

Actie-agenda OV-knooppunten

Actualisatie gebiedsgerichte
uitwerkingen 2023

Opdrachtgever	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Titel rapport	Actie-agenda OV-knooppunten
Kenmerk	013457.20230426.R1.02
Datum publicatie	26 april 2023
Projectteam Goudappel	Ellen van der Werff, Joran van Kessel, Rianne Roeleveld, Constanza Gutiérrez Torres
Projectteam opdrachtgever	
Bron omslagafbeelding	Arthur Scheltes
Status	Definitief

Inhoudsopgave

1. Introductie	4
2. Werkwijze	6
3. Landelijke resultaten	8
4. Landsdelige resultaten	10
5. Landelijke ontwikkelingen	23
Bijlage: Knooppuntopgaven	25

1. Introductie

Aanleiding

Openbaar vervoer is onmisbaar voor onze maatschappij: voor mensen om te reizen van en naar werk, onderwijs of recreatie. Een OV-netwerk kan echter alleen van toegevoegde waarde zijn indien de reiziger gebruik kan maken van veilige, goede en centrale plekken om in-, uit- en over te stappen: knooppunten. Steeds vaker hebben deze knooppunten niet alleen een mobiliteitsfunctie, maar fungeren de knooppunten ook als ontmoetingsplek waar diverse voorzieningen bij elkaar samen komen.

De ontwikkeling van bestaande en nieuwe knooppunten is een belangrijke randwaarde voor het bereiken van onze ambities op het gebied van duurzame mobiliteit, verstedelijking, leefbaarheid en onze ruimtelijk-economische ambities. De Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV¹ uit 2021 brengt de keuzes inzichtelijk om gezamenlijk toe te werken naar een verbetering van het openbaar vervoer met perspectief richting 2040.

In de Ontwikkelagenda is ook afgesproken om een 'Actie-agenda OV-knooppunten' op te stellen. Met deze agenda wordt zichtbaar op welke knooppunten met een bovenregionale functie (voor mobiliteit en ruimtelijk-economische ontwikkeling) richting 2040 ontwikkeling nodig is. Het gaat om knooppunten waar de opgave zodanig groot en complex is dat meerdere overheidslagen en betrokken partijen nodig zijn voor de aanpak.

¹ De 'Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV' is hier te downloaden:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/01/29/ontwikkelagenda-toekomstbeeld-ov>



Door de belangrijkste hoofdpogaven te duiden en die vanuit verschillende partijen rondom knooppuntontwikkeling bij elkaar te brengen, wordt een gezamenlijk beeld van de 'focusknooppunten' verkregen. Dit draagt ook bij aan een transparante besluitvorming over investeringsbeslissingen (o.a. BO MIRT) over OV-knooppunten.

In juni 2022 is de eerste Actie-agenda OV-knooppunten² opgeleverd. Deze Actie-agenda bevat voor elk landsdeel kaartbeelden, factsheets en achterliggende data over de opgaven op het gebied van OV-knooppunten. Afgesproken is deze gebiedsgerichte uitwerkingen jaarlijks van een update te voorzien. Deze rapportage is het resultaat van deze actualisatie.

² De 'Actie-agenda OV-knooppunten' is hier te downloaden:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/06/24/bijlage-actie-agenda-ov-knooppunten>

Resultaat

Zes landsdelige uitwerkingen en landelijke kaartbeelden bieden in deze rapportage een gezamenlijk en gedragen beeld van:

1. De totaliteit van de knooppuntopgave t/m 2040: alle knooppunten met opgaven.
2. Knooppunten waar tot 2040 de grootste, complexe opgaven zitten en een gezamenlijk aanpak van meerdere (landelijke) partijen noodzakelijk is: de 'focusknooppunten'.

De indeling van de landdelen is gebaseerd op de provinciegrenzen. Een landsdeel bestaat uit één of meerdere provincies samen, zie Figuur 1.1.

In de Actie-agenda OV-knooppunten uit 2022 zijn ook bundelopgaven opgenomen. Deze bundelopgaven vormen geen onderdeel van deze actualisatie en worden in een apart traject verder uitgewerkt.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een beknopte toelichting op het doorlopen proces gedurende de actualisatie. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 een landelijk totaaloverzicht van de knooppuntopgaven weergegeven, waarna in hoofdstuk 4 wordt ingezoomd op de zes landsdelen. Hoofdstuk 5 bevat ten slotte een overzicht van landelijke ontwikkelingen die ook van invloed zijn op knooppunten.

In de bijlage is een overzicht opgenomen van alle knooppunten met de bijbehorende opgaven.



