

Participatieplan
MIRT-verkenning
OV-Knoop Brainportregio Eindhoven
Analysefase

Versie 6, 2-11-2023



De MIRT-verkenning *OV-Knoop Brainportregio Eindhoven* is een gezamenlijke project van de gemeente Eindhoven, de provincie Noord-Brabant, Nederlandse Spoorwegen, ProRail en de ministeries voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Infrastructuur en Waterstaat.

De MIRT-verkenning bestaat uit twee deel-verkenningen. De gemeente Eindhoven is trekker en bevoegd gezag voor het onderdeel van de Multimodale Knoop Eindhoven. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is trekker en bevoegd gezag voor het onderdeel van de Spookknoop Eindhoven.

Dit participatieplan beschrijft de mate en wijze van participatie op hoofdlijnen tijdens analysefase van de MIRT-Verkenning *OV-Knoop Brainportregio Eindhoven*, waar de beide onderdelen onderdeel van zijn. Dit plan is opgesteld door de werkgroep Participatie en communicatie, waarin omgevingsmanagers van beide onderdelen vertegenwoordigd zijn (gemeente Eindhoven en ProRail). Een operationeel werkplan participatie wordt nog opgesteld.

De mening en inbreng van de omgeving telt!

Inbreng van omwonenden, belangenorganisaties, stakeholders en andere betrokkenen zorgt voor betere plannen. In de startbeslissing (genomen in het bestuurlijk overleg MIRT van 9 november 2022) is opgenomen dat participatie in de MIRT-verkenning voor de *OV-Knoop Brainportregio Eindhoven* een robuuste plaats moet krijgen en moet worden verweven door het gehele proces. Door participatie (aandragen suggesties voor oplossingsrichtingen en de beoordelingscriteria, alsmede de weging van de mogelijke oplossingsrichtingen aan de beoordelingscriteria) wordt de verkenning van de *OV-Knoop Brainportregio Eindhoven* verrijkt met lokale kennis en creativiteit van de omwonenden, bedrijven en organisaties uit de omgeving.

Dit plan vormt de rode draad voor de participatie, er wordt beschreven hoe participatie een rol krijgt; met welke stakeholders, op welke wijze, met welk doel, op welke momenten en binnen welke kaders. Tevens wordt er een doorkijk gemaakt naar de beoordelings- en besluitvormingsfase van deze MIRT-verkenning. Het participatieplan wordt voor deze fase geactualiseerd naar aanleiding van de kennis en ervaring die opgedaan is in de Analysefase. Door deze actualisatie zal het Participatieplan ook in de Beoordelings- en Besluitvormingsfase goed aansluiten op de behoefte van de belanghebbenden en de initiatiefnemers.

Dit plan is de gedetailleerdere uitwerking van de participatiestrategie en -contouren zoals beschreven in onderdeel D van het Plan van Aanpak voor de MIRT-verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven. Dit Plan van Aanpak met de participatiecontouren is op 27-09-2023 vastgesteld door de Bestuurlijke Kerngroep. De gedetailleerde uitwerking van deze principes in dit participatieplan wordt vastgesteld door het regieteam van de MIRT-verkenning OV-Knoop Brainportregio Eindhoven.

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding voor de MIRT-verkenning	3
1.2	MIRT-verkenning.....	3
1.3	Twee onderdelen	4
1.4	Wat vooraf ging.....	5
1.5	Planologische procedure	6
2	Opgave en planning	7
2.1	Opgave, doelstelling en beoogd resultaat	7
2.2	Scope	9
2.3	Raakvlakken	10
2.4	Verkenningfase, onderdeel van het MIRT-proces.....	10
2.5	Planning MIRT-Verkenning	12
3	Participatie	13
3.1	Wat ging vooraf aan participatie	13
3.2	Participatiedoel.....	14
3.3	Participatie in de (deel)verkenning(en).....	15
3.4	Participatiestrategieën	16
3.5	Participatiehartslag van de verkenning.....	27
4	Communicatie	30
5	Kaders participatie	32
5.1	Beoordelingskader	32
5.2	Koppelkansen.....	32
5.3	Participatieonderwerpen	33
5.4	Spoorknoop Eindhoven.....	33
5.5	Multimodale Knoop Eindhoven	35

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor de MIRT-verkenning

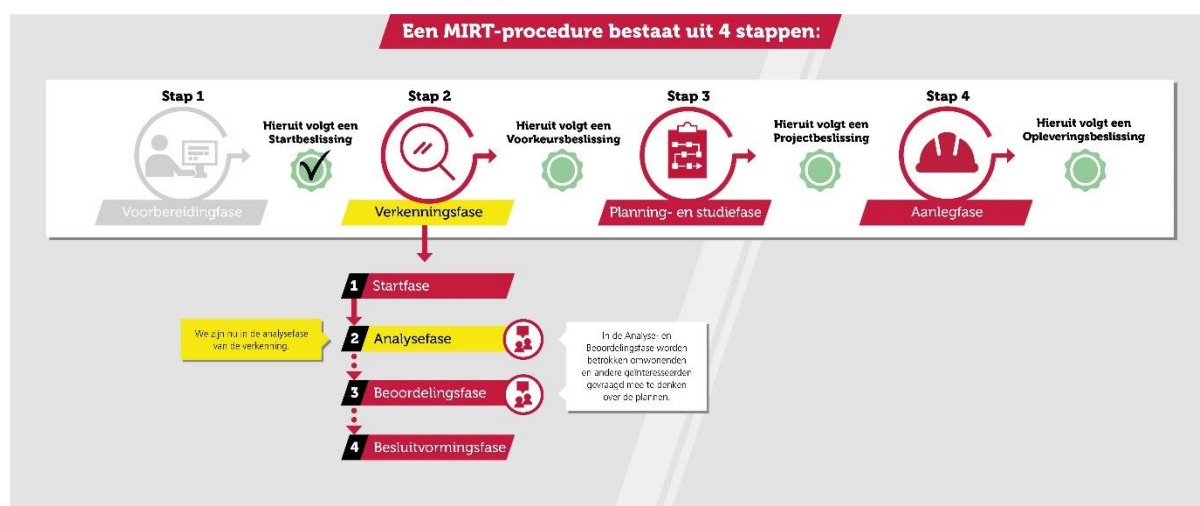
De Brainport Regio Eindhoven groeit hard. Anno 2022 heeft Eindhoven een bloeiende economie en een helder profiel: TDK ofwel Technologie, Design en Kennis. Eindhoven ontwikkelt zich in toenemende mate tot het hart van de Nederlandse kennisintensieve maakindustrie. De bedrijven in de Brainport staan te springen om talent dat zich vestigt in de regio. De regio heeft dan ook een forse verstedelijkingsopgave en om dit te kunnen realiseren met een efficiënt ruimte gebruik en duurzaam profiel is een mobiliteitstransitie nodig. Deze omslag van een autogericht systeem naar meer nadruk op OV en fiets vraagt o.a. een schaa sprong in het OV-systeem.

Iedere dag maken momenteel zo'n 120.000 mensen gebruik van het bus- en treinstation, dat fungeert als een scharnier in het spoornetwerk van Zuidoost-Nederland. In 2040 groeit het aantal dagelijkse gebruikers mogelijk naar 180.000. Nu al kan het busstation Neckerspoel, als spil in het regionale HOV-netwerk, het aantal reizigers niet aan. En ook de spoorinfrastructuur (spoor- en perroncapaciteit) rondom Eindhoven bereikt de grenzen van haar capaciteit in 2026. Verdere groei op het spoor is dan niet meer mogelijk.

Een hoogwaardige multimodale knoop als robuuste toegangspoort naar de Brainportregio is nodig. Een multimodale knoop voor treinen, bussen, fietsers, voetgangers en deelmobiliteit. Een internationaal knooppunt dat past bij de ontwikkeling, positie en ambitie van Brainportregio Eindhoven en waar de benodigde regionale, nationale en internationale verbindingen een plek hebben.

1.2 MIRT-verkenning

Het MIRT staat voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport en heeft betrekking op het ruimtelijk fysieke domein. In het MIRT zijn projecten en programma's opgenomen waarbij het rijk samen met de regio werkt aan de ruimtelijke inrichting van Nederland. Een MIRT-proces beslaat het hele proces – van het bepalen van de opgave tot en met de realisatie.



Figuur 1 Fases in de MIRT-verkenning en bijbehorende producten

De MIRT Verkenning heeft tot doel om – op basis van een grondige probleemanalyse - te komen tot een slimme, duurzame en klimaatbestendige oplossing door een opgave breed te onderzoeken, de

doelstelling en probleemanalyse te concretiseren en een inzichtelijke afweging te maken en resulteert in een Voorkeursbeslissing.

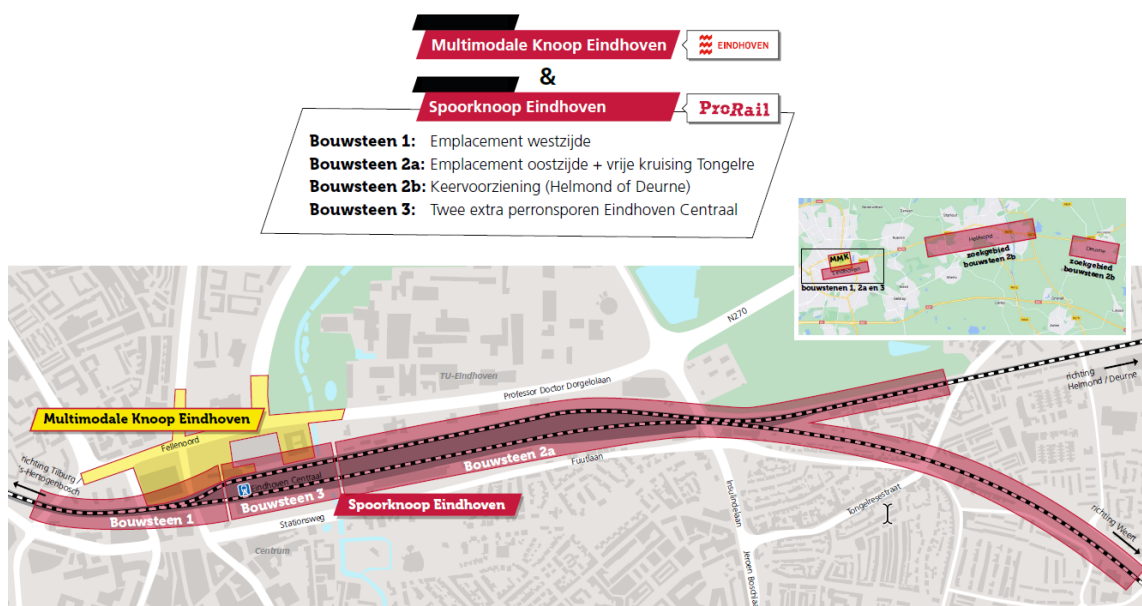
In de Analysefase wordt breed gezocht naar oplossingsrichtingen, deze worden grof uitgewerkt om beoordeeld te worden om na te gaan welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn. De Analysefase eindigt in een Nota van Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO). Vervolgens worden in de beoordelingsfase en besluitvormingsfase deze kansrijke oplossingsrichtingen verder uitgewerkt en beoordeeld aan de hand van criteria. Dit leidt tot een voorkeursoplossing wat (in principe) wordt vastgesteld met de Voorkeursbeslissing aan het einde van de MIRT-verkenning. Met de Voorkeursbeslissing kan de volgende MIRT-fase, de planning- en studiefase, worden gestart.

1.3 Twee onderdelen

Deze MIRT-verkenning bestaat uit twee onderdelen, een deelverkenning voor de Spoorknoop Eindhoven (SKE) en een deelverkenning voor de Multimodale Knoop Eindhoven (MMK).

Het onderdeel SKE richt zich op een oplossingsrichting die een robuuste dienstregeling na 2030 mogelijk maakt en tegelijkertijd na 2035 een uitbreiding van het station met extra perronspoorcapaciteit en een vrije kruising bij Tongelre mogelijk maakt. De Spoorknoop Eindhoven (SKE) vormt in de spoorinfra een belangrijke schakel in het (intern) nationale spoornetwerk en daarmee in de bereikbaarheid via het Openbaar Vervoer van Zuid-oost Nederland. Het is een knelpunt in de maakbaarheid van de landelijke dienstregeling, zowel op korte termijn als in de toekomst.

Het onderdeel MMK richt zich op een toekomstbestendig busstation en nieuw stationsgebouw aan de noordzijde van het station. Ook vallen de faciliteiten voor fiets, Kiss & Ride, taxi, deelvervoer, internationale bussen en treinvervangend vervoer onder deze deelverkenning. Daarbij hoort ook de inrichting van de openbare ruimte, de voorzieningen die nodig zijn voor de transfer tussen alle modaliteiten en de inrichting van de interwijkverbinding via de Vestdijktunnel. Tevens dient rekening te worden gehouden met ruimte voor vastgoedontwikkeling en voor logistieke stromen voor het station en bijbehorende commercie.



Figuur 2 Schematische weergave van de onderdelen van de MIRT-verkenning OV-Knoop Brainportregio Eindhoven

De MIRT-verkenning OV-Knoop Brainportregio Eindhoven wordt ingericht op basis van het uitgangspunt: ‘*Samen waar het kan, apart waar het moet*’. Daar waar het mogelijk is en meerwaarde heeft, zullen activiteiten of producten samen ter hand worden genomen. Voor Omgevingsmanagement is het beginsel om samen de participatie te vervullen, waarbij de focus per bijeenkomst, atelier of andere werkvormen kan verschillen tussen (onderdelen van) de SKE en de MMK. Echter is er altijd vertegenwoordiging van beide onderdelen aanwezig.

