

Startdocument MIRT-verkenning Knooppunt 's-Hertogenbosch, definitieve versie 14 juni 2021

Aanleiding

In het landelijke programma Toekomstbeeld OV 2040 werken partijen binnen de OV-sector samen aan het toekomstbestendig maken van het openbaar vervoer in Nederland richting het jaar 2040. Onderdeel van dit programma is de werkstroom 'ketens en knopen'. Een belangrijk thema binnen deze werkstroom is knooppuntontwikkeling. Een goed functionerend OV-knooppunt draagt bij aan sneller en prettiger reizen in een vaak multimodale keten (trein, metro, tram, bus, fiets, lopen, auto, taxi en ander deelvervoer) en biedt kansen voor ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

Gedacht kan worden aan woningbouw, combinaties van wonen en werken, commerciële dienstverlening, (culturele) voorzieningen of een mengvorm hiervan. Het regionaal knooppunt 's-Hertogenbosch kent een urgente opgave om stedelijk gebied te ontwikkelen wat recht doet aan de woningbouwopgave van 's-Hertogenbosch, de toekomstige ontwikkelingen in de spoorzone, aan een station wat voor de toekomst is ingericht voor de aantallen reizigers en de frequentie van de treinen en recht doet aan een multimodale keten die uitermate van belang is voor het regionale OV. In het bestuurlijk overleg MIRT van november 2020 is afgesproken om hiervoor een MIRT-verkenning te starten. Het initiatief voor de verkenning wordt genomen door de gemeente 's-Hertogenbosch en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, met inbreng van de provincie Noord-Brabant, NS en ProRail. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geeft ProRail opdracht de verkenning uit te werken.



Knooppunten zoals 's-Hertogenbosch zijn vergelijkbaar met reeds gerealiseerde grotere gebiedsontwikkelingen met een hoog stedelijk¹ karakter zoals in Eindhoven en Utrecht. De opgave hier is om te komen tot uitbreiding en herstructurering van de knoop- en ketenfuncties, bijvoorbeeld voor deelmobiliteit en MaaS², en het knooppunt is strategisch onderdeel van een grote gebiedsontwikkeling (binnenstad en spoorzone).

Eind jaren '90 zijn de contouren van het huidige station en stationsgebied van Den Bosch bepaald. In een grootschalig ontwikkelproject werden een nieuw station, een aansluiting tussen het knooppunt

en de historische binnenstad en de stedelijke ontwikkeling Paleiskwartier, gelegen aan de andere zijde van het spoor, gerealiseerd.

Dankzij het grote succes van deze ontwikkeling loopt het stationsgebied nu echter tegen haar grenzen aan.

¹ Hoogstedelijk gebied kenmerkt zich door intensief en meervoudig ruimtegebruik in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer. Het gaat globaal om een gebied binnen fietsafstand (10 minuten, 1 tot 3 kilometer) van een intercity station. In het gebied zijn veel functies op een klein oppervlak te vinden: wonen, winkels, kantoren, voorzieningen en infrastructuur.

² MaaS: Mobility as a Service, project gericht op het bevorderen van multimodaal reisadvies op maat, met combinaties van verschillende soorten vervoer.

Ook is de gemeentelijke visie op de gewenste stedelijke invulling en verbinding tussen stadsdelen veranderd. Dit vraagt om een nieuwe inrichting van station en directe omgeving met ruimtelijke oplossingen voor betere verbindingen, toevoeging van stedelijke functies en meer voorzieningen en ruimte voor de reizigers. Dit betekent echter wel “woekeren met de ruimte op een zeer succesvol knooppunt”.