Figuur 1.1: Overzicht indeling zes landsdelen

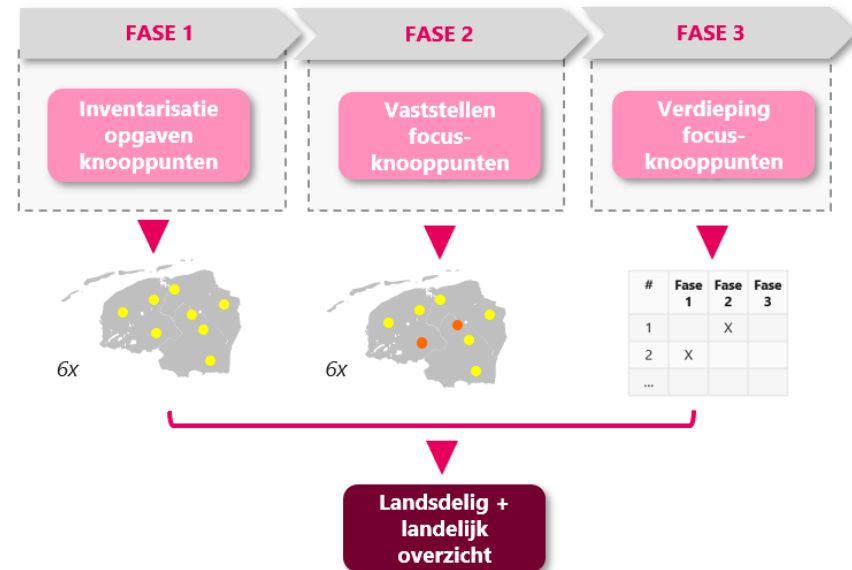
2. Werkwijze

Landsdelige uitwerkingen

Om tot de landsdelige uitwerkingen in deze rapportage te komen, zijn per landsdeel drie werksessies gehouden:

- *Ronde 1: Aftrap en inventarisatie opgaven op knooppunten*
Tijdens de eerste ronde is het doel, de werkwijze en de planning van de actualisatie besproken. Na afloop van deze sessie hebben zowel de regio als spoorse partijen (ProRail/NS) een actualisatie van de opgaven op knooppunten uitgevoerd.
- *Ronde 2: Vaststellen opgaven en bespreken focusknooppunten*
In de tweede ronde zijn de eerste kaartbeelden met knooppunten waar opgaven spelen gepresenteerd. Deze kaartbeelden zijn met elkaar besproken en verder aangevuld. Daarnaast is een eerste stap gezet in het bepalen van de knooppunten met meer complexe opgaven en daar waar de inzet van meerdere partijen nodig is (focusknooppunten).
- *Ronde 3: Vaststellen focusknooppunten en fases*
Gedurende de laatste ronde werksessies is per landsdeel gekomen tot een gedragen eindbeeld van focusknooppunten. Daarnaast zijn deze knooppunten verder uitgewerkt door de betreffende status aan te geven. Sommige knooppunten zijn namelijk reeds in de uitvoeringsfase, terwijl andere knooppunten zich bijvoorbeeld nog in de onderzoeksfase bevinden.

Per sessie waren vertegenwoordigers vanuit de regio (provincie en/of vervoerregio), NS, ProRail, het Ministerie van I&W en Ministerie van BZK uitgenodigd.



Figuur 2.1: Weergave doorlopen proces

Landelijk kaartbeeld





Parallel aan de regionale uitwerkingen is een landelijk overkoepelend beeld opgesteld van ontwikkelingen en onderzoeken op het gebied van mobiliteit en verstedelijking die direct raken aan OV-knooppunten. Dit is samengevat op een landelijk kaartbeeld.

Toelichting gebruikte terminologie

Binnen deze rapportage wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten knooppunten.

- **Knooppunt:** locatie met de mogelijkheid om in meer dan twee windrichtingen met het openbaar vervoer te reizen (met de aanwezigheid van ketenvoorzieningen). Voorbeelden zijn stations waar treinen, bussen, trams en/of metro's samenkomen en P&R-locaties/overstaphubs.
- **Knooppunt met opgave(n):** knooppunt waar in de periode tot 2040 één of meerdere opgaven (gaan) spelen op basis van inzichten van de regio (provincie, vervoerregio) en de spoorse partijen (ProRail/NS). Zie de bijlage voor een overzicht en definitie van de gehanteerde soorten opgaven.
- **Focusknooppunt:** op basis van de huidige inzichten een belangrijk knooppunt waar meerdere partijen de ambitie hebben om aan de slag te gaan (of al zijn gegaan) op basis van een gezamenlijke behoefte. Vaak zijn dit knooppunten waar bijvoorbeeld:
 - Meerdere soorten integrale en complexe opgaven/ontwikkelingen spelen.
 - Meerdere overheidslagen en betrokken partijen nodig zijn om aan de slag te kunnen gaan.
 - Bestuurlijk draagvlak is en knooppunten die zijn opgenomen in de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV en/of MIRT-afspraken.
 - Financiering aanwezig is wanneer het gaat om een potentieel nieuw knooppunt.
- **Potentieel nieuw knooppunt:** locatie waar nu (nog) geen knooppunt is, maar vanuit één of meerdere partijen wel de wens bestaat hier een nieuw knooppunt te realiseren.