De onderdelen hebben elk hun een eigen juridisch/planologisch kader, bevoegd gezag en Voorkeursbeslissing. Wel wordt zoveel mogelijk integraal naar beide onderdelen gekeken, omdat deze qua mobiliteit nauw samenhangen, veel fysieke (ontwerp)raakvlakken hebben en keuzes gemaakt moeten worden in het kader van ‘best for project’ en niet ‘best for deelverkenning’.

De MIRT-verkenning wordt dus uitgevoerd in twee onderdelen die een sterke samenhang en hoge mate van raakvlakkenmanagement kennen. Aan de participatie en communicatie wordt daarom zoveel mogelijk gezamenlijk invulling gegeven. Aandachtspunt hierbij om telkens duidelijk te zijn over welke scope wordt geparticipeerd en/of gecommuniceerd.

1.4 Wat vooraf ging

In 2020 is een integraal onderzoek naar de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven van de regio, het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport Eindhoven, afgerond. In datzelfde jaar is het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV) 2040 afgerond.

Naar aanleiding van beide onderzoeken zijn in het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2020 afspraken gemaakt om vervolgstudies te doen naar:

- 1) de Spoorknoop Eindhoven (SKE). Voor SKE is door ProRail (in opdracht van I&W) een integrale studie¹ gedaan naar de uitwerking van het TBOV in de regio Zuid-Nederland, inclusief een adaptief ontwikkelpad en een uitwerking voor de Spoorknoop Eindhoven.
- 2) de Multimodale Knoop Eindhoven (MMK). Voor de MMK zijn, door de gemeente Eindhoven in samenwerking met provincie Noord-Brabant, ProRail, NS Stations en ministerie van I&W, verschillende toekomstvaste modellen onderzocht, met als hoofdbestanddelen een busstation, een stationshal en een fietsenstalling. Na de MIRT-afspraken in 2020 tussen het Rijk (I&W en BZK) en de regio (gemeente Eindhoven en provincie Noord-Brabant) is het handelingsperspectief voor het station bepaald. Vervolgens is het ambitiedocument en programma van eisen opgesteld. Dit heeft geleid tot het ontwikkelperspectief met verschillende toekomstvaste modellen. In 2022 is zijn de modellen integraal uitgewerkt.

Dit alles is in nauwe samenhang beschouwd met de gebiedsontwikkeling Knoop XL² rondom het station.

Op basis van de uitkomsten van beide onderzoeken is het Startdocument voor de MIRT-verkenning³ opgesteld. In dit Startdocument zijn de opgaven en mogelijke oplossingen beschreven en is een eerste aanzet gedaan voor de aanpak van de MIRT-verkenning. In het startdocument is bestuurlijk vastgesteld dat er behoefte is aan uitbreiding van de capaciteit van de spoorinfrastructuur, het busstation en het fietsparkeren en aan vergroting van de robuustheid van de spoorinfrastructuur. Daarom hebben Rijk en regio in november 2022 besloten tot de Startbeslissing voor een integrale MIRT-verkenning OV-Knoop Brainportregio Eindhoven⁴.

¹ [Rapport Toekomstvast spoor ZuidOost Nederland](#) en [Integrale studie Emplacement Eindhoven - Westzijde](#)

² <https://www.openeindhoven.nl/stationsgebied-knoopxl/gebiedsontwikkeling>

³ <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-20c744f75708fba719d8c098f3644abfc4a7f356/pdf>

⁴ <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-f0a837a3348fc8468ea61a50ff3771ab00cda3c6/pdf>

1.5 Planologische procedure

Beide onderdelen monden uit in eigenstandige juridische/planologische verkenningen. De te volgen planologische procedures zullen daardoor ook gescheiden zijn, op basis van:

- de Omgevingswet voor de Multimodale knoop Eindhoven, waarbij we voornemens zijn om toe te werken naar een Gewijzigd Omgevingsplan;
- de Omgevingswet voor Spoorknop Eindhoven, waarbij we voornemens zijn om toe te werken naar een Projectbesluit. Met de voorkeursbeslissing zal duidelijke zijn welke bouwstenen een vervolg krijgen in de Planning en studiefase.

De Milieueffectrapportage (MER) wordt voor beide onderdelen separaat uitgewerkt, omdat:

- De projecten niet onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn;
- De onderdelen hebben mogelijk andere planning;
- De onderdelen hebben andere trekkers en bevoegd gezag;
- De projecten verschillen mogelijk qua MER-plicht.

Het is wel benodigd in beide onderdelen, dat:

- Er wordt gewerkt naar een integraal eindbeeld waarmee voldaan wordt aan de toekomstige mobiliteitsbehoefte van de Brainportregio Eindhoven;
- Er een gecoördineerde aanpak is voor gedeelde ontwerpogaven;
- Samenhang en integraliteit is geborgd en onderling verwezen wordt naar de onderdelen;
- Dezelfde uitgangspunten gehanteerd worden;
- Er rekening wordt gehouden met cumulatie van milieueffecten;
- Relevante kansen en risico's gesignaleerd en gedeeld worden;
- Relevante ontwikkelingen gedeeld worden.

2 Opgave en planning

2.1 Opgave, doelstelling en beoogd resultaat

2.1.1 Opgave

De kern van het probleem is:

De capaciteit, flexibiliteit, robuustheid en kwaliteit van de OV-Knoop Brainport Eindhoven is onvoldoende voor de beoogde ambities en groei van het aantal reizigers.

Met als knelpunten voor Spoorknop Eindhoven (SKE):

- *Netwerk*: Het spoorinfranetwerk biedt op termijn onvoldoende capaciteit, flexibiliteit en robuustheid. De verstedelijkingsopgave, mobiliteitstransitie en sterke economische groei van de Brainport Eindhoven draagt in belangrijke mate bij aan de groei van de aantallen treinreizigers op Eindhoven Centraal.
- *Station*: Voor het faciliteren van de ambities ten aanzien van nieuwe (internationale) verbindingen biedt het bestaande aantal perrons (de perronspoorcapaciteit) onvoldoende ruimte.
- *Gebied (ruimtebeslag)*: Beperking van uitbreidingsmogelijkheden door de verstedelijking eromheen. De gebruiks- en exploitatieruimte van het spoor (in verband met de omgevingseffecten) wordt als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen beperkt. Andersom heeft het spoorgebruik mogelijk impact op de omgeving.

Met als knelpunten voor de Multimodale Knoop Eindhoven (MMK):

- *Busstation*: De capaciteit, veiligheid en (toekomstige) kwaliteit van het busstation en de bufferruimte voor de bussen schieten tekort.
- *Fietsstallingen*: Aan de noordzijde van het station is een kwaliteits- en kwantiteitstekort aan (bewaakte) fietsstallingsruimte dicht bij het station.
- *Ruimtelijke kwaliteit noordzijde OV-Knoop*: De ruimtelijke kwaliteit van de noordzijde van het knooppunt laat te wensen over; in huidige vormgeving, de inrichting van het gebied en totale omgevingskwaliteit.
- *Kiss & Ride (K&R) en taxi*: De huidige voorziening wordt als onveilig ervaren. De capaciteit is (nog) wel voldoende.
- *Deelmobiliteit*: Er is in de huidige situatie geen aangewezen locatie voor deelmobiliteit. Echter gaat dit in toenemende mate ruimte vragen.
- *Ruimte voor vastgoedontwikkeling*: Vanuit de verstedelijkingsopgave is de wens om verdichting rondom het station. De positie van het busstation en de toeleidende routes beperken daar de mogelijkheden voor deze verdichting conform de Ontwikkelvisie Fellenoord.
- *Logistiek t.b.v. commercie*: De logistieke routes voor de bevoorrading van het station en voor de toekomstige vastgoedontwikkelingen zijn onvoldoende in de toekomst.

2.1.2 Doelstellingen (D) en beoogde resultaat (R)

Uit bovenstaande knelpunten komen de volgende doelstellingen en beoogd resultaat voort (gelijk aan Plan van Aanpak MIRT-verkenning OV-knoop Brainportregio (27-09-2023)):

1. *Uitbreiden van de capaciteit van de Spoorknop Eindhoven:*

- D: faciliteren van de doorgroei naar hoogfrequent spoorvervoer, op basis van een eindbeeld voor station Eindhoven Centraal en de omliggende sporenbundels,
R: de beoogde reizigersgroei, goederengroei én de geformuleerde beleidsambities faciliteren;

- D: realiseren van een flexibel en robuust spoorstelsel;
 - D: bieden van voldoende gebruik- en exploitatieruimte (zowel fysieke ruimte als milieueffecten).
2. *Uitbreiden van de capaciteit van de Multimodale Knoop:*
- D: accommoderen van de beoogde groei van het aantal reizigers,
R: regio goed bereikbaar, nu hier grootschalig wordt verstedelijkt;
 - D: oplossen van het huidige capaciteits- en veiligheidsknelpunt van het busstation Neckerspoel
R: groei en gezonde exploitatie van het busnetwerk mogelijk maken;
 - D: bieden van voldoende en kwalitatief goede stallingsruimte voor fietsen;
 - D: goed inpassen van de overige functies van de knoop, zoals taxi, K&R, deelmobiliteit, logistiek en commercie;
 - D: bieden van voldoende transfercapaciteit om alle loopstromen te faciliteren.
3. *Realiseren van een hoogwaardig knooppunt:*
- D: realiseren van een betrouwbaar functionerende OV-Knoop;
 - D: realiseren van een uitstraling die passend is voor het internationale karakter en als toegangspoort voor de Brainportregio,
R: onder meer door een hoogwaardig stationsgebouw;
 - D: realiseren van een OV-Knoop die oogt en functioneert als een eenheid
R: alle functies hebben een logische plek;
 - D: bieden van een eenvoudige vindbare en kwalitatief hoogwaardige overstap tussen de verschillende modaliteiten trein, bus, (deel)fiets, etc.;
 - D: realiseren van aantrekkelijke en sociaal veilige verblijf-, wacht- en loopruimten voor (overstappende) reizigers;
 - D: verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de knoop,
R: onder andere doordat het 'nieuwe' het culturele erfgoed respecteert en waar mogelijk versterkt en de ontwerpwaarden uit het bestaande rijksmonument in hetzelfde kwaliteitsniveau worden doorgezet.
4. *Verbeteren van de samenhang met de overige ruimtelijke ontwikkelingen en opgaven in de stad:*
- D: verbeteren van de aansluiting op de bestaande stad en de gebiedsontwikkeling
R: onder andere door het verbeteren van de routes voor voetgangers en fietsers (duidelijk, veilig en aantrekkelijk)⁵ en een goede aansluiting voor de bus vanuit de Ontwikkel-as Zuidwest⁶;
 - D: realiseren van een goede balans tussen de fysieke ruimte én gebruikruimte van het spoor enerzijds en de beoogde verstedelijking anderzijds;
 - D: bieden van ruimte voor vastgoedontwikkeling op de beoogde locaties;
 - D: verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied aan de noordzijde van de OV-Knoop, door een goed herkenbaar en hoogwaardig vormgegeven stationsgebouw en dito openbare ruimte.

⁵ Op dit moment valt de inrichting van de openbare buitenruimte (d.w.z. de fiets- en voetgangersroutes en de verblijfsruimte) ten noorden van het stationsgebouw buiten de scope van de Multimodale Knoop Eindhoven. Dat is financieel en qua uitvoering onderdeel van de Gebiedsontwikkeling Fellenoord. Dit vraagt wel om samenwerking aan de gezamenlijke ontwerpogave. Daarnaast kan na de Verkenningsfase een andere demarcatie worden afgesproken, i.c.m. afspraken over de financiële consequenties.

⁶ Het gebied vanaf centrum Eindhoven tot aan De Run in Veldhoven.

5. Bijdragen aan de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid:

- D: realiseren van een passende bijdrage aan de duurzaamheidsdoelstellingen (met als speerpunten materialen, water, energie en welzijn en gezondheid).

Het beoogde integrale resultaat:

Een integrale toekomstvaste OV-Knoop die optimaal bijdraagt aan de geformuleerde doelstellingen.

De belangrijkste randvoorwaarden daarbij zijn:

- de wet- en regelgeving;
- het financieel kader;
- het functioneren en de bereikbaarheid van de bestaande OV-Knoop en
- het ontwerp en realisatie van nevenprojecten.

2.2 Scope

De scope van de MIRT-verkenning van de OV-Knoop Brainportregio Eindhoven bestaat in hoofdzaak uit de volgende bouwstenen, welke als volgt verdeeld zijn over beide onderdelen, zie ook Figuur 3.



