

Betreft: Gestelde vragen
Project: Regionale bekostigingssystematiek

Notitie

Aan: AB MRE tbv overleg d.d. 3 juli/5 juli
Van: MRE

Datum: 27 juni 2023

In het kader van de behandeling van de regionale bekostigingssystematiek zijn er verschillende vragen gesteld. In voorliggende notitie worden deze vragen beantwoord.

1. Op welk moment zijn de projecten uit de Brainportdeal bestuurlijk vastgesteld?

- a. Op de Regionale Omgevingsdagen maken de provincie Noord-Brabant en gemeenten afspraken over ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit in de regio. De Metropoolregio Eindhoven (MRE) en de Provincie Noord-Brabant hebben op de Omgevingsdag op 21 december 2022 het Regionaal Mobiliteits Programma (RMP) 2023 bestuurlijk vastgesteld. De projecten van de Brainportdeal zijn hierin als integraal onderdeel opgenomen ([RMP-2023.pdf \(metropoolregioeindhoven.nl\)](#) – pagina 8 en 9).

2. Als een gemeente niet wil meebetalen, kan zij daartoe gedwongen worden?

- a. Een gemeenteraad heeft het budgetrecht. De gemeenteraad dient bedragen vast te stellen en/of middelen ter beschikking te stellen. Zolang dit niet is gebeurd zijn er geen bindende financiële afspraken gemaakt. Een gemeente kan dus niet zonder meer door collega-gemeenten, de regio, de provincie of het Rijk worden gedwongen tot het betalen van een bijdrage.

3. Als een gemeente niet meebetaalt aan de maatregelen, heeft dat op financieel gebied consequenties voor de gemeente?

- a. De gehele regio heeft baat bij verbeteringen in het (boven)regionale mobiliteitssysteem. Daarmee is mobiliteit een regionale opgave die vraagt om een regionale aanpak. Dit is één van de grondgedachten van de Metropoolregio Eindhoven (MRE). De schaa sprong van de regio en de gewenste mobiliteitstransitie vragen om een forse investering. Om de benodigde maatregelen gefinancierd te krijgen, zal de MRE intensief moet samenwerken met het Rijk, de provincie Noord-Brabant en het bedrijfsleven. Ervaring leert dat een krachtige regionale samenwerking, de kans op een bijdrage van partners aanzienlijk vergroot. Dit vraagt dat de MRE zich opstelt als betrouwbare samenwerkingspartner met een eenduidig geluid, een gezamenlijke strategie en een regionale bekostigingssystematiek. Zo wordt het geheel veel meer dan de som der delen.
- b. De regio is met het Rijk en de provincie Noord-Brabant een pakket van maatregelen overeengekomen om de bereikbaarheid te verbeteren. De bijdrage van het Rijk en de provincie is onder voorbehoud van de bijdrage van de regio. Het is aan de regio (regiogemeenten én bedrijven) om de afgesproken bijdrage op te brengen.

- c. Indien een gemeente niet bijdraagt, zullen de overige regiogemeenten de bijdrage van de niet-participerende gemeente moeten opbrengen.
- d. Er is geen instrument ontwikkeld en/of vastgesteld om een niet-participerende gemeente vooraf of achteraf te dwingen om mee te betalen aan de maatregelen.
- e. Als er onvoldoende dekking beschikbaar is vanuit de andere partners, zouden de samenwerkende partners kunnen besluiten om geen bijdrage te leveren aan gemeente specifieke projecten (zoals een fietspad) van een niet-participerende gemeente. De niet-participerende gemeente wordt daarmee alleen verantwoordelijk voor de bekostiging van die projecten.

4. Als een gemeente niet meebetaalt aan één van de maatregelen, heeft dat op financieel gebied consequenties voor de gemeente?

