie over de plannen en mag reageren op de plannen. We communiceren dit naar geïnteresseerden via onder andere: website, digitale nieuwsbrief, lokale media, brieven en informatiebijeenkomsten.
2. **Raadplegen** – de betrokken groep heeft een toetsende/adviserende rol. Voorstellen bespreken we met de betrokken groepen. Met de gekregen informatie komen we tot een definitief plan.
3. **Adviseren** – in gesprek met de betrokken groepen halen we ideeën, suggesties en oplossingsrichtingen op. Hiermee vullen we, als dat mogelijk is, het plan aan. Via ‘raadplegen’ leggen we het plan voor aan de betrokken groepen.
4. **Coproducteren** – na het ophalen van de ideeën, suggesties en oplossingsrichtingen werken we die uit samen met de betrokken groepen. We maken het plan samen. Dat is dus anders dan bij ‘adviseren’, waar we de informatie mee terugnemen om het plan uit te werken.
5. **(Mee)beslissen** – de betrokken groepen hebben een stem in het maken van de beslissingen.

4.3 Hoe werkt het meedenken?

Het meedenken met de plannen (de participatie) gebeurt tijdens de analysefase in de eerste helft van 2024. Dit is altijd op een plek dicht bij het centrum van Eindhoven. Deelnemen vraagt inzet van u voor een of meerdere bijeenkomsten. De gemeente Eindhoven en ProRail nemen u dan, samen met hun ingenieurs- en ontwerp bureaus, mee door het proces. Zo komen we eerst tot een grove keuze van oplossingsrichtingen en daarna de oplossingen die grote kans maken. Tijdens dit proces: krijgt u uitleg over de inhoud, halen we bijdragen/meningen op uit de omgeving en delen we resultaten.

4.4 Zo organiseren we het meedenken

De verkenningen zijn verdeeld in drie gebieden:

- 1) Rondom Eindhoven Centraal Station en het busstation.
- 2) Rondom de spoorplitsing in Tongelre.
- 3) Een gebied in Helmond/Deurne, waarin we zoeken naar geschikte plaatsen (zoekgebied).

Ieder gebied is verschillend en heeft specifieke kenmerken. Dat bepaalt per gebied de manier waarop u kunt meedenken. Ideeën, die worden voorgesteld, controleren we op een aantal voorwaarden:

- Technisch en financieel uit te voeren en toegestaan (vergunningen).
- De werking en bereikbaarheid van de OV-knoop, zoals die er nu is, niet in de weg staan.
- Liggen binnen de aangewezen projectomtrek (zie figuur 1).
- Meehelpen aan de doelen en de resultaten.
- Passen binnen wet- en regelgeving.

Gebied rondom Eindhoven Centraal en busstation

(Multimodale knoop Eindhoven en Spoorknop Eindhoven – bouwstenen 1 en 3)

We benaderen bedrijven, bewoners en organisaties – binnen een omtrek van ongeveer 200 meter van het project – actief. Natuurlijk zijn ook geïnteresseerden buiten de 200 meter participatieomtrek welkom om actief mee te denken.



Figuur 3: Schatting van de participatieomtrek Multimodale Knoop Eindhoven en Spoorknoop Eindhoven (bouwstenen 1 en 3)

Wat houdt het meedenken voor deze bouwsteen in?

- **Informer**en tijdens een uitgebreide kennismaking met onze burens, het project, onder andere tijdens de kennismakingsbijeenkomst eind 2023.
- **Advise**ren door het verzamelen van oplossingsrichtingen voor de eerste grove keuze van oplossingsrichtingen.
- **Advise**ren door het voorstellen van voorwaarden, waarmee we het aantal oplossingsrichtingen kleiner maken. We houden de ideeën over die grote kans maken.
- **Advise**ren door het aantal mogelijkheden kleiner te maken. Hiervoor kijken we naar de oplossingen die grote kans maken.
- **Advise**ren over kansen om te verbinden met andere projecten en ideeën.
- **Informe**ren over de ‘Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen’ en de stappen die volgen in de beoordelings- en besluitvormingsfase.
- **Advise**ren via gesprekken met groepen 1-op-1 of in kleinere groepen over speciale onderwerpen naar wens.