Figuur 3 Onderdelen en bouwstenen MIRT-verkenning

Spoorknoop Eindhoven:

- de spoorinfrastructuur, vanaf de sporenbundel op het westelijke emplacement via de aansluiting bij Tongelre tot aan station Helmond of Deurne, dit is geografisch onderverdeeld in de volgende bouwstenen:
 - Spoorcapaciteitsuitbreiding emplacement westzijde (bouwsteen 1)
 - Vrije kruising bij Tongelre, incl. spoorcapaciteitsuitbreiding emplacement oostzijde (bouwsteen 2a)
 - Keervoorziening in Helmond of Deurne (bouwsteen 2b)
 - Twee extra perronsporen, inclusief spoorperrons, reizigerstunnel en andere transferinfra op station Eindhoven Centraal (bouwsteen 3)

Multimodale Knoop Eindhoven:

- het stationsgebouw aan de noordzijde met de zgn. Ontvangsthal (incl. ruimte voor logistieke voorzieningen);
- het busstation inclusief de toeleidende infrastructuur (ondergrondse busroutes) en busbuffer;
- de voorzieningen voor de andere modaliteiten aan de noordzijde van het station, waaronder een overdekte bewaakte fietsenstalling, Kiss&Ride, taxi, deelmobiliteit, internationale bussen en treinvervangend vervoer;
- de openbare ruimte om alle functies met elkaar te verbinden, inclusief voorzieningen voor transfer tussen modaliteiten;
- interwijkverbinding via de Vestdijk;
- Ruimte voor (constructieve elementen) t.b.v. vastgoedontwikkeling

2.3 Raakvlakken

De volgende ontwikkelingen in de (in)directe omgeving vormen raakvlakken:

- Programma Behandelen en Opstellen van ProRail.
- Invoering van ERTMS⁷ van ProRail.
- Programma Internationale knoop XL⁸:
 - Gebiedsontwikkeling Fellenoord van gemeente Eindhoven
 - Projecten Stationsgebied Zuid
- Herijking busnetwerk Zuidoost-Brabant door Provincie Noord-Brabant.
- Ontwikkelas Zuidwest (HOV4) door gemeente Eindhoven.

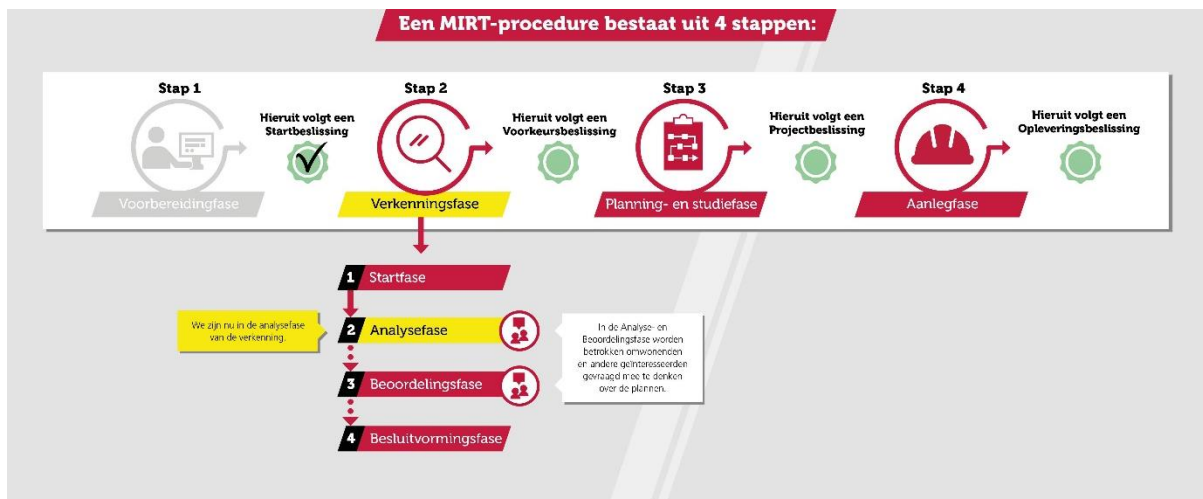
2.4 Verkenningsfase, onderdeel van het MIRT-proces

De verkenningsfase moet de beslisinformatie opleveren om een Voorkeursbeslissing te kunnen nemen en te besluiten over de vervolgfase. De spelregels⁹ geven richting aan het proces dat daarvoor moet worden doorlopen. Hieruit volgt dat de twee onderdelen grofweg hetzelfde proces doorlopen. Een volledige MIRT-verkenning conform dit proces kost circa twee jaar tijd. Voor de analysefase (start en analysefase) waar dit participatieplan betrekking op heeft is de verwachte tijd om te komen tot een Notitie Kansrijke Oplossingen circa één jaar.

⁷ European Rail Traffic Management System, <https://www.prorail.nl/programmas/ertms>

⁸ Voor omgevingsmanagement (participatie en communicatie) van de MIRT-verkenning wordt afgestemd met het omgevingsmanagement van het programma Internationale Knoop XL

⁹ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). september 2022



Figuur 4 Fases MIRT-verkenning

2.4.1 Startfase

De volgende stappen zijn onderdeel van het inrichten van de verkenning:

- Aanscherpen opgave;
- Opstellen plan van aanpak;
- Opstellen participatieplan en inkoopstrategie;
- Samenstellen projectteam;
- Contracteren opdrachtnemer(s);
- Publiceren Kennisgeving Voornemen en Kennisgeving Participatie

2.4.2 Analyse fase

De volgende stappen zijn onderdeel van het uitwerken van maatregelen en het samenstellen van kansrijke oplossingsrichtingen:

- Opstellen nota van uitgangspunten;
- Bepalen beoordelingskader;
- Formuleren van het referentiealternatief (bestaande situatie plus vastgesteld beleid);
- Inventariseren en uitwerken oplossingsrichtingen op schetsniveau, op basis van de resultaten uit de vorige fase en input uit de participatie;
- Samenstellen maatregelen tot oplossingsrichtingen;
- 'Zeef 1': van diverse oplossingsrichtingen naar (circa drie) kansrijke oplossingsrichtingen: de alternatieven.

2.4.3 Beoordelingsfase

De volgende stappen zijn onderdeel van het uitwerken en het beoordelen van kansrijke oplossingsrichtingen:

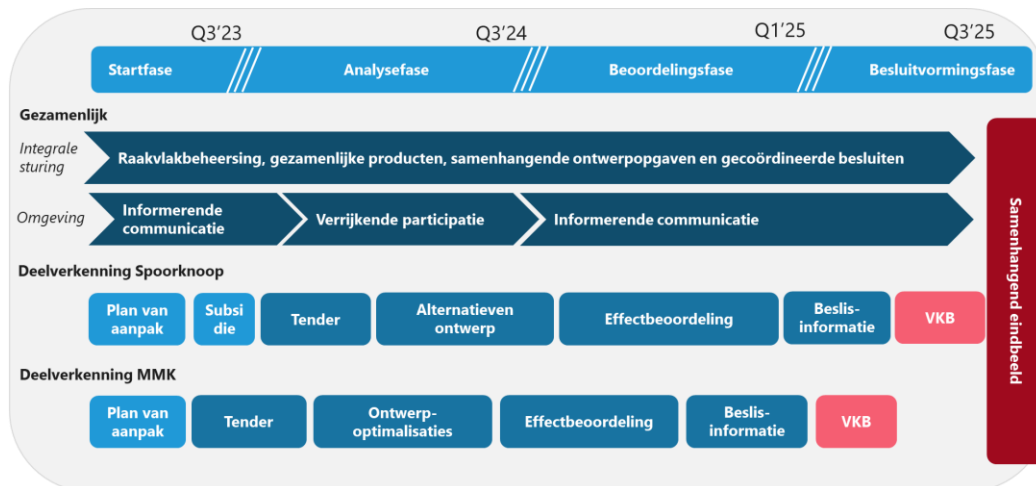
- Aanscherpen beoordelingskader;
- Nader uitwerken van kansrijke oplossingsrichtingen;
- Onderzoeken effecten van de kansrijke oplossingsrichtingen, inclusief kostenraming en maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA);
- Samenvatten effecten o.b.v. beoordelingskader;
- 'Zeef 2': van alternatieven naar voorkeursalternatief;
- Opstellen ontwerp-projectbesluit.

2.4.4 Besluitvormingsfase

De volgende stappen zijn onderdeel van de weg naar een Voorkeursbeslissing:

- Toelichting op ontwerp-voorkeursbesluit;
- Opstellen voorkeursbesluit;
- Opstellen bestuursovereenkomst en plan van aanpak Planning- en studiefase.

2.5 Planning MIRT-Verkenning



Figuur 5 Planning MIRT-verkenning OV-Knoop Brainportregio Eindhoven

3 Participatie

In de MIRT-verkenning van de OV-Knoop Brainportregio Eindhoven willen de initiatiefnemers samen met mensen uit de omgeving aan de slag om de verkenning te verrijken. In de MIRT-verkenning is ruimte voor inbreng van ideeën, oplossingen, initiatieven of aandachtspunten uit de omgeving (bewoners, ondernemers, belangenorganisaties en betrokkenen uit het gebied) om zo samen te werken aan oplossingen voor de plannen. Dit kan door deelname aan bijeenkomsten, zoals informatieavonden, inloopavonden en samenwerkingsvormen. Op deze momenten halen we ideeën, zorgen en belangen op van bewoners en andere betrokkenen en bekijken we vervolgens of én hoe we deze ideeën kunnen verwerken in de plannen. Hierbij wordt rekening gehouden met de kaders voor participatie, zie hoofdstuk 5.

In dit hoofdstuk leest u meer over de participatieaanpak voor de OV-Knoop Brainportregio Eindhoven en haar onderdelen en de toepassing daarvan, per geografisch gebied. Het hoofdstuk begint met een paragraaf over de reeds doorlopen participatie. Vervolgens wordt in de volgende paragrafen ingegaan op de participatie die nog komen gaat in de analyse fase van deze MIRT-verkenning aan de hand van verschillende participatie-strategieën. Tot slot wordt de hartslag van de participatie op toegelicht.

3.1 Wat ging vooraf aan participatie

3.1.1 Voorbereidingsfase (2020-2022):

De voorbereidingsfase heeft als doel gehad om de knelpunten voor toekomstige (spoorse)ontwikkelingen te analyseren en daarvoor mogelijke oplossingsrichtingen inzichtelijk te maken met de daarbij behorende financiën.

Er zijn hiervoor verschillende studies gedaan:

- één gericht op een toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland (rapport Adaptieve Ontwikkelstrategie Toekomstvast spoor Zuidoost Nederland¹⁰), volgend uit bovenstaand onderzoek een onderzoek gericht op mogelijke aanpassingen op en rondom het station Eindhoven Centraal (rapport Ontwerprapportage Toekomstbeeld OV 2030 Eindhoven¹¹).
- één gericht op de Multimodale Knoop Eindhoven (diverse rapporten Handelingsperspectief, Ambitiedocument en Ontwikkelperspectief¹², welke zijn samengevat in het Startdocument van de MIRT-verkenning¹³).

In deze fase is voornamelijk met de initiatiefnemers en betrokkenen op overheidsniveau geparticipeerd, zoals onder meer gemeente Eindhoven, de provincie Noord-Brabant, Nederlandse Spoorwegen, ProRail en de ministeries voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en van Infrastructuur en Waterstaat.

Naast de participatie op overheidsniveau is in september 2022 een informatiemoment voor de omwonenden in de wijk Tongelre geweest rondom de resultaten van de studie Integrale studie Emplacement Eindhoven – Westzijde: Eerste ontwerprapportage. Dit was reactief naar aanleiding van het openbaar worden van het onderzoeksrapport naar mogelijke aanpassingen op en rondom station Eindhoven CS. Hiervoor is rondom dit moment ook een projectwebsite¹⁴ ingericht, waarin

¹⁰ <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-0bd426f3c007305f05727542b15ab40a9e1a8576/pdf>

¹¹ <https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/projecten/eindhoven-tongelre/integrale-studie-emplacement-eindhoven-westzijde-eerste-ontwerprapportage-arcadis-29-oktober-2021.pdf>

¹² <https://www.smartwayz.nl/media/2480/3-ontwikkelperspectief-mmk-eh-xl-20.pdf>

¹³ <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-20c744f75708fba719d8c098f3644abfc4a7f356/pdf>

¹⁴ <https://www.prorail.nl/projecten/studie-ongelijkvloerse-kruising-eindhoven-tongelre>

het onderzoek kort en bondig is beschreven en de FAQ's van het informatiemoment zijn opgenomen.

Voor het gehele programma Internationale Knoop XL heeft de gemeente Eindhoven een website¹⁵ ingericht. Hierop wordt onder andere de OV-Knoop en bijhorende opgave toegelicht.

3.1.2 Verkenning – Startfase (2023)

In deze fase is voornamelijk met de initiatiefnemers en betrokkenen op overheidsniveau geparticipeerd, zoals onder meer gemeente Eindhoven, de provincie Noord-Brabant, Nederlandse Spoorwegen, ProRail en de ministeries voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en van Infrastructuur en Waterstaat. Daarnaast zijn de volgende activiteiten ondernomen in relatie tot participatie:

- In november 2022 zijn de aanwezigen op het informatiemoment van september 2022 op de hoogte gesteld van de genomen Startbeslissing via de mail. In juli 2023 zijn de aanwezigen op het informatiemoment van september 2022 geïnformeerd over de voortgang (plan van aanpak in afronding) en beoogde kennismakingbijeenkomst in het najaar 2023 (zie paragraaf 3.2)
- Zomer 2023: opstellen participatieplan (dit document).
- Najaar 2023: publicatie van Kennisgeving Voornemen en Kennisgeving Participatie.

3.2 Participatiedoel

In de MIRT-verkenning OV-Knoop Brainportregio Eindhoven heeft participatie als doel om de kansrijke oplossingen, effecten en de beoordeling daarvan te verrijken en de omgeving te informeren over het project en bijbehorende ontwikkelingen. Dit betekent onder meer een grote betrokkenheid van belanghebbenden en belangstellenden.