Voor de **focusknooppunten** is aanvullend de huidige status aangegeven met behulp van drie fasen. Een knooppunt kan zich hierbij in meerdere fasen tegelijk bevinden. Daarnaast is aangegeven of er een onderzoek naar het knooppunt is uitgevoerd op basis van de methodiek van Handelingsperspectief³.

- **Handelingsperspectief:** Methodiek om het integraal functioneren van het huidige en toekomstige openbaar vervoer knooppunt in beeld te brengen. 
- **1) Onderzoek/initiatief:** Fase waarin de integrale knooppuntopgave gezamenlijk in kaart wordt gebracht om zicht te krijgen op de vraagstukken die opgelost dienen te worden bij de knooppuntontwikkeling (bijvoorbeeld door toepassing Handelingsperspectief) inclusief de organisatie van een project met alle betrokken partijen. 
- **2) Verkenning/planuitwerking:** Gezamenlijke uitwerking van kansrijke oplossingen (bijvoorbeeld in schetsontwerpen) die een antwoord bieden op de integrale opgaven van de knooppuntontwikkeling tot een gedeelde voorkeursoplossing waarover besluitvorming tot realisatie mogelijk is. Uitgangspunt is dat er binnen deze fase ook financiële middelen beschikbaar zijn. 
- **3) Uitvoering/realisatie:** Uitvoering van de werkzaamheden conform de gedeelde voorkeursoplossing in één of meerdere fasen en/of deelprojecten. 

³ Meer informatie over het handelingsperspectief:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/02/06/ov-knooppunten-van-de-toekomst>

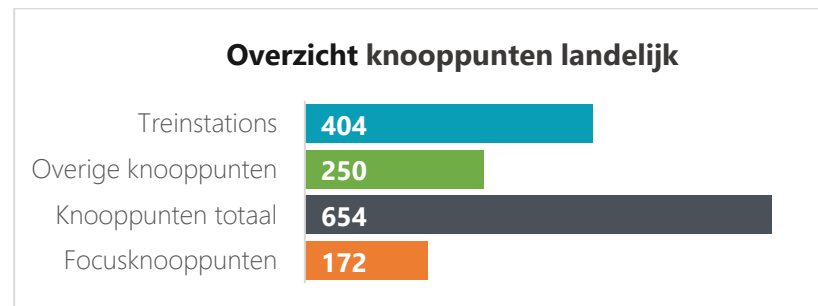
3. Landelijke resultaten

In 2021 hebben partijen ten behoeve van de Actie-agenda OV-knooppunten een gebiedsgerichte uitwerking gemaakt van OV-knooppunten, waar provincies, vervoerregio's en landelijke spelers zoals ProRail en NS Stations tot 2040 een (gezamenlijke) opgave zien. Deze uitwerking biedt overzicht en input voor meer transparante besluitvorming. Zo ontstaat een steeds beter beeld van wie, wat, waar én wanneer oppakt om tot actie te komen.

In de Actie-agenda is afgesproken om dit inzicht periodiek te updaten. Om te komen tot een update is het proces in het voorjaar van 2023 opnieuw doorlopen. Hierbij is per landsdeel het gesprek gevoerd over stappen die op het gebied van knooppuntontwikkeling zijn gezet. Ook is gekeken naar ontwikkelingen vanuit het OV-netwerk of verstedelijking met een mogelijke impact op OV-knooppunten.

Overzicht knooppunten

Dit proces heeft er toe geleid dat er ten opzichte van de eerste uitwerking OV-knooppunten zijn afgevallen, maar ook bijgekomen. In totaal zijn landelijk ruim 650 OV-knooppunten met een opgave tot 2040 opgehaald. Daarnaast zijn circa 80 potentiële nieuwe knooppunten aangedragen. Dit zijn knooppunten die nu nog niet bestaan, maar door één of meerdere partijen voorzien of gewenst zijn ("wensknoppunten").