In het Toekomstbeeld OV 2040 zijn de beoogde ontwikkelingen ten aanzien van groei van het spoor en het station beschreven. Deze worden mede veroorzaakt door de ontwikkeling van het reizigers- en spoorgoederenvervoer als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en de relatie met het project MIRT/A2 Deil - Vught. Ook door de groei van reizigers in de afgelopen 20-30 jaar en het veranderende gebruik van het station is een logistieke en ruimtelijke doorontwikkeling noodzakelijk, waarbij zo integraal mogelijk naar de verschillende opgaven wordt gekeken. Immers, de stad is hard gegroeid, de ontwikkeling van het Paleiskwartier en de spoorzone blijft in beweging met het bouwen van voorzieningen voor wonen, zorg, cultuur, onderwijs en beleving. Als gevolg van de stedelijke verdichting aan beide zijden van het spoor is het een belangrijke wens van de gemeente om de entrees naar de binnenstad, het Paleiskwartier en de spoorzone gelijkwaardig te maken. Dat betekent een meer gelijkwaardige stedelijke ontwikkeling aan beide zijden van het spoor en een robuuste verbinding voor langzaam verkeer tussen beide stadsdelen (verminderen barrièrewerking). Leefbaarheid, toegankelijkheid en openbaarheid van het station en de stationsomgeving voor alle partijen zijn hierbij belangrijke kernwaarden.

Handelingsperspectief 's-Hertogenbosch

Volgens de methodiek van het 'Handelingsperspectief knooppunten' van het Toekomstbeeld OV 2040 is in 2019 een onderzoek opgestart naar integrale ontwikkeling van het station 's-Hertogenbosch, de aanpalende functies (mobiliteit en ruimte) en de samenhang met de bredere gebiedsontwikkeling (stedelijke verdichting) en positie in de regio. In 2020 was het handelingsperspectief gereed en is dit vertaald naar een ontwikkelperspectief dat de basis was voor de afspraak in het BO MIRT van 25 november 2020 om een MIRT-verkenning uit te voeren. De volgende stap in het proces is het starten van de verkenning. Met dit document geven we vorm aan de opdracht van die MIRT verkenning.

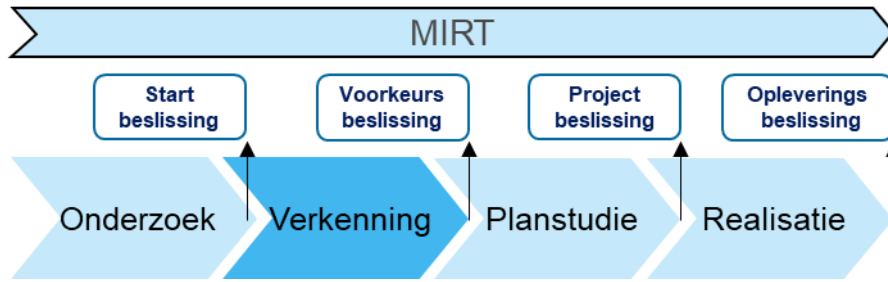


MIRT-verkenning

De knoop 's-Hertogenbosch kent de afgelopen twee decennia een sterke ontwikkeling in het gebruik. De groei van het aantal reizigers gaat hard en de functionele grenzen komen in zicht. De spoorzone met daarin het station, de busvoorziening, openbare wegen, verblijfsruimte en fietsenstallingen moet anders en toekomstbestendig worden ingericht. Het Rijk wil met het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) op station 's-Hertogenbosch de transfercapaciteit (ruimte op de perrons) en de transferfunctie (liften, trappen en roltrappen) van het station vergroten. Daarnaast is aandacht nodig voor de capaciteit en mogelijkheden van de fietsenstallingen, de busterminal en de Kiss&Ride voorziening.

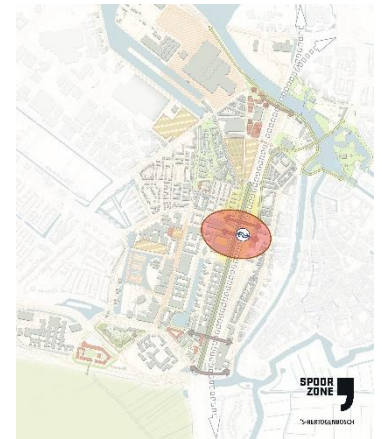
Ook dienen zich vanuit MaaS andere en nieuwe vervoersconcepten aan die binnen de huidige stations knoop mogelijk beter op een andere manier gefaciliteerd kunnen worden.