Dat willen we bereiken door:

- De maatschappij mee te nemen, zorgvuldig te handelen en transparant te zijn, in lijn met de code maatschappelijke participatie;
- Helderheid te bieden over de opdracht, planning en procedure door deze op begrijpelijke wijze inzichtelijk te maken voor eenieder;
- Suggesties, wensen en oplossingsrichtingen op te halen in de omgeving om oplossingen zo te verrijken en zo goed mogelijk aan te sluiten bij de behoeften en belangen uit de omgeving;
- Ten einde een inventarisatie van het draagvlak voor de verschillende oplossingen te hebben en de haalbaarheid en uitvoerbaarheid (kansrijkheid) te onderbouwen en eventuele showstoppers te identificeren.
- De opbrengst van het participatieproces te delen en aan te geven hoe dit is verwerkt. Dit wordt vastgelegd in het participatierapport na elke subfase, als eerste de analysefase. Zo ontstaat er een overzicht door de tijd heen van de participatieopbrengsten, waartoe dat heeft geleid, alsmede inventarisatie van de wensen, zorgen en suggesties van de omgeving.

En zo leidt participatie tot:

- Een verrijking van de oplossingsrichtingen, effecten en beoordeling met lokale specifieke kennis en inbreng uit de directe omgeving;
- Geïnformeerde belanghebbenden en belangstellenden;
- Een relatie met de belanghebbende en belangstellende, wat tevens de basis vormt voor de vervolgfases.

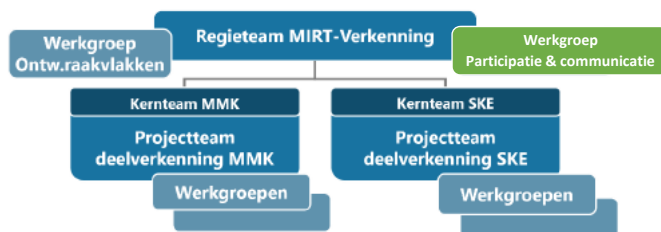
¹⁵ <https://www.openeindhoven.nl/stationsgebied-knoopxl>

- Bij elkaar brengen van allerlei reacties, positief én negatief, en samen zoeken naar oplossingen.
- Mogelijk begrip en mogelijk ook draagvlak van de plannen in de directe (leef)omgeving;
- De mogelijkheid om tijdig en op zinvolle wijze inbreng te leveren door oplossingen en/of suggesties aan te dragen;
- Inzicht over op welke wijze participatieopbrengsten zijn overwogen voor toepassing, onderbouwde afwijzing of toewijzing aan een latere fase om nader te bekijken;
- Een betere en gedragen oplossing.

Kortom; verrijken van de verkenning met input uit de directe omgeving.

3.3 Participatie in de (deel)verkenning(en)

De onderdelen worden aangestuurd vanuit het regieteam van de MIRT-Verkenning, zie Figuur 6. Daarbij geldt *“samen waar het kan, apart waar het moet”*. Het regieteam heeft als taken het aansturen van de MIRT-verkenning, bewaken van de integraliteit over de onderdelen heen, inbrengen van relevante ontwikkelingen elders binnen Internationale knoop XL en/of de vertegenwoordigde organisaties en signaleren van kansen en risico's. Meer informatie over de organisatie is beschreven in het Plan van Aanpak MIRT-verkenning OV-Knoop Brainport Eindhoven (27-09-2023)



Figuur 6 Organisatie MIRT-verkenning OV-Knoop Brainport regio Eindhoven

Voor het omgevingsmanagement vindt de afstemming van beide onderdelen plaats in de werkgroep Participatie en communicatie. Beide onderdelen zijn in deze werkgroep vertegenwoordigd door in elk geval hun omgevingsmanagers. Ook is er afstemming met het strategisch omgevingsmanagement binnen het programma Internationale Knoop XL (via het CPO-team).

De volgende onderdelen worden m.b.t. de participatie in de analysefase gezamenlijk opgepakt:

- Eén participatieplan, welke in gezamenlijkheid tussen beide onderdelen én suggesties daarop vanuit de omgeving tot stand is gekomen (Q3 2023).
- Tijdens participatiemomenten wordt ernaar gestreefd om altijd beide onderdelen vertegenwoordigd te hebben, echter kan de focus in meer of mindere mate op de ene of andere deelverkenning/bouwsteen liggen.
- Gelijke uitgangspunten voor participatie, zoals spelregels voor deelnemende stakeholders aan de analysefase, maar ook vervoerscijfers¹⁶, etc.
- Eén centrale ruimte - bij voorkeur op/rondom Eindhoven Centraal - voor fysieke ontmoeting (informatief). Eén online platform voor online kennisverrijking over de plannen (informatief).

¹⁶ Vervoerscijfers van het spoor worden vastgesteld door I&W op basis van advies van ProRail. OV-knoop Brainport regio Eindhoven hanteert deze gegevens als een feit. Inspraak op de vaststelling van verkeerscijfers spoor verloopt niet via dit project.

- Algemene communicatie rondom de MIRT-Verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven, zie ook hoofdstuk 4.

De volgende onderdelen worden separaat per deelverkenning uitgewerkt, maar wel in afstemming met de andere deelverkenning:

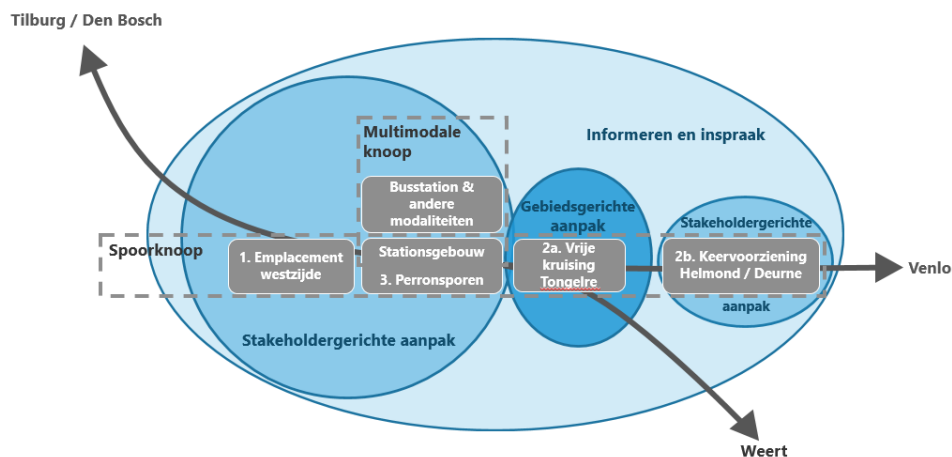
- Separate stakeholder- en issue-inventarisatie, inclusief daaruit voortkomende communicatiestrategie. Echter wel onderling vergeleken waar er overeenkomstige issues, belangen, zorgen, belanghebbenden en belangstellenden zijn.
- Aan het einde van elke subfase wordt een participatierapport opgesteld. Dit rapport bestaat uit twee delen, een voor elke deelverkenning. Er wordt gekozen voor twee delen, omdat de planning en juridische procedure van de onderdelen niet parallel lopen. In het participatierapport wordt beschreven hoe de participatie is verlopen, wat de opbrengst was en daarmee gedaan is. Dit rapport wordt teruggekoppeld aan degenen die actief betrokken zijn geweest bij het verrijken van de plannen. Het participatierapport wordt ook breed beschikbaar gesteld via de projectwebsites.

3.4 Participatiestrategieën

De verkenning van de OV-Knoop willen we verrijken met lokale kennis, inbreng en creativiteit van de bewoners, bedrijven en (belangen)organisaties. Inbreng van bewoners en andere belanghebbenden zorgt voor betere plannen, zij kennen de omgeving ten slotte op hun duim.

Het gebied waarover de OV-Knoop Brainportregio Eindhoven qua scope en de impact van de opgave zich uitstrekt is omvangrijk. Er wordt gewerkt met verschillende participatiestrategieën. Deze komen voort uit enerzijds de verschillende geografische gebieden binnen de verkenning, anderzijds de scope-eigen en/of gebiedseigen karakteristieken per geografisch gebied, zie Figuur 7.

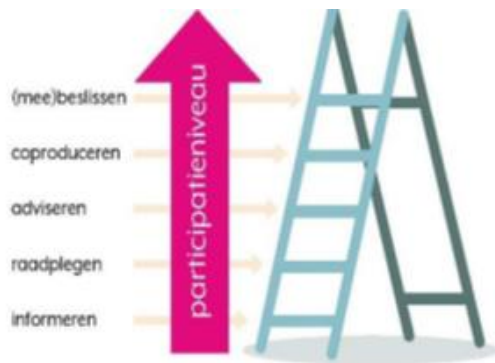
Hieronder wordt per aanpak de participatie op hoofdlijnen toegelicht. De verschillende aanpakken worden op elkaar afgestemd in de werkgroep Participatie en communicatie, zie paragraaf 3.3.



Figuur 7 Schematische weergave plangebied en participatiestrategieën

3.4.1 Participatieniveaus

Voor de participatieaanpak en -strategieën wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende niveaus van participatie:



Figuur 8 Participatieniveaus

- Informeren – dit niveau geldt in principe voor iedereen; men wordt geïnformeerd over de plannen, de voortgang en men mag reageren op de plannen. Via brede communicatie worden geïnteresseerden geïnformeerd.
- Raadplegen – op dit niveau heeft de stakeholder een toetsende/adviserende rol. Voorstellen worden voorgelegd aan de stakeholders en met de ingewonnen informatie trek je je weer terug om tot een definitief plan te komen.
- Adviseren – in gesprek met stakeholders haal je inhoudelijke ideeën, suggesties en oplossingsrichtingen op om het plan hiermee te verrijken. Middels het participatieniveau Raadplegen leg je deze voor aan de stakeholders.
- Coproduceren – in plaats van je na het Adviseren terug te trekken om het plan uit te werken, betrek je de stakeholder (veelal met aanzienlijk belang en invloed) ook bij het uitwerken van het plan. Vanuit hun taken en bevoegdheden zullen er op specifieke onderwerpen inhoudelijk bijdrage of afstemming nodig zijn. Kortom, je creëert het plan samen.
- (Mee)beslissen – op dit niveau worden de beslissingen gemaakt waar men een stem heeft.

3.4.2 Stakeholdergerichte aanpak rondom OV-Knoop Eindhoven (Centraal Station en busstation)

Op en rondom de OV-Knoop (Centraal Station en het busstation) concentreren zich meerdere onderdelen van de totale opgave: de volledige deelverkenning Multimodale Knoop Eindhoven en vanuit de Spoorknop Eindhoven bouwsteen 1 (emplacement westzijde) en bouwsteen 3 (uitbreiding perronspoorcapaciteit).

Gebiedskenmerken

De directe (leef)omgeving kenmerkt zich door veel bedrijven en instellingen met in meer of mindere mate directe betrokkenheid bij de plannen van deze verkenning. Er is (momenteel nog) minimaal sprake van particuliere bewoning. Ook kenmerkt het gebied zich door de overkoepelende gebiedsontwikkeling Internationale knoop XL, waarover al langere tijd wordt gecommuniceerd en/of geparticipeerd. Hierdoor zijn partijen en stakeholders (groten)deels bekend en zijn er reeds lopende communicatiekanalen¹⁷ en nieuwsbrieven over het delen van (voortgangs)informatie.

¹⁷ <https://www.openeindhoven.nl/stationsgebied-knoopxl>

Participatiestrategie

Voor de lokale opgave in dit gebied is een stakeholdergerichte participatieaanpak uitgewerkt, onder aansturing van de gemeente Eindhoven. Deze aanpak kenmerkt zich door:

- Zich te richten op externe stakeholders met een direct raakvlak of belang in de fysieke omgeving.
- Adviseren over:
 - de ontwerpogave (niet zijnde de spoorse lay-out);
 - oplossingsrichtingen (in de analysefase) en ontwerp- en koppelkansen (in de beoordelingsfase).
 - beoordelingscriteria en de wijze van beoordelen daarvan (bepalen van effecten)
- Het verrijken van de verkenning door het ophalen van mogelijke oplossingsrichtingen en koppelkansen vanuit de omgeving.

Uitgangspunten hierbij zijn:

- Mede invulling geven aan de motie “Fellenoord is van alle Eindhovenaren” (jan 2023).
- Inzet is eenduidige en heldere participatie, waarbij dubbelingen worden voorkomen.

Participatiedoelgroepen

Voor de participatiedoelgroepen wordt onderscheid gemaakt tussen adviseren, coproduceren en meebeslissen. Informeren wordt beschreven in paragraaf 3.4.5. De organisaties die coproduceren hebben vanuit hun taken en bevoegdheden belang bij de uitwerking van de oplossingsrichtingen. Participatiedoelgroepen kunnen gaandeweg de participatie worden uitgebreid.

Aandachtspunt is participatiedeelname van een representatieve afspiegeling van de directe omgeving binnen de participatiecontouren van dit gebied.

Adviseren

- Gebiedsentiteit Fellenoord, gebiedsontwikkelaars en vastgoedeigenaren in het gebied;
- Bedrijven en instellingen met een (fysiek) raakvlak met de plannen;
- Professionele gebruikers van de OV-Knoop: zoals regionale, nationale en internationale vervoerders (trein en bus), taxibedrijven, aanbieders van deelmobiliteit;
- Bedrijven, bewoners en instellingen in het gebied (adressen binnen 200 meter worden actief benaderd, zie Figuur 9);
- Belangenverenigingen van onder meer OV-gebruikers, fietsers, slechtzienden en, belangenbehartigers voor bijvoorbeeld ruimtelijke ontwikkelingen binnen gemeente Eindhoven, etc.