- a. Zie antwoord op vraag 3 hierboven.
- b. Voorts volgt de regio de lijn dat er geen selectieve deelname mogelijk is. Het gaat tenslotte om een samenhangend pakket aan (boven)regionale maatregelen. Als een gemeente naar eigen inzicht gaat 'cherry picken' in het maatregelenpakket, heeft dat consequenties voor de overige partners. Dit legt de bijl aan de wortel van het principe van regionale samenwerking en de regionale bekostigingssystematiek.

5. Waarom wijken bedragen van sommige gemeenten aan regionale fietspaden uit de Korte Termijn Maatregelen A2/N2 (KTM-pakket) af van de oorspronkelijke raming?

Investering per gemeente, prijspeil 2022, excl. BTW						
Gemeente	Totale investering (mln €)	Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie hubs (mln €)	Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie fietspaden (mln €)	Gebiedsontwikkeling Fellenoord (mln €)	HOV 4 / De Run / High Tech Campus Eindhoven (mln €)	Multimodale Knoep/station Eindhoven Centraal (mln €)
Bergeijk	4,2	0,2	3,2	-	-	0,8
Deurne	1,6	0,3	-	-	-	1,4
Valkenswaard	1,6	0,3	-	-	-	1,3
Bladel	2,6	0,2	1,6	-	-	0,9
Eersel	5,7	0,2	4,8	-	-	0,8
Asten	0,9	0,1	-	-	-	0,7
Someren	1,0	0,2	-	-	-	0,8
Nuenen	1,2	0,2	-	-	-	1,0
Best	5,3	0,3	3,7	-	-	1,3
Reusel-De Mierden	1,2	0,1	0,5	-	-	0,6
Geldrop-Mierlo	2,0	0,3	-	-	-	1,7
Helmond	4,7	0,8	-	-	-	3,9
Eindhoven	97,3	2,0	6,0	16,0	28,9	44,5
Cranendonck	1,0	0,2	-	-	-	0,9
Waalre	0,9	0,1	-	-	-	0,7
Son en Breugel	5,4	0,1	4,5	-	-	0,7
Heeze-Leende	0,8	0,1	-	-	-	0,7
Gemert-Bakel	1,6	0,3	-	-	-	1,3
Oirschot	4,3	0,2	3,4	-	-	0,8
Veldhoven	13,4	0,4	3,9	-	7,2	1,9
Laarbeek	1,1	0,2	-	-	-	1,0
Totaal	157,8	6,6	31,6	16,0	36,1	67,5

Onderdeel van het maatregelenpakket zijn regionale fietspaden (4e kolom in tabel). De gemeentelijke bijdrage is gebaseerd op een raming die destijds is gemaakt als onderdeel bij de besluitvorming over het KTM-pakket mobiliteitstransitie. De definitieve bijdrage aan

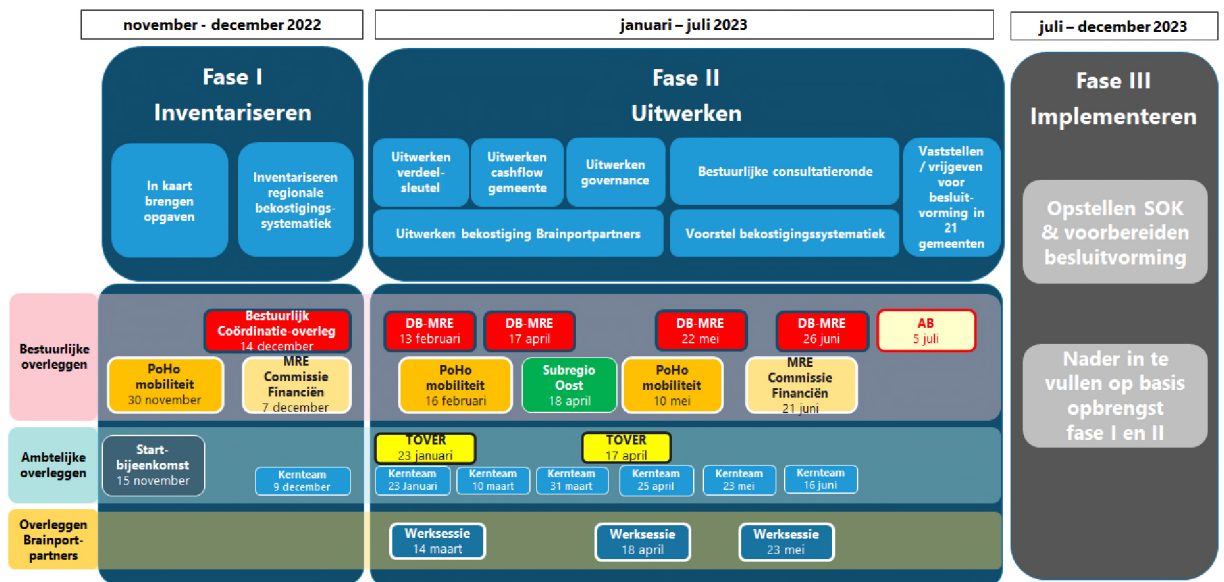
een project wordt bepaald op basis van een uitgewerkt projectplan (uitwerking niveau Voorlopig Ontwerp met een bijbehorende raming). De afgelopen maanden is een aantal fietspaden uitgewerkt. Dit kan betekenen dat een bijdrage afwijkt van de oorspronkelijk geraamde bijdrage. In de op stellen Samenwerkingsovereenkomst wordt nader uitgewerkt hoe om te gaan met wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijk geraamde bijdrage.