Kortom, de opgave voor de dit jaar te starten MIRT-verkenning is een zo robuust en integraal mogelijke herinrichting van deze stedelijke knoop.



Opgave

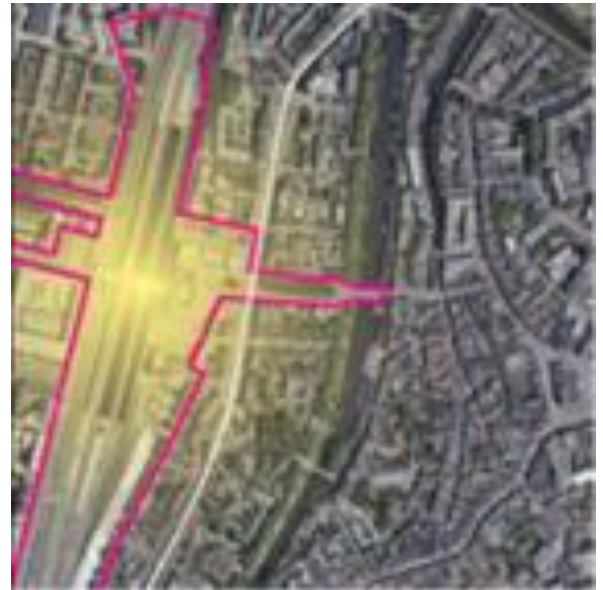
Uiteindelijk wil de gemeente 's-Hertogenbosch in samenwerking met de provincie en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties de afronding van het Paleiskwartier laten opvolgen door verdere stedelijke verdichting van de Spoorzone. Daarom is de spoorzone aangewezen in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) als onderdeel van de 14^e locatie die de spoorzones van Breda, Tilburg en 's-Hertogenbosch omvat. Naast de huidige plannen (1.500 woningen) heeft de spoorzone 's-Hertogenbosch de potentie om aan 2.000 - 5.000 extra woningen ruimte te bieden. Daarmee wordt in de omgeving van dit OV-Knooppunt een flink deel van de woningbouwopgave in de regio Noordoost Brabant (ca. 40.000 woningen voor 2040) gerealiseerd. Hierdoor ontstaat ook behoefte aan andere (meer fijnmazige) verbindingen en aan hoogwaardige openbare ruimte en groen.



Het project knooppunt 's-Hertogenbosch biedt kansen om bij te dragen aan de opgaven op het gebied van stedelijke ontwikkeling, het verbeteren van de transfercapaciteit op het spoor én invulling te geven aan de ambities van het Toekomstbeeld OV 2040. Deze opgaven kunnen het beste worden aangepakt door deze zo integraal mogelijk te benaderen.

Afbakening opgave en scope van het onderzoek of MIRT-verkenning

In het kader van het programma Toekomstbeeld OV wil het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2040 de capaciteit van de OV-knoop hebben vergroot en daarbij de veiligheid en kwaliteit van de voorzieningen handhaven. Deze doelstelling zien betrokkenen als onderdeel van de stedelijke ontwikkeling van de Spoorzone als geheel. Daarbij worden twee fasen onderscheiden. Deze MIRT-verkenning is bedoeld voor de eerste fase en primair gericht op het maken van een keuze voor de uit te werken oplossing (met een traverse- of tunnelvariant). In deze eerste fase moeten de transfercapaciteit en de mogelijkheden voor nieuwe dienstregelingen worden uitgebouwd. Centraal staan de organisatie van de overstap tussen en bereikbaarheid van de verschillende vervoerstypen: trein, bus, taxi, auto en fiets, alsmede de kwaliteit daarvan. De organisatie van deze ketenvoorzieningen is bepalend voor een goed functionerende stationsomgeving.