Coproduceren

- Organisaties van de betrokken partners: gemeente Eindhoven, NS, ProRail, provincie Noord-Brabant, ministerie I&W
- Ketenpartners en bevoegde gezagen, o.a. gemeente Eindhoven als Bevoegd Gezag, provincie Noord-Brabant, Veiligheidsregio Zuidoost, Waterschap de Dommel, etc. Deze stakeholders hebben hun aparte formele en wettelijke positie, waardoor eisen aan de plannen kunnen worden gesteld.
- Nevenprojecten; binnen het programma Internationale knoop XL, maar ook binnen ProRail i.v.m. raakvlakken

Meebeslissen

- Organisaties van de betrokken partners: gemeente Eindhoven, NS, ProRail, provincie Noord-Brabant, ministerie I&W

Bedrijven, bewoners en instellingen binnen de participatiecontouren (geografische afbakening) worden actief benaderd voor de participatie. Deze contour is gesteld op circa 200 m uit de hartlijn van de projectcontouren. Hiertoe behoren onder meer vastgoedontwikkelaars die reeds een specifiek gebied planologisch gereserveerd hebben, gemeente Eindhoven als gebiedsontwikkelaar van Internationale knoop XL, Nederlandse Spoorwegen (Stations en Vastgoed), exploitanten van de winkels van het stationsgebied, bedrijven en instellingen binnen de circa 200 m, etc. Uiteraard zijn ook belangstellenden, buiten de 200 m participatiecontouren welkom!



Figuur 9 Indicatieve participatiecontouren Multimodale knoop Eindhoven en Spoorknop Eindhoven bouwstenen 1 en 3

Participatiemomenten

Participatiemomenten in de analysefase vinden plaats en concentreren zich rond de volgende thema's en momenten:

- Informeren d.m.v. nadere kennismaking met onze burens, het project, onder andere tijdens de kennismakingsbijeenkomst in najaar 2023;
- Coproduceren van (duurzaamheids)ambities;
- Adviseren d.m.v. ophalen van oplossingsrichtingen t.b.v. de longlist oplossingsrichtingen;
- Adviseren d.m.v. ophalen van beoordelingscriteria voor trechtering naar kansrijke oplossingsrichtingen;
- Adviseren d.m.v. trechters door beoordeling naar kansrijke oplossingen;
- Adviseren over koppelkansen;
- Informeren over de nota kansrijke oplossingsrichtingen en vervolgstappen in beoordelings- en besluitvormingsfase.
- Adviseren en coproduceren middels dialoog met partijen 1-op-1 of in kleinere groepen over specifieke issues naar behoefte.

Naast deze participatiemomenten zijn er naar verwachting voor verschillende onderwerpen gerichte gesprekken voor specifieke onderwerpen. Voor meer informatie over de participatiemomenten zie paragraaf 3.5.

Vorm van de communicatie

- Hoge mate van persoonlijke betrokkenheid en interactie vanuit de projectteams.

- Algemener voortgangsinformatie wordt gedeeld middels de website en nieuwsbrief van de internationale knoop XL¹⁸.
- Inhoudelijke informatie wordt voornamelijk via de projectwebsite¹⁹ voor bouwsteen 2a en in meer wijkgerichte communicatiemiddelen aangeboden.
- De media worden proactief betrokken.
- Aankondiging participatiesessies: Geografische getarged social advertising om een zo breed mogelijk publiek te bereiken.

Meer over algemene communicatie is te vinden in hoofdstuk 4.

Bij de communicatie-uitingen is de gemeente Eindhoven het primaire gezicht, afzender en initiatiefnemer. IenW en ProRail zijn partner en mede-initiatiefnemer voor spoorse onderwerpen. Het uitgangspunt is dat iedere gekozen werkvorm of vorm van communicatie aansluit op het doel en de ruimte die er is voor participatie op verschillende momenten in het proces.

3.4.3 Gebiedsgerichte aanpak Vrije kruising Tongelre e.o. te Eindhoven

In dit gebied concentreert zich de plannen voor bouwsteen 2a van Spoorknop Eindhoven; vrije kruising en oostelijk emplacement. Op het punt waar hier twee sporen afkomstig uit verschillende richtingen samenkomen, is er behoefte aan een vrije kruising om de groei van het treinverkeer te faciliteren. Voor dit onderdeel van de spoorse opgave is nog geen financiering voor een vervolg na de verkenning (en dus ook niet realisatie) beschikbaar.

Gebiedskenmerken

Aan de oostzijde van het centrum ligt stadsdeel Tongelre. De inwoners van Tongelre leven al lange tijd naast en met het spoor en trein. In het splitsingspunt van de sporen Eindhoven-Venlo en Eindhoven-Weert grenzen vele woningen en bedrijven aan (een van) beide spoorlijnen. Daarnaast onderzoekt gemeente Eindhoven mogelijkheden naar een andere inrichting rondom de verderop gelegen Fuutlaan.

Participatiestrategie

Hoewel een aantal direct belanghebbenden bekend zijn vanuit de informatieavond september 2022, is het belangrijk om eenieder in dit gebied in de gelegenheid te stellen om deel te nemen aan de participatie. Voor dit gebied en deze scope is een gebiedsgerichte participatieaanpak uitgewerkt onder aansturing door ProRail.

Deze aanpak kenmerkt zich door:

- Zich te richten op externe stakeholders uit de directe leefomgeving van bouwsteen 2a (vrijekruising Tongelre) van de Spoorknop Eindhoven;
- Inzicht te verkrijgen op een brede gebiedskennis en lokale issues door dialoog met een diversiteit aan stakeholders uit de directe leefomgeving.
- Adviseren over:
 - over inpassing, maakbaarheid en haalbaarheid;
 - door stakeholders(vertegenwoordiging) en hun belangen uit de directe leefomgeving.
- Het verrijken van oplossingsrichtingen, effecten en beoordeling.

Aandachtspunt:

- Alle belanghebbenden (circa 200 m uit hart spoor) meenemen in een gelijke informatiepositie.

¹⁸ <https://www.openeindhoven.nl/stationsgebied-knoopxl>

¹⁹ <https://www.prorail.nl/projecten/studie-ongelijkvloerse-kruising-eindhoven-tongelre>

- **Achtergrond:** Het voornemen om een vrije kruising te realiseren is reeds langere tijd bekend in de directe omgeving in de wijk Tongelre. In het bijzonder nadat het onderzoeksrapport naar mogelijke aanpassingen op en rondom station Eindhoven Centraal (zgn. “Integrale studie Emplacement Eindhoven – Westzijde: Eerste ontwerprapportage”) vanuit de preverkenning middels de Tweede Kamer openbaar werd. Dit terwijl er in de omgeving in deze fase minimale kennis was dat er een preverkenning gaande was. In aanloop naar vaststelling van de Startbeslissing (die tot deze MIRT-verkenning leidde) is er een informatieavond in september 2022 gehouden, waarin het project met focus op het voornemen voor een vrije kruising is toegelicht. Daarbij is toegezegd dat de verkenning plaats zal vinden met inbreng van de wijk en dat hiervoor passende participatie in het proces zal worden opgenomen

Het uitgangspunt is dat iedere gekozen werkvorm of vorm van communicatie aansluit op het doel en de ruimte die er is voor participatie op verschillende momenten in het proces.

Participatiedoelgroepen

Voor de participatiedoelgroepen wordt onderscheid gemaakt tussen raadplegen, adviseren, coproduceren en meebeslissen. Informeren wordt beschreven in paragraaf 3.4.5. De organisaties die coproduceren hebben vanuit hun taken en bevoegdheden belang bij de uitwerking van de oplossingsrichtingen en kunnen ook eisen stellen vanuit hun aparte formele en wettelijke positie. Participatiedoelgroepen kunnen gaandeweg de participatie worden uitgebreid. Aandachtspunt is participatiedeelname van een representatieve afspiegeling van de directe omgeving binnen de participatiecontouren van bouwsteen 2a.

Raadplegen

- Gemeenteraad en Wethouder (o.a. mobiliteit en binnenstad) van gemeente Eindhoven;
- Gemeente Weert

Adviseren

- Direct aanwonenden;
- Aanliggende bedrijven (tot circa 200 m uit hart sporen);
- Omwonenden (tot circa 200 m uit hart spoor);
- Georganiseerde belangenvertegenwoordigingen en -behartigers, o.a. buurt- en bewonersverenigingen, belangenbehartigers voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen gemeente Eindhoven;
- Instellingen (tot circa 200 m uit hart sporen);
- Overige grondeigenaren/gebruikers, o.a. vastgoedontwikkelaars;

Coproduceren

- Organisaties van de betrokken partners: gemeente Eindhoven, NS, ProRail, provincie Noord-Brabant, ministerie I&W
- Ketenpartners en bevoegde gezagen, o.a. gemeente Eindhoven als Bevoegd Gezag, provincie Noord-Brabant, Veiligheidsregio Zuidoost, Waterschap de Dommel, etc. Deze stakeholders hebben hun aparte formele en wettelijke positie, waardoor eisen aan de plannen kunnen worden gesteld.

Meebeslissen

- Organisaties van de betrokken partners: gemeente Eindhoven, NS, ProRail, provincie Noord-Brabant, ministerie I&W

De participatiecontouren (geografische afbakening) van belanghebbenden die actief benaderd worden voor participatie is gesteld op circa 200 m uit het hart van het spoor tot waar de plannen directe invloed hebben. Hieronder vallen onder meer omwonenden, bedrijven en vastgoedontwikkelaars in de directe (leef)omgeving, instellingen, gemeente Eindhoven als eigenaar en beheerder van de openbare ruimte en wegen, etc. Uiteraard zijn ook belangstellenden, buiten de 200 m participatiecontouren welkom!



Figuur 10 Indicatieve participatiecontouren vrije kruising Tongelre (bouwsteen 2a)

Participatiemomenten

Participatiemomenten in de Analysefase vinden plaats en concentreren zich rond de volgende thema's en momenten:

- Informeren d.m.v. nadere kennismaking met onze burens, het project, onder andere tijdens de kennismakingsbijeenkomst in najaar 2023;
- Raadplegen door issues/zorgen over huidige situatie van het spoor te bespreken (en inventariseren);
- Verminderen van de kennisverschil tussen professionals en omgeving;
- Adviseren d.m.v. ophalen van oplossingsrichtingen t.b.v. de longlist oplossingsrichtingen;
- Adviseren d.m.v. ophalen van beoordelingscriteria voor trechtering naar kansrijke oplossingsrichtingen;
- Adviseren d.m.v. trechteren door beoordeling naar kansrijke oplossingen;
- Adviseren over koppelkansen;
- Informeren over de nota kansrijke oplossingsrichtingen en vervolgstappen in beoordelings- en besluitvormingsfase.
- Adviseren en coproduceren middels dialoog met partijen 1-op-1 of in kleinere groepen over specifieke issues naar behoefte.

Voor meer informatie over de participatiemomenten zie paragraaf 3.5.

Werkvormen participatie

Het uitgangspunt is dat iedere gekozen werkvorm aansluit op het doel en de ruimte die er is voor participatie op verschillende momenten in het proces.

Qua werkvormen kan er worden gedacht aan (niet uitputtend en ook nog niet definitief bepaald welke vorm en wanneer):

- Werkvormen als o.a. keukentafelgesprekken, werkateliers, kleinschalige bijeenkomsten, locatiebezoeken, peilingen en laagdrempelige contactvormen voor vragen en ideeën.
- Gerichte dialoog/om tafel en bijeenkomsten met:
 - (vertegenwoordiging van) Omwonenden in de directe omgeving (200 m uit hart sporen);
 - (vertegenwoordiging van) Bedrijven in de directe omgeving (200 m uit hart sporen);
 - Vastgoedontwikkelaars in de directe omgeving (200 m uit hart sporen);
 - Instellingen (200 m uit hart sporen);

- Gemeente Eindhoven als eigenaar en beheerder van de openbare ruimte en wegen.

Vorm van de communicatie

Het uitgangspunt is dat iedere gekozen vorm van communicatie aansluit op het doel en de ruimte die er is voor participatie op verschillende momenten in het proces.

De communicatie voor dit gebied kenmerkt zich door:

- Hoge mate van persoonlijke betrokkenheid en interactie vanuit de projectteams.
- Inhoudelijke informatie wordt voornamelijk via de projectwebsite²⁰ voor bouwsteen 2a en in meer wijkgerichte communicatiemiddelen aangeboden.
- Algemener voortgangsinformatie wordt gedeeld middels de website en nieuwsbrief van de internationale knoop XL²¹.
- De media worden proactief betrokken.
- Aankondiging participatiesessies: Geografische getarged social advertising om een zo breed mogelijk publiek te bereiken.

Meer over algemene communicatie is te vinden in hoofdstuk 4.

Note: Communicatie over bredere leefbaarheidsvraagstukken i.r.t. het spoor vallen buiten de scope van de MIRT-verkenning en daarmee ook buiten de scope van dit participatieplan.

Bij de communicatie-uitingen is ProRail het primaire gezicht, afzender en ontvanger.

Gemeente Eindhoven is partner, zichtbaar, en gericht op bredere leefbaarheidsvraagstukken (die buiten de scope van het onderdeel Spoorknop Eindhoven vallen) en mede-initiatiefnemer voor de Multimodale knoop Eindhoven.