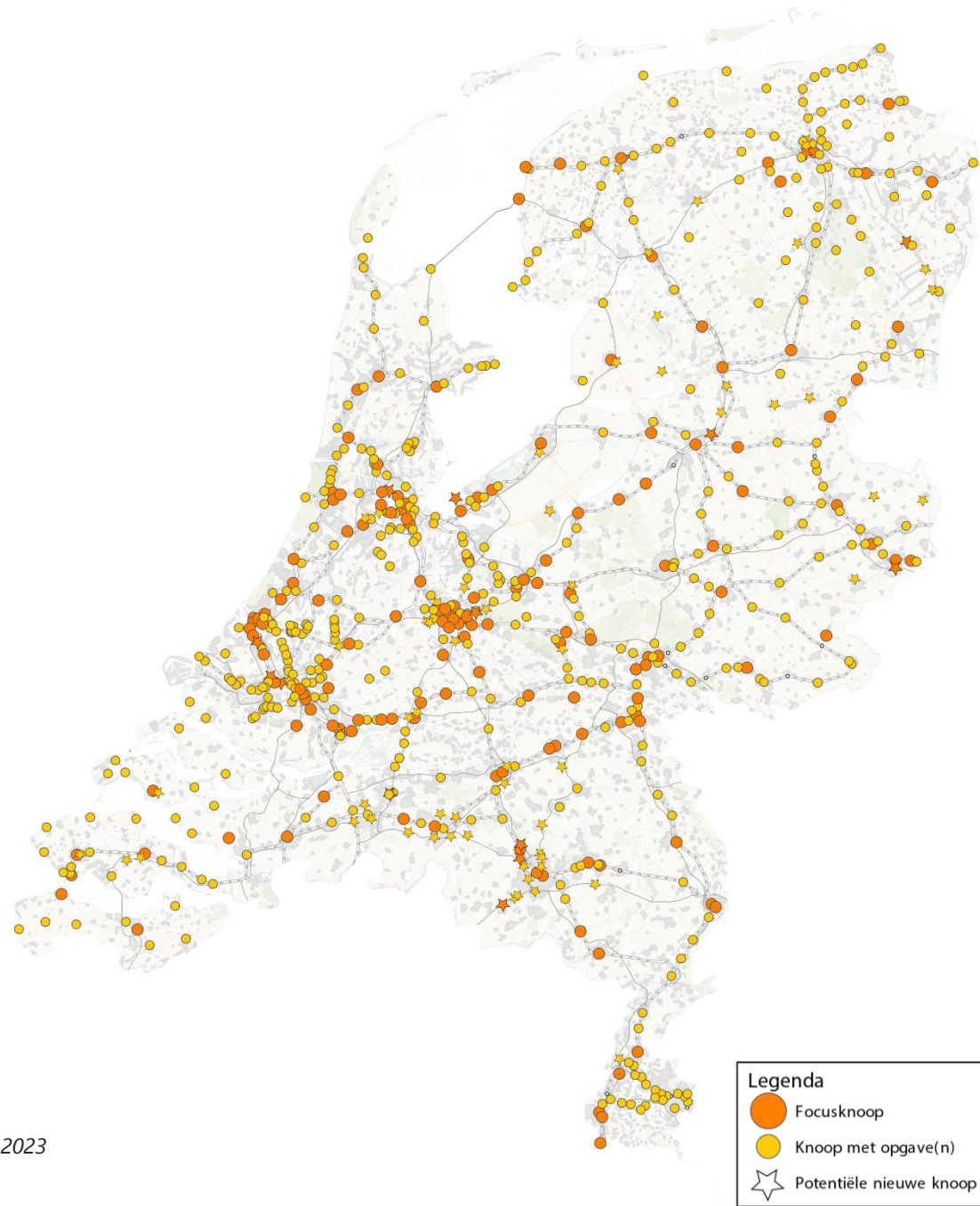


Figuur 3.1: Overzicht aantallen knooppunten landelijk

Focusknooppunten

Tijdens de update is ook opnieuw gekeken welke van de ruim 650 OV-knooppunten "focusknooppunten" zijn: locaties waar partijen aan de slag zijn of zeker aan de slag willen met integrale knooppuntontwikkeling en waar ook bestuurlijke prioriteit bij ligt. Ook in dit overzicht is een verschuiving opgetreden, omdat voor sommige locaties aanvullende aandacht is gekomen, terwijl voor andere locaties de ontwikkeling juist minder urgent is geworden. In totaal zijn in deze update ruim 170 OV-knooppunten als focusknooppunt aangewezen.

Het kaartbeeld op de volgende pagina biedt het landelijke overzicht van de resultaten van de update. In het volgende hoofdstuk wordt met kaartbeelden en toelichting ingezoomd op de landsdelen.



Figuur 3.2 Opbrengst landelijke inventarisatie OV-knooppunten 2023

4. Landsdelige resultaten

Iedere regio heeft eigen accenten in de knooppuntontwikkeling waar zij de komende jaren op focust. Er zijn echter ook overeenkomsten tussen de landsdelen. De knooppuntontwikkeling per landsdeel duiden wij hierna in zes landsdelige uitwerkingen.