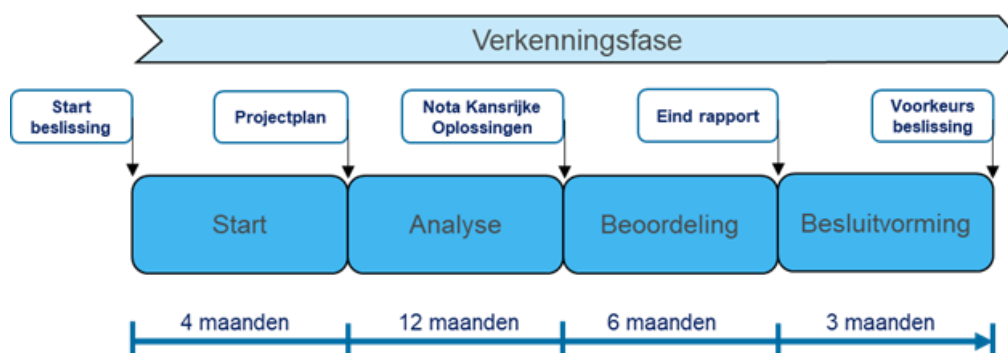
Figuur 1 Afbakening onderzoeksgebied

De tweede fase zal zich op een later te bepalen moment richten op de stedelijke opgave en nog overblijvende mobiliteitsopgaven en zal enerzijds kansen onderzoeken voor stedelijke verdichting door het toevoegen van functies zoals wonen en werken en zal anderzijds mogelijkheden beschouwen voor het verder vergroten van de ruimtelijke kwaliteit.

De geografische afbakening van de oplossing wordt gezocht binnen de grenzen van de vervoersknoop station 's-Hertogenbosch. De fysieke projectgrenzen zijn nog niet scherp gedefinieerd en volgen globaal de parse contour op afbeelding 1. De oplossing beperkt zich niet tot de vervoersknoop, maar beslaat ook de stedenbouwkundige positionering van de vervoersknoop in de bredere Spoorzone. De verkenning begint daarom met het opstellen van een brede lange termijn visie waarbij tevens raakvlakken in het stedelijke en vervoersnetwerk in beeld worden gebracht. Ook de mogelijkheden voor stedelijke verdichting op en rond de vervoersknoop worden meegenomen in de scope van de verkenning.

Planning

De doorlooptijd van de verkenning is voorzien tot einde 2023. Naar verwachting zal eind 2023 de Voorkeursbeslissing MIRT II kunnen worden genomen. Dan moet er tevens zicht zijn op de beoogde planning en fasering van de planstudie en de realisatie. Op dit moment wordt de volgende planning gehanteerd.



Figuur 2 Globaal tijdschema Verkenning

Oplossingsrichtingen

In de MIRT-verkenning worden drie oplossingsrichtingen onderscheiden en verder uitgewerkt. De oplossingsrichtingen zijn: de Traversevariant, de Tunnelvariant en de Nul-Plus variant.

De Traverse- en de Nul-Plus- varianten kennen de volgende componenten in een eerste fase:

- Centrale as over de sporen met sub-varianten zonder en met gescheiden reizigers/interwijkverbinding (zonder verplichte OV incheck) inclusief de daarvoor noodzakelijke aanpassingen aan de stationshallen.
- (Ver)bouw van de stationshallen aan centrum- en westzijde.
- Aanleg achtste perron met bijbehorende spoor infrastructuur.
- Herinrichting van het Stationsplein met ruimte voor nieuwe gedeelde mobiliteitsconcepten.
- Herinrichting Da Vinciplein/Leeghwaterlaan.
- Opwaardering van het bestaande busstation, inclusief wachtvoorzieningen.
- Realisatie van gebouwde fietsstalling aan de Paleiskwartierzijde inclusief hier naartoe leidende fietsinfrastructuur.

In de Tunnelvariant komen deze componenten eveneens voor, met uitzondering van de centrale as die bij deze variant onder de sporen loopt.