Gebied rondom de spoorplitsing in Tongelre

(Spoorknoop Eindhoven – bouwsteen 2a)

We benaderen bedrijven, bewoners en organisaties – binnen een omtrek van ongeveer 200 meter van het project – actief. Natuurlijk zijn ook geïnteresseerden buiten de 200 meter participatieomtrek welkom om actief mee te denken.



Figuur 4: Schatting van de participatieomtrek rondom de spoorplitsing in Tongelre (bouwsteen 2a)

Wat houdt het meedenken voor deze bouwsteen in?

- **Informer**en via nadere kennismaking met onze burens, het project. Onder andere tijdens de kennismakingsbijeenkomst eind 2023.
- **Raadplegen** door zorgen over de situatie van het spoor op dit moment te bespreken (en op een rij te zetten).
- **Informer**en om het verschil in kennis tussen experts en de omgeving te verminderen.
- **Adviser**en door het verzamelen van oplossingsrichtingen voor de eerste grove keuze van oplossingsrichtingen.
- **Adviser**en door het voorstellen van voorwaarden, waarmee we het aantal oplossingsrichtingen kleiner maken. We houden de ideeën over die grote kans maken.
- **Adviser**en door het aantal mogelijkheden kleiner te maken. We kijken hiervoor naar de oplossingen die grote kans maken.
- **Adviser**en over kansen om te verbinden met andere projecten en ideeën.
- **Informer**en over de 'Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen' en de stappen die volgen in de beoordelings- en besluitvormingsfase.
- **Adviser**en via gesprekken met groepen 1-op-1 of in kleinere groepen over speciale onderwerpen naar wens.

Keervoorziening Helmond/Deurne

(Spoorknoop Eindhoven – bouwsteen 2b)

De plannen voor deze bouwsteen zijn nog niet zo duidelijk. We kunnen daarom nog niet goed bepalen wie we precies moeten vragen om mee te denken. Daarom doen de gemeentes dat eerst namens hun inwoners, bedrijven en organisatie. Als mogelijke locaties voor de keervoorziening duidelijker worden, kunnen we inwoners, bedrijven en organisaties ook vragen om mee te denken.



Figuur 5: Schatting van de participatieomtrek zoekgebied keervoorziening Helmond/Deurne (bouwsteen 2b)

Wat houdt het meedenken voor deze bouwsteen in?

- Kennismaking met gemeentes Helmond en Deurne en het project.
- Verzamelen van oplossingsrichtingen voor de eerste grove keuze van oplossingsrichtingen.
- Het aantal mogelijkheden kleiner maken door te kijken naar de oplossingen die grote kans maken.
- Ophalen van kansen om te verbinden met andere projecten.
- **Informer**en over de 'Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen' en volgende stappen in de beoordelings- en besluitvormingsfase.

4.5 Hoe neemt u deel?

Woont u binnen 200 meter van de projectplannen rond station Eindhoven of rond het projectgebied in Tongelre? Dan ontvangt u huis-aan-huis een folder. Hierin vertellen we u over de plannen in uw omgeving en hoe u meer over de projecten komt te weten. Wilt u meedenken met de plannen? Meld u dan aan via deze [aanmeldlink](#). Deze link vindt u ook in de folder.

5 Wat is het vervolg binnen de verkenning?

De volgende stap binnen de verkenning is de beoordelingsfase. Daarin maken we een verdere uitwerking van de oplossingen, die de meeste kans maken. Zo komen we tot een voorkeursalternatief. Ook hier kunt u tegen die tijd meedenken met de plannen. We zullen dan alleen niet opnieuw nadenken over de resultaten uit de analysefase. Daarna maken de besturen van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, ProRail, de provincie Noord-Brabant, gemeente Eindhoven en Nederlandse Spoorwegen samen de voorkeursbeslissing. En nemen de bijdrage en resultaten vanuit de omgeving mee. In het proces – om van veel oplossingsrichtingen te komen tot een voorkeursalternatief – worden ook de gevolgen voor de omgeving bekeken. Dat gebeurt voor de oplossingen die veel kans maken.