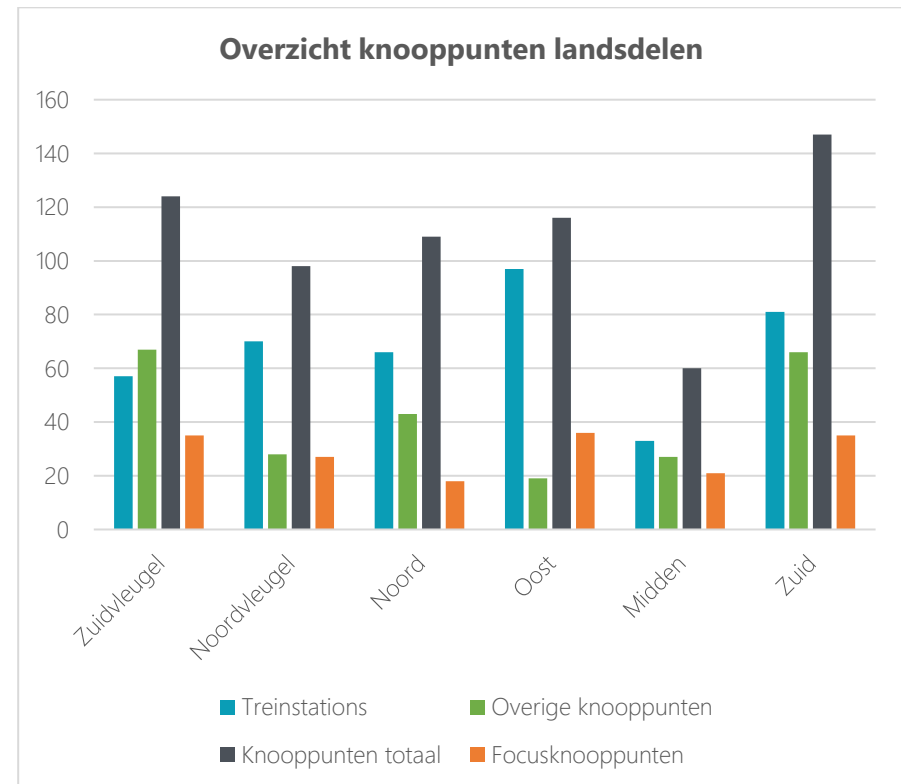
Deze landsdelige uitwerkingen geven inzicht in:

- De gezamenlijk gedragen focusknooppunten;
- en een totaaloverzicht van alle knooppunten met één of meerdere opgave(n) in de regio op de kaart.

Het doel van de landsdelige uitwerkingen is om de betrokken stakeholders op knooppunten met elkaar in gesprek te brengen over de opgaven die er spelen op de knooppunten in de regio. De landsdelige uitwerkingen zijn hiermee geen eindbeeld, maar vormen juist een startpunt om ontwikkeling op knooppunten in gang te zetten. Tijdens een jaarlijkse update worden de landsdelige beelden geactualiseerd.

De zes landsdelige uitwerkingen zijn als volgt opgebouwd:

- toelichting van de ontwikkelingen en knooppuntopgaven in de regio;
- gezamenlijk gedragen kaartbeeld met totaaloverzicht van alle knooppunten met een opgave, potentieel nieuwe knooppunten en de focusknooppunten;
- overzicht van de knooppunten in de regio;
- weergave van de status van de focusknooppunten.



Figuur 4.1: Overzicht knooppuntaantallen per landsdeel



4.1 Landsdeel Zuidvleugel

De Zuidvleugel bestaat uit de provincie Zuid-Holland, waarbinnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) een belangrijke rol speelt. Het type knooppunten in het landsdeel is zeer divers in vergelijking met andere landsdelen. Naast trein- en busknooppunten maken ook veel metro-en tramverbindingen onderdeel uit van het OV-systeem. Een goede integratie van al deze OV-netwerken is complex maar van groot belang voor dit dichtbevolkte landsdeel van Nederland.

Binnen het landsdeel wordt ingezet op een soepele reis van deur tot deur in het gehele OV-netwerk. De kleinere knooppunten worden daarbij gezien als een essentieel onderdeel, omdat ze voor veel reizigers de toegang vormen tot het OV-netwerk en de verbinding naar de grotere regionale knooppunten. De regio heeft als ambitie dat knooppunten een fijn en veilig gevoel moeten geven aan reizigers, ze moeten als het ware aanvoelen als tweede huis.

Huidige opgaven die worden gezien zijn met name het uitbreiden en verbeteren van fietsstallingen en de verstedelijking rondom knooppunten. Daarnaast zijn er nieuwe ontwikkelingen die naar verwachting de komende jaren een steeds grotere invloed zullen hebben op knooppunten. Voorbeelden hiervan zijn smart mobility en

Mobility as a Service (MaaS). De verschillen tussen dichtbevolkte/stedelijke en de meer landelijkere gebieden vragen daarbij om een verschillende aanpak. In de kaart hiernaast zijn alle knopen weergegeven waar er tot 2040 een opgave wordt verwacht. In de Actie-agenda wordt een aantal knopen als focusknoop aangemerkt, omdat daar enerzijds een complexe verbeteropgave is, en anderzijds er een duidelijke bestuurlijke ambitie ligt om de knoop te verbeteren. Voor knopen met een treinverbinding geldt bovendien dat deze worden onderschreven door NS en/of ProRail.