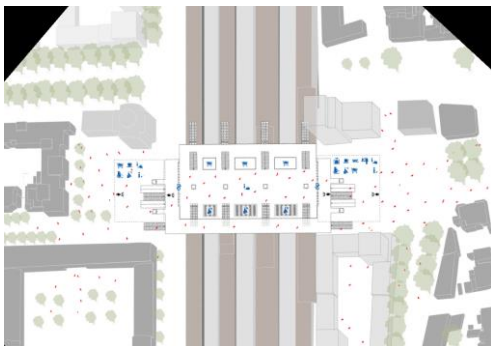
Er is budget om in de verkenning onderzoek te doen naar fietsparkeren vanuit het Programma Fietsparkeren bij Stations. Afhankelijk van de uitkomsten van de verkenning en op het moment dat er sprake is van toekenning van realisatie-middelen uit een dan aanwezig budget, zullen op basis van de voorkeursvariant verdere afspraken over fietsparkeren gemaakt worden.

Traversevariant

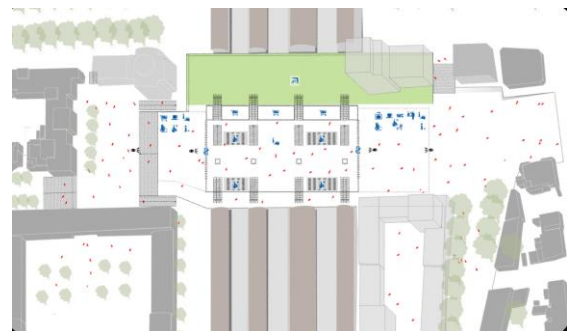
In dit model loopt de centrale as over de sporen heen zoals in de huidige situatie. De reizigers/voetgangersverbinding verloopt via een nieuwe bredere traverse met gescheiden stations- en interwijk-delen. De andere hoofdonderdelen zoals fietsstallingen en busstation krijgen een logische plek in deze hoofdopzet, alsmede de andere ketenvoorzieningen.

Tunnelvariant

In het tunnelmodel loopt de centrale as onder de sporen door. De reizigers/voetgangersverbinding verloopt door een tunnel met gescheiden stations- en interwijkdelen. De overgang vanuit de reizigers/voetgangersverbinding naar de stad verloopt vloeiend via de voorpleinen. De andere hoofdonderdelen zoals fietsstallingen en busstation krijgen in deze variant ook een logische plek in deze hoofdopzet, alsmede de andere ketenvoorzieningen.



Figuur 2 Voorbeelduitwerking Nieuwe bredere Passerelle



Figuur 3 Voorbeelduitwerking met reizigerstunnel

Nul-plus variant

De nul plus variant is een variant waarbij het financiële kader van het MIRT besluit leidend is. De verschillende componenten van het project worden onderzocht als op zichzelf staande onderdelen. Waar mogelijk wordt efficiencywinst benoemd en berekend door het combineren hiervan. Het budget van 114 mln. euro voor het project (inclusief BTW, exclusief de aanpak van fietsparkeren en extra te realiseren commerciële waarde), waarover in het BO MIRT afspraken zijn gemaakt, fungeert als kader. Hiervoor wordt een modulaire aanpak van het onderzoek gehanteerd.

Deze drie hoofdvarianten vormen het startpunt voor de verkenning. Doelstelling is dat deze varianten een volledig beeld geven van het speelveld, zodat alle belangrijke keuzes in de verkenning goed worden onderbouwd. Via een proces van trechters en beoordelen wordt aan het eind van de verkenning het voorkeursalternatief vastgesteld. Het streven is er op gericht om het project zoveel mogelijk integraal te beschouwen en te laten voldoen aan de beelden die in de Ontwikkelagenda TBOV 2040 zijn opgenomen.

Ten behoeve van de besluitvorming worden in de verkenning een businesscase en een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd. In de verkenning wordt een Project Inkoop Strategie gemaakt om invulling te geven aan de wijze en het moment waarop marktpartijen betrokken moeten worden. Zo kan tijdig informatie van marktpartijen in het project worden verkregen door bijvoorbeeld een eerste oordeel over alternatieven en de voorziene inkoopstrategie te vragen.