Bijlage 1, Doelen (D) en resultaten (R)

1. Uitbreiden van de sporen van de Spoorknoop Eindhoven:

- a. D: mogelijk maken dat het gewenste aantal (inter)nationale treinen kan rijden.
R: de gewenste groei van reizigers, goederen én de beschreven beleidsdoelen mogelijk maken.
- b. D: zorgen voor een spoorstelsel, waarbij treinen makkelijk anders kunnen worden gepland bij een storing. En dat zonder overlast voor andere treinen.
- c. D: genoeg ruimte bieden voor de indeling van de sporen. En ook de ruimte om treinen te laten rijden. Als het nodig is: maatregelen nemen tegen de negatieve gevolgen op de omgeving, zoals geluid.

2. Uitbreiden van de ruimte van de Multimodale knoop Eindhoven:

- a. D: de gewenste groei van het aantal reizigers mogelijk maken.
R: de regio is goed bereikbaar.
- b. D: de problemen op busstation Neckerspoel oplossen: ruimte en veiligheid.
R: groei van het busnetwerk mogelijk maken en een goede dienstregeling voor de reiziger en voor het busbedrijf.
- c. D: bieden van genoeg stallingsruimte voor fietsen, van goede kwaliteit.
- d. D: zorgen dat de andere functies van de OV-Knoop goed passen, zoals: taxi, Kiss & Ride, deelgebruik, vervoer en winkels;
- e. D: zorgen voor genoeg ruimte, zodat iedereen zich goed kan verplaatsen.

3. Zorgen voor een knooppunt van hoge kwaliteit:

- a. D: een betrouwbare OV-Knoop maken.
- b. D: zorgen voor een uitstraling, die past bij het internationale karakter en meehelpt aan de functie als toegang naar de Brainportregio.
R: onder andere door een eersteklas stationsgebouw.
- c. D: maken van een OV-Knoop, die er als één geheel uitziet en werkt.
R: alle activiteiten hebben een logische plek.
- d. D: bieden van een makkelijk te vinden overstap, van hoge kwaliteit, tussen de vervoersvormen (zoals trein, bus, (deel)fiets).
- e. D: zorgen dat (overstappende) reizigers veilige en aantrekkelijke ruimtes hebben om te zijn, wachten en lopen.
- f. D: zorgen dat het gebruik en de ervaring van de Knoop heel hoog zijn, ook in de toekomst.
R: onder andere door 'het nieuwe' aan te laten sluiten bij het culturele erfgoed en, waar dat kan, te versterken. En door de regels voor het ontwerp op hetzelfde kwaliteitsniveau te houden, zoals die er zijn voor het bestaande rijksmonument.

4. Beter aansluiten bij de andere ontwikkelingen en projecten in de stad:

- a. D: verbeteren van de aansluiting op de stad en ontwikkelingen in het gebied.
R: onder andere door het verbeteren van de routes voor voetgangers en fietsers (duidelijk, veilig en aantrekkelijk). Maar ook door een goede aansluiting voor de bus vanuit de Ontwikkel-as Zuidwest: het gebied vanaf centrum Eindhoven tot aan De Run in Veldhoven.
- b. D: zorgen voor een goede balans tussen: aan de ene kant de ruimte die het spoor inneemt en aan de andere kant de gewenste uitbreiding van de stad.
- c. D: bieden van ruimte voor de ontwikkeling van gebouwen op de gewenste locaties.

- d. D: verbeteren van de kwaliteit van het gebied aan de noordkant van de OV-Knoop. Door een stationsgebouw en gebied eromheen dat goed te herkennen is en ontworpen met hoge kwaliteit.

5. Helpen met het behalen van de doelen voor duurzaamheid:

- a. D: meewerken aan de doelen van duurzaamheid (met als kern: materialen, water, energie en gezondheid).