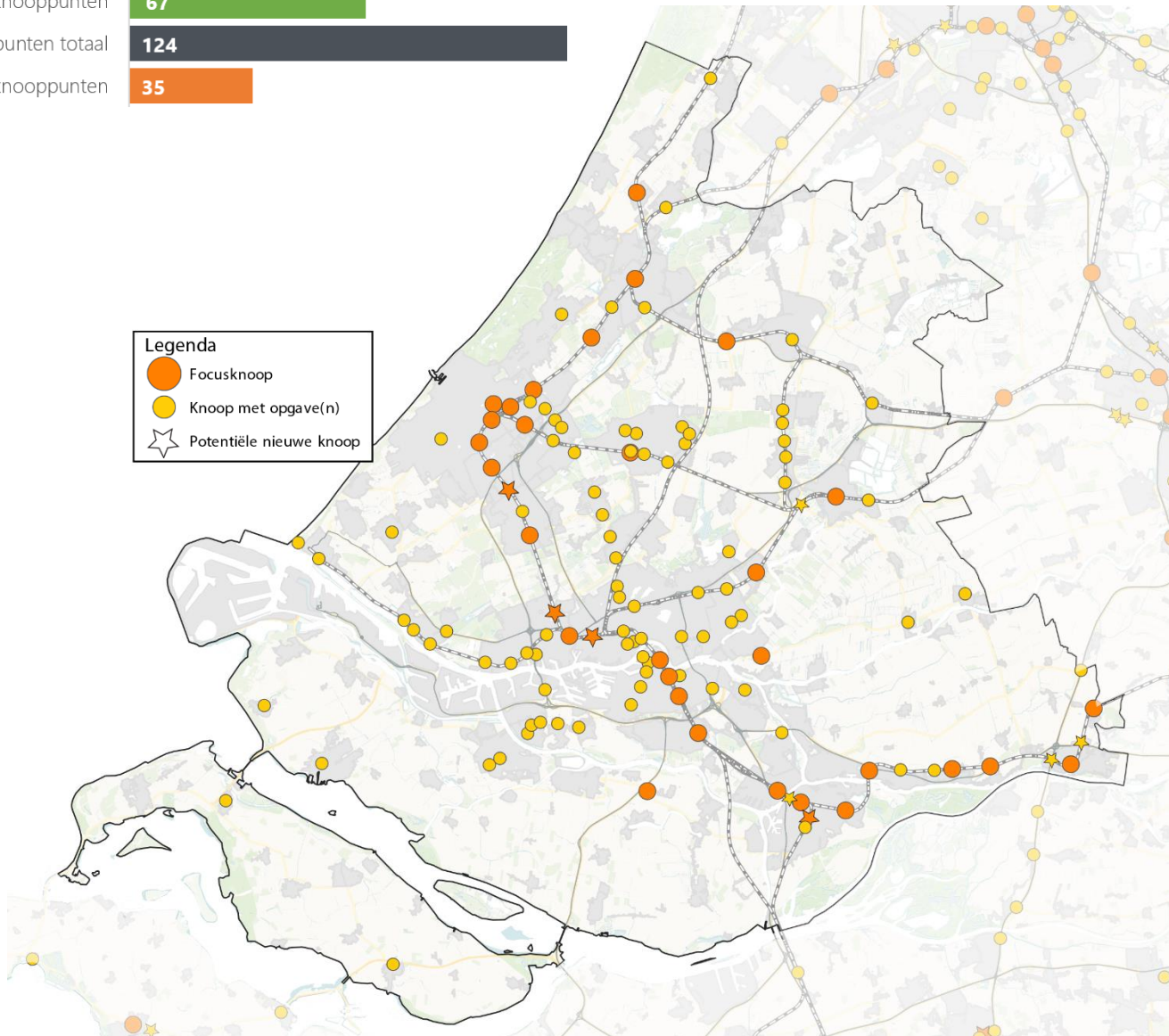
Aanvullend wordt een opgave gezien in het verbeteren van de duurzaamheid van knooppunten. Dit thema wordt bekeken vanuit twee perspectieven. Enerzijds wordt gekeken naar het beperken van het energiegebruik op knooppunten door deze bijvoorbeeld energieneutraal te maken. Anderzijds wordt gericht op het kiezen van toekomstbestendige maatregelen die niet alleen op de korte termijn, maar ook de langere termijn waardevol zijn. Hiervoor is het noodzakelijk dat er ook sterker wordt ingezet op monitoring van relevante parameters.