Relevant is verder dat de PHS-maatregelen voor reizigers (de aanleg van een nieuw zijperron 8 met daarbij horende stijgpunten en aanpassing van de loopverbinding) als onderdeel van de eerste fase niet in de vertraging mag raken. Daarnaast zal worden onderzocht op welke manier de beide toegangspunten tot het station kunnen worden verbeterd en op welke manier nieuwe fiets parkeerplekken kunnen worden

gerealiseerd. Hiervoor wordt aangesloten bij de mogelijkheden die het Actieprogramma Fietsparkeren biedt. Dit geldt eveneens voor de verbetering van de inrichting van de pleinen aan beide zijden. Oplossingen voor de verdere doorontwikkeling van het K&R-concept en het opwaarderen van het busstation moeten eveneens in de eerste fase in beeld komen.

Bij de beoordeling van de alternatieven dient ook te worden betrokken in welke mate de integrale stedenbouwkundige oplossing en het voorkeursontwerp voor de eerste fase voorwaardenscheppend is voor de tweede fase, die meer gericht is op de verdere stedelijke ontwikkeling van het knooppunt met een gemengd programma van wonen, werken en voorzieningen.

Uitgangspunten

De voetganger/reiziger staat centraal: deze moet zich vlot, veilig, duurzaam en comfortabel kunnen verplaatsen. Voor de gemeente is een interwijk verbinding zonder OV-poortjes een belangrijk uitgangspunt. Dit vormt onderdeel van het onderzoek. Rondom het plangebied ligt de focus op lopen, fietsen, deelmobiliteit, OV (bereikbaarheidsstrategie) en duurzaamheid (inclusief, schoon en duurzaam).

- Er ontstaat ruimte voor de beoogde en verwachte reizigers- en goederengroei op het spoor door 's-Hertogenbosch, zoals o.a. benoemd in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en TBOV 2040.

- In het Tracébesluit Meteren Boxtel staan in het deelrapport Verantwoording Groepsrisico bepalingen over het vervoer van goederen over het spoor die ook relevant zijn voor het project knooppunt 's-Hertogenbosch.
- Investerings zijn No Regret (geen of zo weinig mogelijk desinvestering), flexibel (faseerbaar, adaptief, mogelijk onderdelen station eerder bouwen) en toekomst vast. Deze randvoorwaarden hebben alle drie met de factor tijd te maken. No Regret betekent dat oplossingen voor de korte termijn passen in oplossingen voor de lange termijn, zodat de investering een langere periode heeft om te renderen. Flexibiliteit is gewenst omdat er in de toekomst ontwikkelingen kunnen zijn die vragen om aanpassing. En een toekomst vaste oplossing moet ook verdere groei of eventueel krimp in de toekomst kunnen opvangen.
- De ontwikkeling van de vervoersknoop 's-Hertogenbosch moet een ongestoorde en veilige operatie van alle functies en modaliteiten waarborgen (bouwen met de winkel open).
- Het project is financierbaar en exploiteerbaar door betrokken partijen.
- Naast deze MIRT-verkenning vindt binnen ProRail ook een verkenning plaats naar de toekomstige lay-out van het emplacement (Toekomstbeeld OV in 2040). De resultaten van deze studie worden in de MIRT-verkenning meegenomen.
- Rijk en regio onderkennen de noodzaak tot kostenoptimalisatie met betrekking tot de verschillende onderdelen binnen de verdere uitwerking.

Programma en Projectraakvlakken

Tracébesluit Meteren-Boxtel PHS (Goederencorridor met de daaronder vallende milieubeschermdende voorzieningen, aangenomen motie).