6. Een aantal gemeenten heeft het gevoel dat het proces een adhoc-karakter heeft, stukken laat worden aangeleverd en dat er weinig tot geen effectief overleg is met de regiogemeenten. Het gevoel bestaat dat zaken wordt doorgedrukt, dat we mogen tekenen bij het kruisje en dat we vooral tempo moeten maken.

- a. Wat zich hier wrekt is dat er in de MRE geen eenduidig bestuurlijk platform meer was voor deze opgaven na opheffing van de Stadsregio Eindhoven en het vervallen van de

vervoersautoriteit. Dat heeft tot een aantal onvolkomenheden geleid. Inmiddels is besloten om dit via de MRE weer op orde te brengen en op sterkte te komen. In dit kader is MRE momenteel bezig met het instellen van het programmabureau Mobiliteit. Tegelijkertijd is nog steeds merkbaar dat de schaduw van het verleden zich over alles wat nu speelt blijft werpen.

- b. Het MIRT-onderzoek heeft zich aanvankelijk vooral op de westkant van de regio gefocust, waar het zwaartepunt van de verstedelijking, groei en knelpunten lag. Vanaf vorig jaar is (terecht) geconstateerd dat de oostkant van de regio ook van belang is. Inmiddels trekt de gehele regio het inhoudelijke been bij. Ook dit is dus een erfenis uit het verleden, die nu wordt gecorrigeerd.
- c. De governance binnen de MRE is voor betrokkenen niet altijd even helder. Zo zijn de PoHo's in de basis niet besluitvormend. Dat loopt via AB naar de gemeenten. In die zin heeft het PoHo ook geen formele besluitvormingsbevoegdheid. Verder is gekozen om de bekostiging door het DB te laten voorbereiden. Het PoHo Mobiliteit is hier wel in meegenomen.
- d. Overigens gaat de discussie niet zozeer over de bekostigingssystematiek als zo danig maar veel meer over de totstandkoming van het eerste maatregelenpakket (het MIRT-pakket van november 2022).
- e. In de bovenstaande context zijn betrokkenen de voorbije maanden zo goed mogelijk meegenomen (zie onderstaand processchema). Ook is opgehaalde input steeds verwerkt en het voorstel zoveel als op dit moment mogelijk daarop aangepast (met name ook vooruitkijken naar toekomstige maatregelpakketten).



7. Hoe wordt geborgd dat de bestuurlijke coördinatie door de gehele regio gedragen wordt?

- a. De bestuurlijke coördinatie van de bekostigingssystematiek wordt het komende half jaar uitgewerkt in een Samenwerkingsovereenkomst (SOK). Daarin wordt de governance en bestuurlijke coördinatie geborgd.