Overzicht knooppunten Zuidvleugel

Treinstations	57
Overige knooppunten	67
Knooppunten totaal	124
Focusknooppunten	35

Legenda

- Focusknoop
- Knoop met opgave(n)
- ☆ Potentiële nieuwe knoop



Status focusknooppunten

	Handlingsperspectief uitgevoerd	Onderzoek/initiatief	Verkenning/planning	Realisatie
Arkel	☐	☐	☐	☐
Barendrecht	☐	☐	☐	☐
Boven Hardinxveld	☐	☐	☐	☐
Delft Campus	☐	☐	☐	☐
Den Haag Centraal	☐	☐	☐	☐
Den Haag HS	☐	☐	☐	☐
Den Haag Laan van NOI	☐	☐	☐	☐
Den Haag Mariahoeve	☐	☐	☐	☐
Den Haag Moerwijk	☐	☐	☐	☐
Dordrecht	☐	☐	☐	☐
Dordrecht Leerpark	☐	☐	☐	☐
Dordrecht Stadspolders	☐	☐	☐	☐
Gorinchem	☐	☐	☐	☐
Gouda	☐	☐	☐	☐
Hardinxveld Blauwe Zoom	☐	☐	☐	☐
Hardinxveld-Giessendam	☐	☐	☐	☐
Hazerswoude Rijndijk	☐	☐	☐	☐
Heinoord busstation	☐	☐	☐	☐
Leerdam	☐	☐	☐	☐
Leiden Centraal	☐	☐	☐	☐
Nieuwerkerk a/d IJssel	☐	☐	☐	☐
Rijswijk	☐	☐	☐	☐
Rijswijk Buiten	☐	☐	☐	☐
Rotterdam Lombardijen	☐	☐	☐	☐
Rotterdam Stadionpark	☐	☐	☐	☐
Rotterdam van Nelle	☐	☐	☐	☐
Rotterdam Zuid	☐	☐	☐	☐
Schiedam Centrum	☐	☐	☐	☐
Schiedam Kethel	☐	☐	☐	☐
Sliedrecht	☐	☐	☐	☐
Sliedrecht Baanhoek	☐	☐	☐	☐
Voorburg	☐	☐	☐	☐
Voorhout	☐	☐	☐	☐
Zoetermeer	☐	☐	☐	☐
Zwijndrecht	☐	☐	☐	☐



4.2 Landsdeel Noordvleugel

Het landsdeel Noordvleugel wordt gevormd door de provincies Noord-Holland en Flevoland. Inzet op het faciliteren van de mobiliteitstransitie en het zo mogelijk maken van duurzame verstedelijking staat voorop in dit landsdeel. Het verbeteren van de ketenmobiliteit is daarom de belangrijkste opgave die speelt op veel trein- en busknooppunten. Daarbij gaat het om het bieden van voldoende capaciteit voor de fiets, goede en veilige fiets- en wandelroutes van en naar het knooppunt en het aanbieden van voldoende (gereguleerde) parkeervoorzieningen op P&R locaties.

Overige opgaven die binnen het landsdeel naar voren komen zijn de kwaliteit van de leefbaarheid en de capaciteit van knooppunten (nu of in de toekomst onvoldoende ruimte om het aantal reizigers te kunnen opvangen). Qua netwerkontwikkeling zijn er met name opgaven in het zuidelijk deel van de Noordvleugel. Focusknooppunten zijn vooral knooppunten met een regionale functie.