- TBOV 2030/2040 (zowel qua spoornetwerk als knooppuntontwikkeling, ministerie van IenW).
- Toekomstverkenning Knooppunt station 's-Hertogenbosch (Raadsinformatiebrief 's-Hertogenbosch, februari 2019)
- Programma Fietsparkeren (ministerie van IenW).
- Regionale uitwerking TBOV 2040 Landsdeel Zuid (Bidbook OV in 2040, september 2020).
- Beleidskader Mobiliteit, Koers 2030 en Visie Gedeelde Mobiliteit is Maatwerk (NB).
- MIRT A2 Deil – Vught (waaronder Quick win-maatregelen).
- ERTMS.
- Gemeentelijk Programma en ambities Spoorzone (gemeenteraad 's-Hertogenbosch, jan. 2018)
- Gemeentelijk Mobiliteitsbeleid: Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie (2019) en Actieplan Duurzame Mobiliteit (2020).
- Nationale Omgevingsvisie (NOVI) van het ministerie van BZK (Spoorzone is 14^e pilotlocatie).

Ontwikkelingen op deze raakvlakken hebben invloed op de inhoud van de MIRT-verkenning en leiden gedurende het proces tot aanvullende studie en aanpassing van de planning van de MIRT-verkenning. Actoren die verantwoordelijk zijn voor deze raakvlakken, brengen tijdig de ontwikkelingen en de mogelijke consequenties voor de verkenning in beeld. De actoren zorgen voor het vastleggen van de uitgangspunten en de afstemming op de raakvlakken. Het eerste moment hiervoor is bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. In de verkenning worden afspraken gemaakt over de koppelmomenten en beheersmaatregelen om de projecten goed afgestemd te houden.

Benodigde planologische procedure

De MIRT-verkenning wordt uitgevoerd volgens de MIRT-spelregels. De Tracéwet is voor de MIRT-verkenning niet van toepassing en een structuurvisie is niet aan de orde. Uitgezocht zal worden of de nieuwe vervoersknoop 's-Hertogenbosch mogelijk is binnen het vigerende bestemmingsplan of dat er een planologische procedure moet worden gevoerd. De stedelijke onderdelen (fase 2) zullen altijd een planologische procedure vergen.

In de verkenning zullen de belangrijkste milieueffecten (waaronder het binnenmilieu) onderzocht worden en de Commissie MER zal om advies gevraagd worden.

Ten tijde van de planvoorbereiding is de Omgevingswet in werking. Onderzocht wordt of toekomstige stappen, bijvoorbeeld op het gebied van participatie nu al eisen stellen aan de MIRT-verkenning.

Zicht op financiering

Op basis van het rapport 'Ontwikkelingsperspectief Knooppunt 's-Hertogenbosch' is een kostenraming opgesteld, waarbij de kosten voor de vervoersknoop zijn geraamd op € 180 mln. (inclusief BTW). In dit bedrag is € 50 mln. voor fietsparkeren en € 16 mln. voor de stationshallen opgenomen. Zonder fietsparkeren en aanpak van de stationshallen komt de raming op € 114 mln. (inclusief BTW). Deze raming is in de initiatieffase getoetst door ProRail en waar nodig aangevuld en verbeterd. Bij deze raming dient het voorbehoud gemaakt te worden dat deze in dit stadium van projectontwikkeling met een grote onzekerheidsmarge (-25%/+40%) is omgeven.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een bijdrage toegezegd van € 65 mln., ProRail draagt € 5 mln. bij uit het budget voor beheer, onderhoud en vervanging. De gemeente 's-Hertogenbosch en de provincie Noord-Brabant dragen conform afspraak in het BO MIRT ieder € 7,5 mln. bij.

Deze toezeggingen tellen op tot € 85 mln. Hiermee is er financiële dekking voor 75%-financiering van de kosten van de raming exclusief de kosten voor fietsparkeren en de stationshallen. Over fietsparkeren worden op een nader te bepalen moment afspraken gemaakt, afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek in de verkenning en financiële mogelijkheden binnen het Actieprogramma Fietsparkeren. NS ontwikkelt parallel aan de verkenning een private businesscase aan de hand waarvan nadere afspraken zullen worden gemaakt over de financiering van vastgoed en de aanpak van de stationshallen.