- b. Verder verdient het aanbeveling om de bestuurlijke coördinatie en besluitvorming binnen de MRE goed uit te leggen aan alle betrokkenen. Waar nodig kan dit wellicht worden aangescherpt. Zie ook punt 1c.

8. Voor de regionale brede projecten zijn nog geen scope omschrijving van de projecten bekend. Wat wordt wel/niet bekostigd vanuit de gevraagde regionale bijdrage? Dit is voornamelijk van toepassing bij de multimodale knoop/treinstation Eindhoven centraal. Wat zit in de scope van de projecten.

- a. Voor alle projecten kan een nadere scope-omschrijving worden gegeven. Daarbij kunnen de rapportages worden gedeeld waarop de raming en de afspraken tussen Rijk en regio zijn gebaseerd.
- b. Dat geldt dus ook voor de multimodale knoop/treinstation Eindhoven centraal. Overigens heeft dit project en de benodigde investering betrekking op de Multimodale Knoop Eindhoven (dat wil zeggen het busstation Neckerspoel en alle functies die daar mee te maken hebben). Het treinstation en alles wat daarmee te maken heeft is een Rijksproject. In de bijlage bij deze notitie is een nadere toelichting en omschrijving opgenomen van het project multimodale knoop/treinstation Eindhoven centraal.
- c. Overigens vindt toekenning van middelen voor alle projecten plaats op basis van een concrete aanvraag op basis van een verder uitgewerkt ontwerp (niveau Voorlopig Ontwerp met een bijbehorende raming). Op basis hiervan vindt t.z.t. toekenning van middelen plaats. Dit proces wordt nader uitgewerkt in de op te stellen Samenwerkingsovereenkomst.

9. In Bijlage 1 van de beslisnotie is voetnoot 5 opgenomen. Deze voetnoot zorgt voor verwarring.

- a. Deze voetnoot betreft een verwijzing naar ZO Bereikbaar waarin eerder afspraken zijn gemaakt over regionale bereikbaarheidsmaatregelen. In dat kader is in 2016 €20 miljoen gereserveerd voor het project 'Aanpak Busstation Neckerspoel en Station Eindhoven Centraal Station' (rapport Brainport Duurzaam Slim Verbonden van 15 juli 2016). Dit onderschrijft derhalve dat dit eerder door de regio als regionaal project is aangemerkt. Bovendien is de voorgestelde regiobrede bijdrage hierop gebaseerd.

10. De Brainportdeal dient onder het (in oprichting zijnde) programmabureau van de MRE geplaatst te worden. Hier moet de gehele regio mee instemmen en de gehele regio moet uitstralen dat alle mobiliteitsprogramma's in de regio onder het programmabureau vallen.

- a. Het ligt inderdaad voor de hand dat coördinatie van (toekomstige) maatregelenpakketten verloopt via het in oprichting zijnde Programmabureau Mobiliteit. Daarmee is wel de vraag wat 'onder vallen' betekent. Immers de projecten hebben – voor wat betreft uitwerking en uitvoering – allemaal een eigen aansturing en projectorganisatie. Dat geldt voor de fietspaden, de hubs, HOV4 en voor de Multimodale Knoop. Dit valt in die zin dus niet onder het Programmabureau Mobiliteit.
- b. Het is van belang om de governance en besluitvorming rond toekomstige maatregelenpakketten eenduidig vast te leggen. Het gaat immers niet alleen om een verantwoordelijkheid van de MRE-gemeenten, maar mogelijk ook om een verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Brabant en het Rijk.

11. Er worden bereikbaarheidsmaatregelen genoemd. Waarom wordt dit niet aangepast naar mobiliteitspakketten?

- a. Bereikbaarheidsmaatregelen zijn breder dan mobiliteitspakketten. Dit geeft daarmee meer ruimte voor toekomstige pakketten. Maar als de wens is om dit te verenigen, kan dat natuurlijk worden aangepast.