IenW is als initiatiefnemer betrokken en zichtbaar maar enigszins op afstand bij de participatie en communicatie. Bij de formele inspraak is IenW afzender van de informatie en ontvanger van inspraakreacties.

3.4.4 Stakeholdergerichte aanpak Keervoorziening Helmond/Deurne

Als onderdeel van het onderdeel Spoorknop Eindhoven wordt er een keervoorziening uitgewerkt in Helmond of Deurne (bouwsteen 2b). Voor dit onderdeel van de spoorse opgave is nog geen financiering voor een vervolg na de verkenning (en dus ook niet realisatie) beschikbaar.

Voor dit moment zijn de contouren (geografische afbakening) van deze bouwsteen 2b als volgt:



Figuur 11 Indicatieve participatiecontouren zoekgebied keervoorziening Helmond/Deurne (bouwsteen 2b)

²⁰ <https://www.prorail.nl/projecten/studie-ongelijkvloerse-kruising-eindhoven-tongelre>

²¹ <https://www.openeindhoven.nl/stationsgebied-knoopxl>

Participatiestrategie

Initieel wordt er met gemeente Helmond en Deurne geparticipeerd, waarbij zij als vertegenwoordiging van haar inwoners, bedrijven en instellingen met een direct raakvlak of belang in de fysieke omgeving worden gezien.

Gaande de verkenning (naar mate potentiële locaties en ontwerpen van de keervoorziening helder worden) wordt een passende participatiestrategie bepaald. Hierbij wordt vooralsnog wordt uitgegaan van ten minste een stakeholdergerichte benadering, maar wellicht dat dit afhankelijk van locatie en omgevingsimpact, kan doorgroeien naar een gebiedsgerichte of stakeholdergerichte participatieaanpak.

De stakeholdergerichte benadering kenmerkt zich door:

- in beginne te richten op de stakeholders Provincie Noord-Brabant, gemeente Helmond en gemeente Deurne. Waarbij de gemeenten als vertegenwoordiging van haar inwoners, bedrijven en instellingen met een direct raakvlak of belang in de fysieke omgeving worden gezien.
- Adviseren over:
 - in potentiële locaties en de ontwerpogave (niet zijnde de spoorse lay-out);
 - door specifieke stakeholder(groepen) en hun belangen, vertegenwoordigd in de Analysefase door gemeente Helmond, gemeente Deurne en provincie Noord-Brabant;
 - op niveau oplossingsrichtingen (in de Analysefase) en ontwerp- en koppelkansen (in de Beoordelingsfase).
- Het verrijken van de verkenning door het ophalen van mogelijke oplossingsrichtingen en koppelkansen vanuit de omgeving.

Participatiedoelgroepen

Voor de participatiedoelgroepen wordt onderscheid gemaakt tussen raadplegen, adviseren, coproduceren en meebeslissen. Informeren wordt beschreven in paragraaf 3.4.5. De organisaties die coproduceren hebben vanuit hun taken en bevoegdheden belang bij de uitwerking van de oplossingsrichtingen en kunnen ook eisen stellen vanuit hun aparte formele en wettelijke positie. Participatiedoelgroepen kunnen gaandeweg de participatie worden uitgebreid.

Raadplegen

- Gemeenteraad Eindhoven
- Gemeenteraad Helmond
- Gemeenteraad Deurne

Adviseren

- Gemeente Helmond
- Gemeente Deurne

Note: Deze participatiedoelgroep kan gaandeweg de verkenning worden uitgebreid naarmate potentiële locaties voor de keervoorziening concreter worden, met bijvoorbeeld:

- Omwonenden (tot ca 200 m van de plangrenzen)
- Gebiedsontwikkelaars en vastgoedeigenaren in het gebied (tot ca 200 m van de plangrenzen);
- Bedrijven en instellingen met een (fysiek) raakvlak met de plannen (tot ca 200 m van de plangrenzen);
- Belangenverenigingen van onder meer OV-gebruikers, belangenbehartigers voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen gemeenten Helmond en Deurne, etc.
- Aandachtspunt is participatiedeelname van een representatieve afspiegeling van de directe omgeving binnen de participatiecontouren van bouwsteen 2b.

Coproduceren

- Organisaties van de betrokken partners: gemeente Eindhoven, NS, ProRail, provincie Noord-Brabant, ministerie I&W
- Ketenpartners en bevoegde gezagen, o.a. gemeente Eindhoven als Bevoegd Gezag, provincie Noord-Brabant, Veiligheidsregio Zuidoost, Waterschap de Dommel, etc. Deze stakeholders hebben hun aparte formele en wettelijke positie, waardoor eisen aan de plannen kunnen worden gesteld.

Meebeslissen (en meewerken, meedenken en informeren):

- Organisaties van de betrokken partners: gemeente Eindhoven, NS, ProRail, provincie Noord-Brabant, ministerie I&W

Participatiemomenten

Participatiemomenten in de analysefase vinden plaats en concentreren zich rond de volgende thema's en momenten:

- Kennismaking met gemeente Helmond en Deurne en het project;
- Ophalen van oplossingsrichtingen t.b.v. de longlist oplossingsrichtingen;
- Trechteren naar kansrijke oplossingen;
- Ophalen koppelkansen.
- Informeren over de nota kansrijke oplossingsrichtingen en vervolgstappen in beoordelings- en besluitvormingsfase.

Voor meer informatie over de participatiemomenten zie paragraaf 3.5.

Werkvormen

Voor werkvormen kan er worden gedacht aan (niet uitputtend en ook nog niet definitief bepaald welke vorm en wanneer):

- Algemene dialoog met gemeente Helmond en Deurne, informatiebulletins en -mailings, online platform.

Vorm van de communicatie

- De communicatie wordt gecombineerd met de Internationale knoop XL aangeboden, via de reeds bestaande website en nieuwsbrief van de internationale knoop XL²². Ook wordt de ProRail website van bouwsteen 2b van de Spoorknop Eindhoven gebruikt.
- De media worden proactief betrokken.
- Het uitgangspunt is dat iedere gekozen werkvorm of vorm van communicatie aansluit op het doel en de ruimte die er is voor participatie op verschillende momenten in het proces.

Meer over algemene communicatie is te vinden in hoofdstuk 4.

Bij de communicatie-uitingen is ProRail het primaire gezicht, afzender en ontvanger. Gemeente Eindhoven is partner en mede-initiatiefnemer voor de Multimodale Knoop Eindhoven. IenW is als initiatiefnemer betrokken en zichtbaar maar enigszins op afstand bij de participatie en communicatie. Bij de formele inspraak is IenW afzender van de informatie en ontvanger van inspraakreacties.

3.4.5 Aanpak Informeren en inspraak

Naast de belanghebbenden die in de hierboven genoemde strategieën actief worden benaderd om mee te participeren, is er voor een project ook altijd een groep van breed geïnteresseerden maar niet direct betrokkenen (belangstellenden). Voor deze groep geldt de algemene aanpak van 'informeren en inspraak'.

Generieke formele of informele publicaties over de voortgang van het project voldoen om deze niet nader gedefinieerde groep te voorzien van informatie en contactgegevens (voor nadere informatie of verdieping). Daarbij is de (formele) inspraak in principe voor iedereen, dus ook de niet direct betrokkenen kunnen op die manier eventueel ideeën leveren.

Informeren en inspraak kenmerkt zich door:

- Zich te richten op belangstellenden van de OV-Knoop Brainportregio Eindhoven.
- Te informeren over planning, procedure, stand van zaken, het proces naar kansrijke oplossing en beoordeling, alsmede het resultaat en besluitvorming daarvan;
- Informeren d.m.v. organiseren van online en fysieke (contact)momenten voor het brede publiek;
- Waar dit passend is bij de te doorlopen procedure, inspraak te organiseren.

Aandachtspunt:

- Voor het brede publiek is het van belang dat je ook later nog kan aansluiten op het minimale participatieniveau Informeren. Hiervoor dient een projectorganisatie bereikbaar, zichtbaar en benaderbaar te zijn. Bij voorkeur is dit een locatie waar men op afgesproken momenten binnen kan lopen voor meer informatie.

Doelgroep

Informeren

Alle belangstellenden behoren tot de doelgroep, denk hierbij ook aan de gebruikers en reizigers in het gebied. Ook de stakeholdersdoelgroepen die actiever betrokken worden in de andere aanpakken worden geïnformeerd en hebben de mogelijkheid op inspraak op de plannen.

Vorm van de communicatie

Meer over algemene communicatie is te vinden in hoofdstuk 4.

²² <https://www.openeindhoven.nl/stationsgebied-knoopxl>

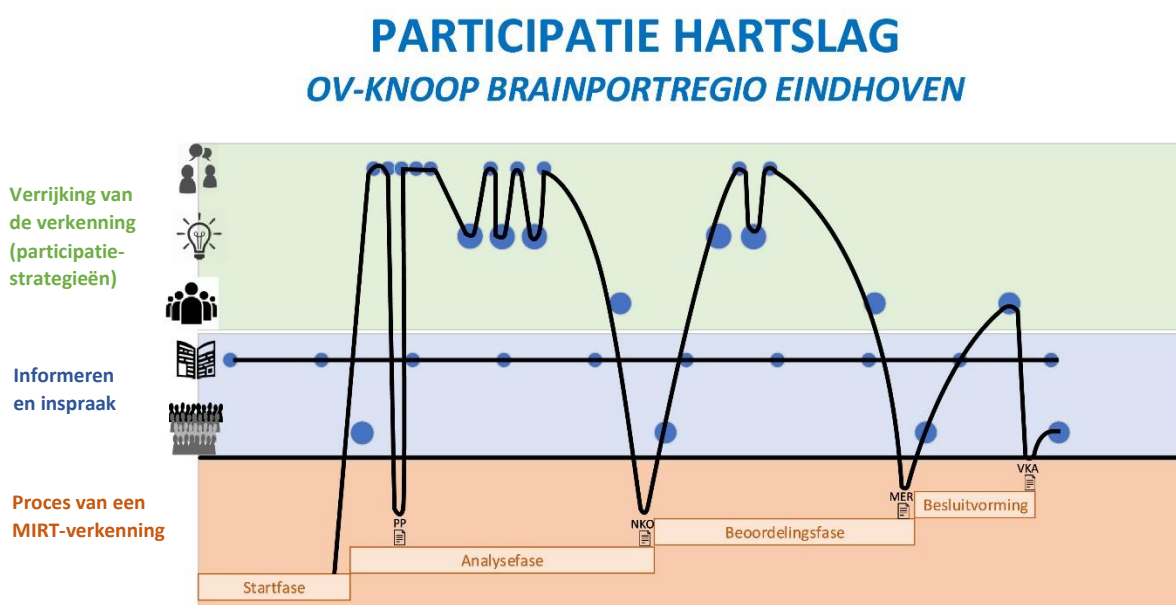
3.5 Participatiehartslag van de verkenning

Bovenstaande participatiestrategieën (zie 3.4) nader uitgewerkt leiden tot onderstaande hartslag van de OV-knoop Brainportregio Eindhoven voor de gehele verkenning (naar huidig inzicht). Het is geen blauwdruk, maar een weergave die aan dynamiek onderhevig is. Een hartslag verandert ten slotte ook meermaals op een dag door een verscheidenheid aan invloeden (sommige gepland, andere onverwacht).



3.5.1 Participatie gedurende de verkenning

Onderstaande is een benaderingsweergave hoe de werkgroep Participatie & communicatie momenteel de intensiteit (aantal rondjes) en omvang (grote van rondje) van de participatie op de verschillende momenten zien voor de verschillende fasen van de MIRT-verkenning.

De operationele invulling volgt later in gezamenlijkheid met een nog te contracteren ondersteunend participatiebureau, alsmede de opdrachtnemende Ingenieursbureaus.






Figuur 12 Participatie hartslag OV-Knoop, MIRT-verkenning

- De **oranje** balk geeft inzicht in de 4 subfasen, van de MIRT-verkenning OV-Knoop Brainportregio Eindhoven. Per subfase staat aangegeven naar welk document wordt toegewerkt.
- De **blauwe** balk betreft 'informeren en inspraak' van breed geïnteresseerden (belangstellenden), waarbij na het afsluiten van een subfase van de verkenning de resultaten worden gedeeld en toegelicht. Ook is het mogelijk om zienswijzen op de producten in te dienen tijdens de bijbehorende inspraakperiode. Hier wordt onderscheid gemaakt tussen:
 -  informeren via periodieke nieuwsbrieven;
 -  informeren via bijeenkomsten, indien nodig en mogelijk gekoppeld aan de inspraakperiode.
- De **groene** balk duidt op de wijze waarop wij deze verkenning middels participatie willen verrijken met de verschillende participatiestrategieën: stakeholdergerichte aanpak (rondom OV-Knoop Eindhoven), gebiedsgerichte aanpak (vrije kruising Tongelre e.o.) en

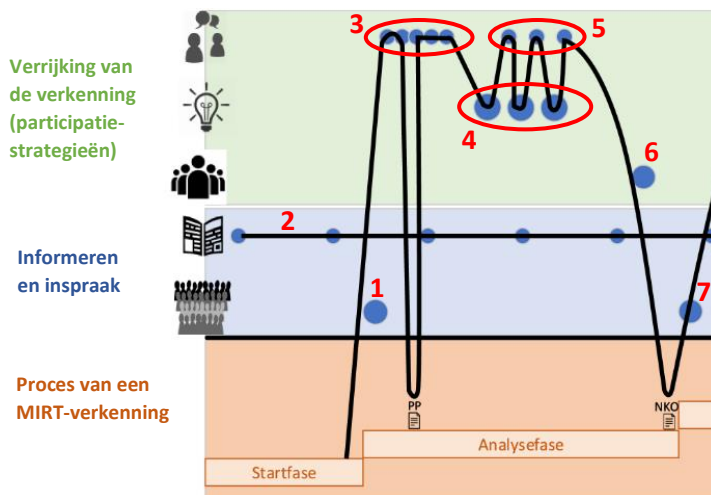
stakeholdergerichte benadering (Helmond/Deurne).