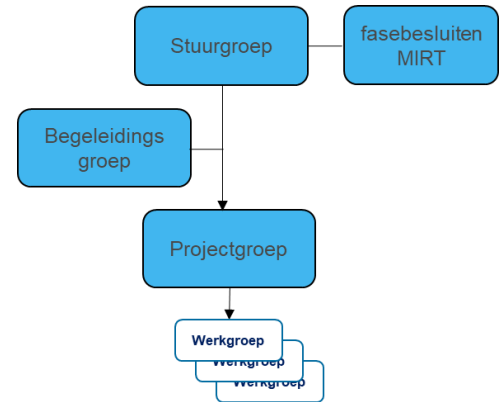
Met deze afspraken kan de MIRT-verkenning starten. De uiteindelijke omvang van de investering en het tijdstip van investeren zijn afhankelijk van de keuze van het voorkeursalternatief, de mogelijke fasering hiervan en nadere afspraken over fietsparkeren en de aanpak van de stationshallen. Het is expliciet onderdeel van de opdracht in de verkenning om alternatieven te ontwikkelen die zinvolle, faseerbare tussenstappen mogelijk maken.

Tijdens de verkenningsfase wordt een businesscase gemaakt (maatschappelijke kosten-batenanalyse, beheer en onderhoud en opbrengsten exploitatie) en wordt de bijdrage per partij nader ingevuld, waarbij ook de resterende 25% financiering en de financiering van het fietsparkeren en de stationshallen is uitgewerkt. Aan het einde van de MIRT-verkenning wordt een samenwerkingsovereenkomst voor het vervolgetraject afgesloten. Daarin worden ook afspraken gemaakt over hoe om te gaan met risico's en mee- en tegenvallers, beheer- en onderhoudskosten en vervangingsinvesteringen.

De kosten van de MIRT-verkenning worden gedekt door het ministerie van IenW, de gemeente en de provincie conform de in het BO MIRT najaar 2020 gemaakte afspraken. NS participeert in de verkenning op basis van een aanvullende bestuurlijke afspraak.

Organisatie en governance

Voor de aansturing en besluitvorming van het project worden een stuurgroep, begeleidingsgroep en projectgroep ingesteld. In deze gremia zijn bovenstaande actoren in de stuurgroep bestuurlijk en in de project- en begeleidingsgroep ambtelijk vertegenwoordigd. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is opdrachtgever aan ProRail voor de verkenning. De stuur- en begeleidingsgroep worden procesmatig gecoördineerd door de gemeente 's-Hertogenbosch in gelijkwaardige samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en in nauwe samenspraak met de provincie Noord-Brabant, ProRail en NS. De stuurgroep wordt voorgezeten door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en inhoudelijk voorbereid door de project- en de begeleidingsgroep.



In de planning van de MIRT-verkenning wordt er voldoende doorlooptijd gecreëerd voor besluitvormingsprocessen bij alle betrokken bestuursorganen en directies.

Participatie en communicatie

In de initiatieffase is een analyse van stakeholders gemaakt en is met een aantal van hen gesproken. Dat levert de bouwstenen voor de aanpak van de participatie. In de MIRT-verkenning wordt een participatieplan gemaakt. Tijdens de verkenning worden de stakeholders als volgt betrokken:

- De MIRT-verkenning wordt in de bestaande regionale overlegstructuren van Noordoost Brabant opgenomen.
- De informatie uit de fasedocumenten wordt tevens gedeeld met het bredere bestuurlijke overleg voor de ontwikkeling van de Spoorzone 's-Hertogenbosch als geheel.
- Daarnaast wordt een separaat omgevingsoverleg georganiseerd voor de partijen in de directe omgeving van het stationsgebied.
- Op tenminste vier momenten, gekoppeld aan de fasering van de verkenning, worden stakeholders met een directe relatie met het stationsgebied betrokken, te beginnen met een behoefte inventarisatie.
- Ten tijde van de planvoorbereiding is de Omgevingswet in werking. In de verkenning zal deze nadrukkelijk worden meegenomen en participatie zal expliciet aandacht krijgen in het traject. Bij de start van de verkenning wordt daarom een participatie- en communicatieplan opgesteld en uitgevoerd.