12. In de notitie is opgenomen “Per maatregel zullen – met de regionale bekostigingssystematiek als handvat – bekostigingsafspraken worden gemaakt tussen de betrokken partijen.” Waarom wordt dit niet vervangen door “Per maatregel zullen – conform de regionale bekostigingssystematiek– bekostigingsafspraken worden gemaakt tussen de betrokken partijen.”

- a. Afspraken voor wat betreft de bijdrage van MRE-gemeenten kunnen inderdaad conform de regionale bekostigingssystematiek worden gemaakt.
- b. Het is echter niet op voorhand vast te leggen dat andere partijen (Provincie, Rijk en Brainportpartners) bij toekomstige maatregelen dezelfde verdeling zullen hanteren. Dit is overigens wel de regionale inzet. Deze formulering “met de regionale bekostigingssystematiek als handvat” heeft betrekking op de bijdrage van de partners en is gekozen op nadrukkelijk aandringen van de provincie Noord-Brabant.

13. Waarom wordt niet toegevoegd dat over alle (boven)regionale bereikbaarheidsmaatregelen uit de MRE-brede programmering bekostigingsafspraken worden gemaakt. En waarom wordt niet op voorhand afgesproken wat als (boven)regionale bereikbaarheidsmaatregelen wordt gezien?

- a. In de basis is het een goed idee om voor wat betreft bereikbaarheidsmaatregelen in MRE-verband te komen tot een afgebakend en vastgesteld pakket.
- b. Voor wat betreft de bekostiging geldt ook hiervoor dat dit in samenspraak met partners (Provincie, Rijk en Brainportpartners) zal moeten worden afgesproken. Zie ook hetgeen is opgenomen onder punt 7.

Bijlage 1 – Nadere toelichting bekostiging Multimodale Knoop/Station Eindhoven Centraal

In het kader van de regionale bekostigingssystematiek wordt een regiobrede bijdrage gevraagd van de MRE-gemeenten aan de Multimodale Knoop/Station Eindhoven Centraal. In voorliggende bijlage is deze bijdrage nader geduid.

Context en opgave

De capaciteit, flexibiliteit, robuustheid en kwaliteit van de Multimodale Knoop/Station Eindhoven Centraal is onvoldoende voor de beoogde ambities en voorziene groei van het aantal reizigers. Om de Multimodale Knoop/Station Eindhoven Centraal toekomst vast te maken, is in het BO-MIRT van 9 november 2022 besloten een MIRT-verkenning te starten voor de OV-knoop Brainport Eindhoven. Deze MIRT-verkenning bestaat uit een deelverkenning naar de spoorknoop Eindhoven en een deelverkenning naar de Multimodale Knoop Eindhoven. Vanwege de noodzakelijke ruimtelijke en inhoudelijke verwevenheid van de beide maatregelen worden deelverkenningen wel opgepakt in één gezamenlijke MIRT-verkenning OV-knoop Brainport Eindhoven.

Deelverkenning Spoorknoop

De deelverkenning naar de spoorknoop wordt opgepakt en bekostigd door het Rijk. Deze deelverkenning betreft het spooreplacement aan de westzijde van Eindhoven Centraal, uitbreiding van spoor- en perroncapaciteit op Eindhoven Centraal, een keervoorziening Helmond-Deurne en de aanleg van een vrijliggende kruising bij Tongelre.

Deelverkenning Multimodale Knoop

De deelverkenning naar de multimodale knoop wordt opgepakt door Rijk en regio. Deze deelverkenning betreft de aanleg van een (half)verdiepte nieuwe OV/bus-terminal, de daartoe benodigde (ondergrondse) vrij liggende aanrijdroutes, bufferruimte, kiss and ride en taxi voorzieningen, een fietsenstalling (5000 plekken) en een ontvangstruimte met een directe verbinding met het station Eindhoven Centraal. De investeringskosten van de multimodale knoop zijn geraamd op € 727 miljoen (incl. BTW). In onderstaande tabel is e.e.a. vertaald in een bijdrage van Rijk en regionale partners.