Hier wordt onderscheid gemaakt tussen:

-  dialoog/om de tafel. 1-op-1, maar ook in groepen op basis van belangen, thema's, geografie, interesses;
-  interactief ideeënuitswisseling ter directe verrijking van de verkenning (dit kan in verschillende werkvormen plaatsvinden zoals werkateliers, themagerichte sessies, etc.)
-  brede terugkoppeling aan degenen die actief betrokken zijn geweest middels participatie in de betreffende fase.

3.5.2 Participatie gedurende analysefase van de verkenning

Inzoomend op de participatie gedurende de analysefase streven we chronologisch naar onderstaande mate van participatie:



Figuur 133 Participatie hartslag OV-Knoop, MIRT-verkenning - analysefase

Blauwe balk:

- In het najaar 2023 wordt een kennismakingsbijeenkomst georganiseerd (1). Hier zal nadere kennismaken centraal staan. Kennismaken met: elkaar als mens (belanghebbenden, belangstellenden, beide projectteams en de initiatiefnemers), maar ook kennismaken met de opdracht, het MIRT-proces, procedures en de planning. Tot slot wordt het gedachtegoed van het concept participatieplan in hoofdlijnen toegelicht, waarna verrijking d.m.v. suggesties vanuit de omgeving hierop mogelijk is: ligt het participatieplan in lijn met de verwachtingen uit de omgeving, zijn er goede suggesties (over bijvoorbeeld werkvormen, locaties, communicatiekanalen, etc.). Maar ook bespreekbaar maken van actuele gevoeligheden, zoals bijvoorbeeld visie, gebiedsontwikkeling(en), effecten van het bestaande spoor, ongenoegen, etc..
- Schriftelijk zijn er periodiek momenten (2, horizontale zwarte lijn), waarop het brede publiek geïnformeerd wordt over de stand van zaken van de onderdelen, toelichting of verdieping op een specifiek onderwerp, vooraankondiging of terugblik op een participatiemoment, informatieve achtergrondinformatie, etc.

De **groene** balk:

- In de eerste fase (november 2023 t/m januari 2024) wordt er voornamelijk geïnvesteerd in elkaar als burens, bedrijf en organisaties om elkaar nader te leren kennen, belangen/zorgen te duiden en issues te verwoorden. Vandaar de meerdere rondjes op deze lijn in het eerste gedeelte (3). Deze dialogen/om de tafel kunnen plaats vinden onder meer 1-op-1, met een groep gelijke stakeholders qua belangen en/of issues.
- Vervolgens wordt er in meerdere sessies (opgevolgd in tijd) met grotere stakeholdergroepen op interactieve wijze de participatie gevoerd om de plannen te verrijken (4). Het proces om oplossingen te genereren, ieder vanuit zijn eigen blikveld, beleving en creativiteit. De werkvormen hiervoor zijn nog niet vastgesteld, maar er valt te denken aan ateliers, thema gericht, etc. Het kan zijn dat in de loop van de tijd in consensus een vertegenwoordiger (namens een stakeholdergroep, geografische groep of groep met gelijke belangen/zorgen) wordt geselecteerd, welke deelneemt aan de interactieve participatie. Voor nu willen we alle paden openhouden en de kaders niet compleet dichttimmeren. Ook omdat in principe iedereen van de stakeholdergerichte en gebiedsgerichte aanpak welkom is om mee te doen.
- Tussen deze interactieve participatiebijeenkomsten door zal er meermaals in kleinere groepen worden gevraagd om feedback, schetsuitwerkingen te polsen, verduidelijking van inbreng, terugkoppeling, verdieping, etc., middels dialoog/om tafel (5).
- Richting de afronding van de analysefase waarin de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO) wordt opgesteld, wordt er een brede sessie met de participatieopbrengsten toegelicht (ook hetgeen is afgewezen of geparkeerd voor de volgende fase) aan degenen die actief betrokken zijn geweest (behorend tot de stakeholdergerichte of gebiedsgerichte aanpak) in deze fase bij de interactieve participatie (6).

Blauwe balk afsluitend aan de analysefase:

- Na vaststelling van het NKO zal deze voor eenieder online toegankelijk zijn en in een sessie voor het brede publiek worden toegelicht (7).

4 Communicatie

De communicatie dient tijdig, duidelijk, begrijpelijk en compleet te zijn en waar mogelijk voorzien van visualisaties. Overwegingen worden transparant gedeeld. De communicatie-activiteiten ondersteunen het participatieproces en zorgen voor duidelijkheid over het proces. Deze strategie is van toepassing voor de gehele MIRT-verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven. Een separaat communicatieplan wordt opgesteld.

Communicatiedoelgroepen:

- Open voor eenieder: belanghebbenden en belangstellenden;
- Inwoners, bedrijven en instellingen;
- Regiogemeenten zoals o.a. Weert, Geldrop-Mierlo, Nuenen;
- Belangenvertegenwoordigers en maatschappelijke organisaties;
- Media.

Communicatiemiddelen

Voor de communicatie worden de volgende communicatiemiddelen ingezet.

(Online) informatie beschikbaar

Op de website www.platformparticipatie.nl is (formele) inhoudelijke informatie over projecten vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat beschikbaar. Hier zijn de (juridisch) formele stukken (o.a. Startbeslissing, Kennisgevingen, etc.) beschikbaar, alsmede achtergrond documenten (o.a. Notitie Kansrijke Oplossingen, Participatieplan, etc.).

Op de website www.prorail.nl/spoorknoopeindhoven is alle actuele informatie over het onderdeel Spoor-knoop Eindhoven beschikbaar: vastgestelde documenten, aankondigingen participatiemomenten, (formele) inhoudelijke stukken, informatieve artikelen, nieuwsbrieven en antwoorden op veel gestelde vragen. Deze informatie wordt periodiek bijgewerkt.

Op de website van het programma internationale knoop XL www.openeindhoven.nl/stationsgebied-knoopxl is informatie te vinden rondom de gehele gebiedsontwikkeling van het stationsgebied Knoop XL, zoals gebiedsontwikkeling Fellenoord en OV-Knoop. Deze website wordt periodiek van actuele informatie voorzien van beide onderdelen. Ook wordt er iedere 8 weken een nieuwsbrief opgesteld, waarvoor geïnteresseerden zich kunnen aanmelden. Hierin zal ook voortgang over de OV-Knoop worden opgenomen.

Lokale media

De (lokale) media wordt proactief benaderd voor aankondiging en verslaglegging van bijeenkomsten.

Informatiebijeenkomsten

Om belangstellende te informeren over het project en eventueel mee te laten denken zijn informatiebijeenkomsten een uitstekend middel. Bij de bijeenkomsten is het mogelijk om met elkaar het gesprek aan te gaan, elkaar nader te leren kennen en elkaars issues/belangen te begrijpen. Beide onderdelen zijn in principe bij alle informatiebijeenkomsten aanwezig, voor de meeste belanghebbenden is het immers één project. De informatiebijeenkomsten zullen via diverse communicatiekanalen worden aangekondigd.

Als het een informatiebijeenkomst is die betrekking heeft op een formele procedure, zoals inspraak, worden ook de formele communicatiemiddelen gebruikt, zoals bewonersbrieven en de website van www.platformparticipatie.nl. Van de informatiebijeenkomsten wordt een kort (sfeer)verslag gemaakt, zodat terug te lezen is welke onderwerpen aanbod kwamen.

Visualisaties

We trachten zoveel mogelijk beeldend te visualiseren tijdens fysieke ontmoetingen, maar ook in online publicaties. Dit doen wij omdat het vaak als ondersteunend wordt ervaren aan een geschreven artikel of mondelinge toelichting. Dit kan onder meer in vormen zoals schematische weergave, interactieve online tool of animatie (video) zijn. Hierdoor is het voor betrokkenen helder om welke geografische afgebakende locatie het gaat en wat de impact van de oplossingen is. Ook worden mogelijkheden voor Virtuele Realiteit (VR) en Augmented Reality (AR) nader bekeken om de plannen te projecteren in een 3D omgeving van de huidige situatie. Zo kan de omgeving zich beter de impact van de plannen op hun directe omgeving voorstellen en doorleven.

Contact

Het projectteam van ProRail is bereikbaar via spoorknop eindhoven@prorail.nl en kan je ook Publieksvoorlichting van ProRail contacten telefonisch 0800 77 67 245 (gratis) of via het contactformulier.

Het projectteam van MMK is bereikbaar via 14 040 of via het contactformulier via <https://www.openeindhoven.nl/contactformulier-stationsgebied>.

Ook zijn we voornemens om gezamenlijk een regulier inloopspreekuur te organiseren op een nog nader te bepalen locatie(s); dit is nog in ontwikkeling.

5 Kaders participatie

In de Verkenningsfase van de OV-knoop Brainportregio Eindhoven heeft participatie als doel om de **kansrijke oplossingen, effecten en de beoordeling daarvan te verrijken**. Dit betekent onder meer een grote betrokkenheid van belanghebbenden en belangstellenden. In dit hoofdstuk worden de kaders aangegeven voor de participatie voor de beide onderdelen van de MIRT-verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven. Hiermee wordt concreet gemaakt binnen welke “ruimte” de participatie kan plaatsvinden.

5.1 Beoordelingskader

In het Plan van Aanpak OV-knoop Brainportregio Eindhoven (27-09-2023) is een eerste aanzet voor de het beoordelingskader opgenomen. Deze aanzet voor een beoordelingskader zal voor beide projecten in het vervolg van de deelverkenning worden aangescherpt, geoperationaliseerd en definitief vastgesteld.

Doelbereik	<ul style="list-style-type: none">• Capaciteit incl. toekomstvastheid• Kwaliteit• Samenhang met omgeving• Duurzaamheid
Externe effecten	<ul style="list-style-type: none">• Luchtkwaliteit• Geluid• Water en bodem• Natuur en landschap• Archeologie en cultuurhistorie• Gezondheid• Externe veiligheid
Haalbaarheid	<ul style="list-style-type: none">• Uitvoerbaarheid (in samenhang met de nevenprojecten)• Uitvoeringshinder• Realisatiekosten• Exploitatiekosten• Kosten-batenverhouding• Risico's• Draagvlak

Met de omgeving wordt nagegaan of er nog aspecten aan het beoordelingskader moeten worden toegevoegd. Ook mag men adviseren op de wijze waarop de beoordeling van de effecten wordt uitgevoerd. Belangrijk is dat de wijze van beoordeling passend moet zijn bij de verkenningsfase en dat met name het onderscheidend vermogen van de oplossingsrichtingen inzichtelijk wordt.

Voor de eerste trechtering van oplossingsrichtingen naar kansrijke oplossingsrichtingen wordt de mate waaraan een oplossing bijdraagt aan de gestelde doelen en resultaten (H2) en mogelijk (deels) bovengenoemd beoordelingskader. Om de kansrijke oplossingsrichtingen te beoordelen om zo te komen tot het voorkeursalternatief worden in ieder geval bovengenoemde beoordelingskader gebruikt.

5.2 Koppelkansen

- Binnen het omgevingsproces zal actief gezocht worden naar koppelkansen.
- Voor de koppelkansen wordt een dossier ingericht en actueel gehouden.
- De houding ten opzichte van de koppelkansen is afhankelijk van hoe kansrijk deze zijn, in welke mate er een (fysieke) afhankelijk is met het ontwerp van de plannen en in welke mate

ze bijdragen aan ruimtelijke, maatschappelijk of economische doelen van de gemeente, ProRail en de Provincie.

Bij koppelkansen die hier hoog op scoren, zal het projectteam zich actief inzetten om de koppelkans te realiseren. Bij koppelkansen die hier laag op scoren, zal vooral de inzet van de initiatiefnemer zelf bepalend zijn.

- Koppelkansen worden pas toegevoegd aan de scope als de aanvullende kosten (initiële investering inclusief risicoprofiel) volledig gedekt zijn uit (aanvullende) dekkingsbronnen.
- In de analysefase wordt de functionele omschrijving van de koppelkansen bepaald en tevens wordt vastgesteld of de koppelkans een (fysieke) afhankelijk heeft met de afwegingen voor de Voorkeursbesluiten van de OV-knoop. In de beoordelingsfase dienen koppelkansen door derden te worden uitgewerkt, alsmede de financiële dekking te worden gevonden. In de besluitvormingsfase vindt afhechting van de koppelkans in de bestuursovereenkomst plaats (wie is waarvoor verantwoordelijk).

5.3 Participatieonderwerpen

Rondom Eindhoven Centraal (bouwsteen 1 en 3) zijn de participatieonderwerpen bepaald op:

- Hoe omgaan met beperkte ruimte in hoogstedelijk gebied? Niet de spoorinfra (technische ontwerprichtlijnen spoor).
- Ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Rondom de vrije kruising Tongelre (bouwsteen 2a) zijn de participatieonderwerpen bepaald op:

- Wijze van kruisen van treinverkeer en de ruimtelijke impact daarvan op de omgeving. Niet de spoorinfra (technische ontwerprichtlijnen spoor)
- Leefbaarheid en bereikbaarheid

Voor het zoekgebied Helmond/Deurne voor een keervoorziening (bouwsteen 2b) zijn de participatieonderwerpen bepaald op:

- Potentiële locaties voor een keervoorziening en evt. invulling van ruimtebeslag van de ontwerpkеuzes. Niet de spoorinfra (technische ontwerprichtlijnen spoor)

5.4 Spookknoop Eindhoven

5.4.1 Financieel

De oplossingsrichtingen zijn op basis van de uitwerking in de afgelopen tijd geraamd op € 85 miljoen tot € 1 miljard voor de Spookknoop. Voor de Spookknoop heeft het Rijk € 125 miljoen gereserveerd. Met deze reservering is er voldoende zicht op bekostiging van eerste stap van de opgave. Het financiële kader is leidend voor de oplossingsrichtingen.

Voor beide onderdelen geldt dat het financiële kader van het MIRT-besluit leidend is. Dat wil zeggen dat tenminste één van de kansrijke alternatieven binnen het afgesproken budget moet passen. Het doel is echter om alternatieven passend te maken binnen het budget. Mocht dit niet het geval zijn, dan zal achtereenvolgens het volgende worden onderzocht:

- optimalisatie van het (ontwerp van het) alternatief met instandhouding van de huidige doelstellingen en binnen de huidige scope;
- aanpassen van de doelstellingen en/of de scope om kosten te kunnen besparen, zonder dat daarbij afbreuk wordt gedaan aan de essentie van de doelstellingen;
- aanvullende bekostiging.

Om enigszins een financiële inkadering in het ontwikkelen van oplossingsrichtingen mee te geven, werken we met een begrenzing. Vuistregel: oplossingsrichtingen die passen binnen het dubbele van het gereserveerde budget, vallen niet per definitie op kosten af. Deze kunnen worden meegenomen in de uitwerking naar Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen en evt. Voorkeursbeslissing. Hierbij worden de kosten afgewogen tegen (maatschappelijke) opbrengsten. Hiermee wordt bewust ruimte gegeven aan oprechte participatie, om zo een fijne woon-, leef-, reis- en werkomgeving te creëren.

5.4.2 Ruimtelijk



Figuur 14 Ruimtelijke/geografische scope Spoorknoop Eindhoven

Binnen bovenstaande scopegrenzen per bouwsteen is de modaliteit: spoor. Oplossingsrichtingen die tot over de scopegrenzen rijken maar wel bijdragen aan het doel, vallen niet per definitie af. Hiermee wordt bewust ruimte gegeven aan oprechte participatie, om zo een fijne woon-, leef-, reis- en werkomgeving te creëren.

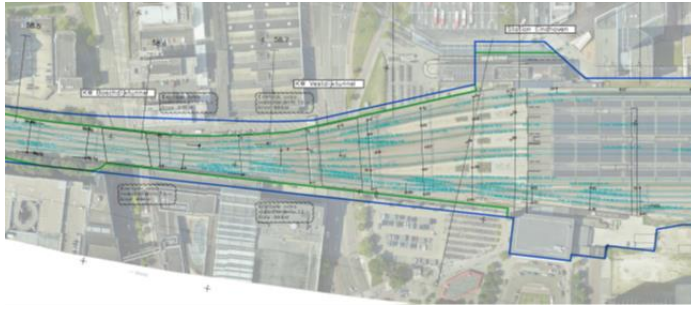
5.4.3 Oplossingsrichtingen

In de Startbeslissing zijn onderstaande benodigde aanpassingen van de spoorweginfrastructuur opgenomen:

1. Aanpassen van de spoorlayout aan de westzijde van het emplacement van Eindhoven, zodat de rijnsnelheid wordt verhoogd (generiek naar 60 km/u) en de benodigde gelijktijdigheden en bereikbaarheden worden gerealiseerd.
2. Realiseren van een vrije kruising ter hoogte van de aansluiting Tongelre. Het realiseren of inpassen van een keervoorziening in Helmond of Deurne is in deze fase niet onderzocht.
3. Op station Eindhoven Centraal realiseren van twee extra perronsporen in de vorm van twee zijperrons of één extra eilandperron aan de zuidzijde van de huidige perrons.

In de startbeslissing zijn daarbij onder meer onderstaande aspecten als uitgangspunt gesteld:

- Bedieningsmodellen: 6-Basis, 8/4 en 6+
- Ruimtelijke reservering bouwsteen 1:



Figuur 15 Ruimtebeslag uitbreiding spoorinfra stationsgebied

Het benodigde ruimtebeslag van de oplossingsrichtingen voor de Spoorknop Eindhoven overschrijdt de huidige ProRail eigendomsgrens en de spoorweg bestemmingsplangrens. Daarom is het noodzakelijk om (in ieder geval) tot en met de verkenningsfase deze ruimte te reserveren voor de spoorse ontwikkelingen.

- Bouwsteen 1 zal zorgen voor tijdige robuustheid en flexibiliteit in de dienstregeling (2030-2035) in de voorziene landelijke bedieningsmodellen van Toekomstbeeld OV (6-Basis, 8/4 en 6+). Het Voorkeursalternatief (VKA) dient uitbreidbaar te zijn voor het faciliteren van de verwachte reizigersgroei door verstedelijking (rond 2035) door het mogelijk maken om meer treinen te rijden vanaf Eindhoven richting Zuidoosten.
- Voor Bouwsteen 3 worden tenminste twee alternatieven uitgewerkt;
 1. Een eindbeeld met twee zij-perrons;
 2. Een eindbeeld met een eilandperron.
- De vrije kruising Tongelre vraagt – vanwege de grote impact op de omgeving – veel aandacht van een maatschappelijk participatie-traject. Mogelijk dat in de interactie met de omgeving alternatieve oplossingen worden gevonden.
- Waar spoorinfra wordt aangepast, wordt deze voorbereid op de komst van het EU-gestandaardiseerd beveiligingssysteem ERTMS.

Oplossingsrichtingen (aangedragen door de omgeving of de interne organisatie) worden opgenomen in de longlist oplossingsrichtingen en worden beoordeeld (zie beoordelingskader).

Na het opstellen en beoordelen van de longlist oplossingsrichtingen kunnen (in principe) geen nieuwe oplossingsrichtingen meer worden aangedragen. Het kan wel zo zijn dat tijdens de nadere uitwerking van longlist naar NKO nieuwe (inhoudelijke) inzichten ontstaan die leiden tot nieuwe varianten.

5.5 Multimodale Knoop Eindhoven

5.5.1 Financieel

De oplossingsrichtingen zijn op basis van de uitwerking in de afgelopen tijd geraamd op € 697 miljoen tot € 854 miljoen voor de Multimodale knoop. Voor de Multimodale knoop heeft de regio (gemeente en provincie) € 258 miljoen gereserveerd en het Rijk € 469 miljoen. Opgeteld is daarmee zicht op dekking van € 727 miljoen. De regio heeft de mogelijkheid om de reservering met maximaal € 48 miljoen te verhogen naar € 775 miljoen als hier dekking voor wordt gevonden.

Voor beide onderdelen geldt dat het financiële kader van het MIRT-besluit leidend is. Dat wil zeggen dat tenminste één van de kansrijke alternatieven binnen het afgesproken budget moet passen. Het doel is echter om alle alternatieven passend te maken binnen het budget. Mocht dit niet het geval zijn, dan zal achtereenvolgens het volgende worden onderzocht:

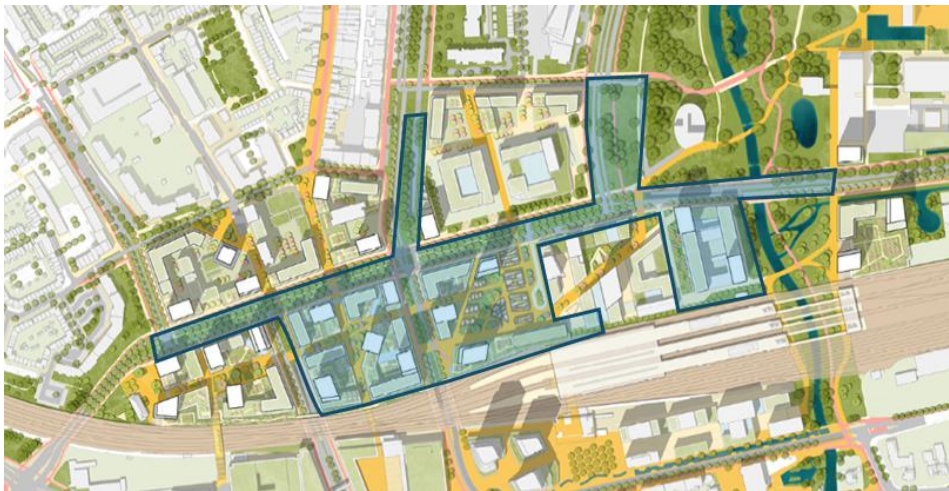
- optimalisatie van het (ontwerp van het) alternatief met instandhouding van de huidige doelstellingen en binnen de huidige scope;

- aanpassen van de doelstellingen en/of de scope om kosten te kunnen besparen, zonder dat daarbij afbreuk wordt gedaan aan de essentie van de doelstellingen;
- aanvullende bekostiging.

Om enigszins een financiële inkadering in het ontwikkelen van oplossingsrichtingen mee te geven, werken we met een begrenzing. Vuistregel: oplossingsrichtingen die passen binnen het dubbele van het gereserveerde budget, vallen niet per definitie op kosten af. Deze kunnen worden meegenomen in de uitwerking naar Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen en evt. Voorkeursbeslissing. Hierbij worden de kosten afgewogen tegen (maatschappelijke) opbrengsten.

5.5.2 Ruimtelijk

In onderstaand figuur is de ruimtelijke scope van multimodale knoop weergegeven.



Figuur 16 Ruimtelijke/geografische scope Multimodale Knoop Eindhoven

Binnen de scope komen de volgende bouwstenen:

- Vernieuwd busstation;
- Busbuffer;
- Toeleidende bustunnels vanaf Vestdijk, Boschdijk (Zuid), Veldmaarschalk Montgomerylaan, Professor dr. Dorgelolaan en optioneel Elisabethtunnel;
- Fietsenstalling;
- K&R- en taxivoorziening, (laad- en parkeer)voorzieningen voor gedeelde mobiliteit;
- Nieuw stationsgebouw Noordzijde (ontvangstdomein en transferruimte), inclusief aansluiting op de openbare ruimte;
- Toekomstige behoefte stationscommercie;
- Logistieke voorzieningen voor station en stationsvoorzieningen;
- Constructieve voorzieningen in het busstation voor bovengronds vastgoed;
- Locatie voor internationale bussen;
- Locatie voor treinvervangend vervoer;
- Voorzieningen voor de transfer tussen alle bovenstaande voorzieningen;
- Toekomstige inrichting van de interwijkverbinding via de Vestdijk.

Het ontwerp van het busstation houdt rekening met een vijfde tunnel(toegang) richting de Elisabethtunnel. De afweging om de vijfde bustunnel te realiseren is onderdeel van de tracékeuze van de HOV4.

Oplossingsrichtingen die tot over de scopegrenzen rijken maar wel bijdragen aan het doel, vallen niet per definitie af. Hiermee wordt bewust ruimte gegeven aan oprechte participatie, om zo een fijne woon-, leef-, reis- en werkomgeving te creëren.

5.5.3 Oplossingsrichtingen

In de Startbeslissing is vastgelegd dat in ieder geval de volgende alternatieven worden onderzocht in de MIRT-verkenning:

- Model 0+: Omvat een half-verdiept busstation, met daarop een opgetild maaiveld (stationsplein). De fietsenstalling en taxi- en K&R-voorziening zijn ondergronds voorzien.
- Model 2: Omvat een volledig verdiept busstation. De fietsenstalling en taxi- en K&R-voorziening zijn voorzien in de zogeheten transferlaag tussen het busstation en het maaiveld.

Van de modellen 0+ en 2 is bestuurlijk vastgesteld dat ze in de verkenning moeten worden beschouwd. Deze zullen dus in ieder geval als oplossingsrichting worden behandeld. De in de vorige fase afgevalen modellen blijven afgevalen, maar worden wel als dusdanig aan de omgeving kenbaar gemaakt. Dit kan leiden tot nieuwe inzichten.

- Er zal in samenwerking met de omgeving gezocht gaan worden naar aanvullende oplossingsrichtingen.
- In sommige gevallen zullen binnen een oplossingsrichting voor een bepaald onderdeel verschillende varianten worden meegenomen. Voor de fietsenstalling en de K&R- en taxivoorziening is dit reeds voorzien. Bij voorkeur levert de participatie ook nog enkele waardevolle varianten op.

In de analysefase wordt de omgeving uitgedaagd de modellen 0+ en 2 aan te scherpen en aan te vullen met andere alternatieven of varianten op de genoemde modellen.

Nieuwe oplossingsrichtingen en varianten worden opgenomen in de longlist oplossingsrichtingen en worden beoordeeld (zie ook beoordelingskader). Na het opstellen en beoordelen van de longlist oplossingsrichtingen kunnen (in principe) geen nieuwe oplossingsrichtingen en varianten meer worden aangedragen. Het kan wel zo zijn dat tijdens de nadere uitwerking van longlist naar NKO nieuwe (inhoudelijke) inzichten ontstaan die leiden tot nieuwe varianten.