Multimodale Knoop Eindhoven				
	Bijdrage incl. BTW [mio €, prijspeil 2022]		Bijdrage excl. BTW [mio €, prijspeil 2022]	
Rijksbijdrage		469		387,6
Provincie Noord-Brabant	81,7		67,5	
Brainportpartners	94,7		78,2	
Gemeente Eindhoven	53,8		44,5	

Overige MRE-gemeenten	27,8	23,0	
Regionale bijdrage		258	213,2
Totaal		727	600,8

In het kader van de regionale bekostingssystematiek wordt een bijdrage van de MRE-gemeenten gevraagd. Zoals blijkt uit bovenstaande tabel bestaat de bijdrage van de MRE-gemeenten uit een bijdrage van de gemeente Eindhoven van €44,5 mln excl. BTW en een bijdrage van de andere MRE-gemeenten van €23 mln excl. BTW. De regiobrede bijdrage van de MRE-gemeenten is gebaseerd op een geïndexeerde eerdere reservering in het kader van ZO Bereikbaar.¹ De Multimodale Knoop/Station Eindhoven Centraal komt voort uit meerdere opgaven op het schaalniveau van Eindhoven, de Brainportregio en Zuid-Nederland. Er is een drietal argumenten dat een regionale bijdrage van MRE-gemeenten rechtvaardigt.

Argumentatie regionale bijdrage

1. Vitale schakel in de mobiliteitstransitie

De Brainport Eindhoven groeit en staat voor een omvangrijke verstedelijkingsopgave. De komende jaren worden zo'n 62.000 woningen binnenstedelijk bijgebouwd. Om de groei van de regio op te vangen en gegeven de flinke binnenstedelijke verdichtingsopgave wil de regio een mobiliteitstransitie realiseren van auto naar actieve vormen van mobiliteit: OV, fietser en voetganger. In het verlengde is de verstedelijkingsopgave voorzien langs OV-assen, knooppunten en stations.² Als gevolg van de mobiliteitstransitie zal het aandeel OV en fiets in de regio toenemen. Dit genereert meer druk op het OV-systeem en in het bijzonder het centrale station in de Brainport. Om de beoogde mobiliteitstransitie mogelijk te maken is een goed functionerende OV-knoop in hart van de regio randvoorwaardelijk. Dit vraagt uitbreiding van de OV-knoop in de vorm van uitbreiding van busstation Neckerspoel, deelsystemen en fietsenstallingen.

2. De regionale (H)OV-bereikbaarheid met Neckerspoel als centraal punt in dit netwerk

Uit het toekomstbeeld OV Zuid-Nederland blijkt dat naast de spoorinfrastructuur, de HOV-structuur in en rond Eindhoven een impuls verdient. De inzet is onder meer om de radialen vanuit de regio naar het centrum van Eindhoven (en vice versa) te versterken. Deze lijnen komen allemaal samen op Eindhoven centraal station. In aanvulling op de bestaande HOV-lijnen 1 en 2, worden momenteel HOV 3 (Eindhoven Airport – Woensel – Eindhoven Centraal) en HOV 4 Veldhoven/De Run – Karel de Grotelaan – centrum/station Eindhoven te realiseren. En op termijn de verbindingen: Gemert –

¹ In 2016 is in het kader van ZO Bereikbaar €20 miljoen gereserveerd voor het project 'Aanpak Busstation Neckerspoel en Station Eindhoven Centraal Station' (rapport Brainport Duurzaam Slim Verbonden van 15 juli 2016).

² MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainportregio – BMC, Studio Bereikbaar (2020)

Nuenen – Woensel, Valkenswaard – Aalst – centrum/station Eindhoven en Geldrop – centrum Eindhoven. Al deze HOV-lijnen komen samen op Neckerspoel, het busstation bij Eindhoven Centraal. Naast deze voorziene HOV-lijnen, komen uit alle windstreken regionale buslijnen aan op Neckerspoel. En dat terwijl het station bij het huidige aantal reizigers al tegen haar capaciteitsgrenzen aanloopt. Tussen 2008 en 2017 is het aantal gebruikers van Neckerspoel met ruim 35% gegroeid. Een capaciteitsanalyse uit 2009³ concludeerde al dat busstation Neckerspoel rond 2020 tegen haar capaciteitsgrenzen aan zou lopen, zowel voor wat betreft de ontsluiting, als de buffer- en de perroncapaciteit. Dit leidt tot onveilige situaties op het busstation zelf. Bovendien vormt het tekort aan capaciteit en een goede toegang van het busstation een knelpunt voor het goed functioneren van het HOV-netwerk en het regionale busnetwerk. Een herijkte capaciteitsanalyse uit 2018⁴ concludeert dat Neckerspoel inmiddels uit zijn jas is gegroeid, en met 'kleine' maatregelen tot uiterlijk 2025 kan blijven functioneren. Neckerspoel is het centrale multimodale overstappunt binnen het (H)OV-netwerk van Brainport Eindhoven. De prognose uit de capaciteitsanalyse van 2018 is dat Neckerspoel in 2030 gemiddeld 80.000 dagelijkse reizigers verwacht, waarbij mogelijk pieken ontstaan tot 100.000 reizigers per dag. Het deel reizigers dat een relatie heeft met Eindhoven Airport, groeit naar circa 10% en komt naar verwachting uit op ongeveer 8.000 à 10.000 dagelijkse reizigers. Het advies uit de capaciteitsanalyse (2018) is helder: er is een structurele opschaling nodig van busstation Neckerspoel om de capaciteit, kwaliteit en veiligheid te vergroten. Deze opschaling betekent onder meer extra ruimte voor het busstation, een verbeterde ontsluiting van looproutes en gescheiden voetgangersstromen van busverkeer, vrije aan- en afvoerroutes van busverkeer naar het busstation en een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast vraagt een opschaling van Neckerspoel ook om ingrepen op de Fellenoord, om vrijliggende aan- en afvoerroutes van bussen uit alle windstreken mogelijk te maken.

3. Eindhoven centraal als scharnierpunt in de (internationale) bereikbaarheid van Zuid-Nederland

Uit het nationale Toekomstbeeld OV en in het verlengde de uitwerking van Landsdeel Zuid (Noord-Brabant, Limburg en Zeeland) volgt dat Eindhoven een belangrijke positie inneemt in het spoornetwerk in Zuid-Nederland. Eindhoven ligt op het kruispunt van de internationale corridors Amsterdam-Utrecht-Eindhoven-Aken/Luik en Den Haag-Rotterdam-Breda-Düsseldorf. In de toekomst vertrekken er 4 treinen/uur in de richting van Breda-Rotterdam, 8 treinen/uur in de richting Utrecht-Amsterdam en 2 treinen/uur in de richting van Nijmegen/Arnhem. Eindhoven is met ruim 65.000 in- en uitstappers het zevende station van Nederland⁵ en verreweg het grootste station van Zuid-Nederland⁶. Dit wordt de komende jaren alleen maar meer. Om deze groei te accommoderen schiet de spoor- en perroncapaciteit in en rond Eindhoven Centraal tekort. Bovendien zijn er inframaatregelen nodig in de driehoek Tilburg – Liempde – Eindhoven (Tongelre). De uitbreiding en

³ Capaciteitsanalyse - Goudappel Coffeng (2009)

⁴ Capaciteitsanalyse fase 2 - Goudappel Coffeng (2018)

⁵ Na Utrecht CS, Amsterdam CS, Rotterdam CS, Schiphol, Den Haag CS en Leiden (cijfers 2018).

⁶ Den Bosch 47.000, Breda 36.000 en Tilburg 35.000 (2018).

groei van het station genereert meer reizigers en heeft consequenties voor de gehele OV-terminal, het voor- en natransport en alle daarvoor benodigde functies.