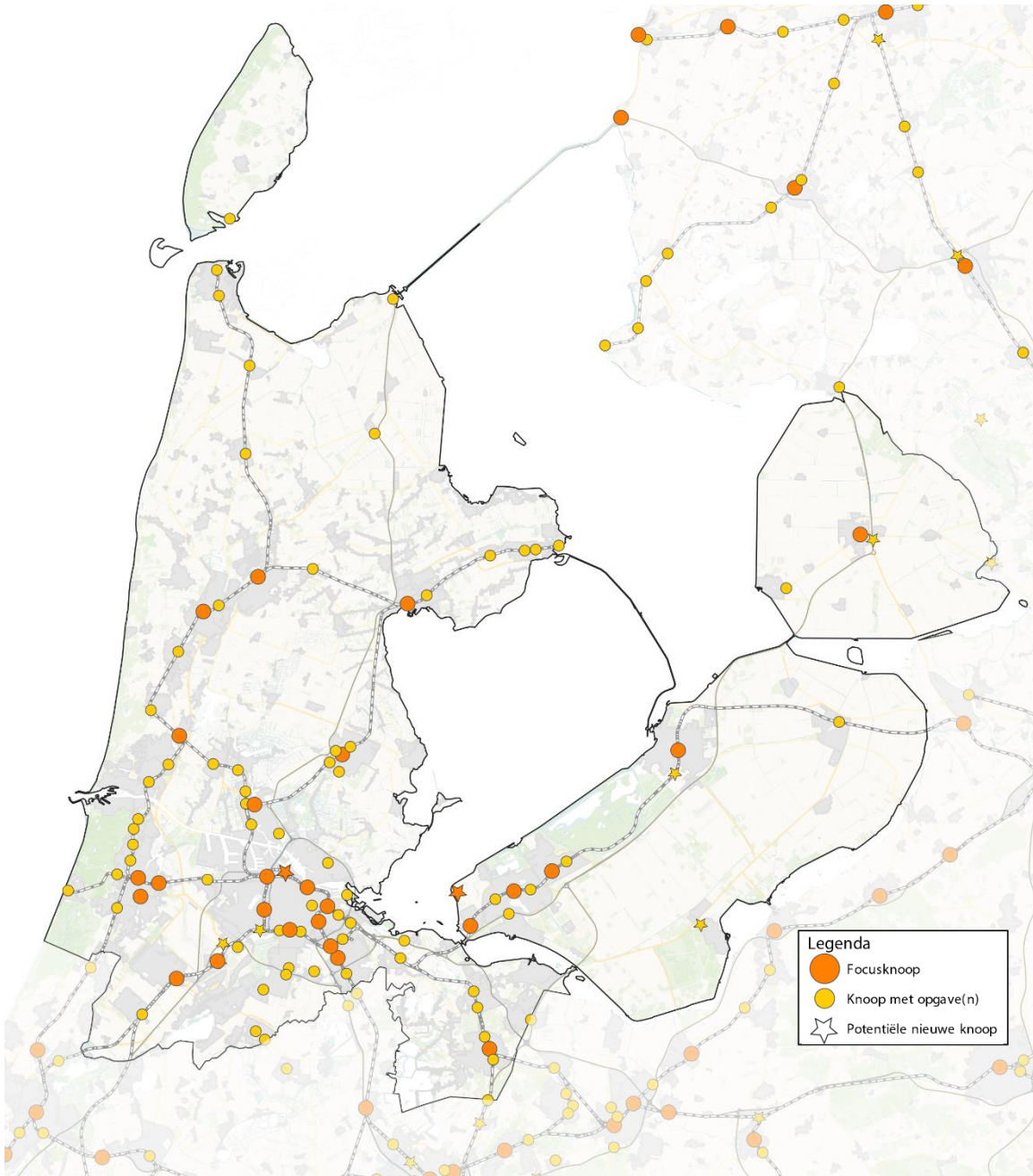
Naast de grotere opgaven spelen er op veel stations kleinere opgaven die het beste gezamenlijk aangepakt kunnen worden, te weten de zogenaamde bundelopgaven. Thema's die hierbij naar voren komen zijn:

- Het bereikbaar houden van het landelijk gebied.
- Toeristen en recreanten stimuleren om met het openbaar vervoer naar natuur en recreatiegebieden te gaan (programma Buitenpoorten).
- Transferopgaven op veelal kleinere knooppunten (o.a. te weinig capaciteit op perrons).
- Verduurzaming van knooppunten: stations bijvoorbeeld energieneutraal maken door aanleg zonnepanelen.

- Regulering van parkeerterreinen: stimuleren van gebruik door de gewenste doelgroepen en oneigenlijk gebruik tegengaan.
- Stimuleren gebruik openbaar vervoer in tegenspits en daluren.
- Sociale veiligheid: verblijfskwaliteit en beleving op knooppunten verbeteren.

Noord-Holland kent een lange traditie daar waar het gaat om knooppuntontwikkeling. Sinds 10 jaar heeft de provincie een uitvoeringsprogramma OV-knooppunten. Ook in de provincie Flevoland wordt op basis van een hubstrategie gewerkt aan het aanpakken van OV-knooppunten/hubs. In dit landsdeel willen we de omgeving van OV-knooppunten beter benutten en in samenhang met elkaar ontwikkelen. Omdat knooppunten belangrijke schakels zijn in de reis van mensen op weg naar werk, naar voorzieningen of recreatieve bestemmingen, stimuleert de provincie nieuwbouw van woningen, voorzieningen en bedrijvigheid rondom knooppunten.

Treinstations zijn belangrijke knooppunten. Daarom wordt er op dit moment binnen het landsdeel door de provincies samen met de spoorsector, Vervoerregio Amsterdam en gemeenten voor iedere spoorcorridor een actieprogramma uitgewerkt. Dit programma bevat een integraal pakket aan maatregelen op het vlak van economie, toerisme en recreatie, gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid. Het gaat daarbij zowel om maatregelen voor zowel de korte als middellange termijn. Doel is dat deze maatregelen gezamenlijk bijdragen aan een beter spoorproduct, bijvoorbeeld in de vorm van een betere treinbediening. Zo leveren de afspraken in de Regionale Ontwikkelagenda Flevoland (Flevolijn en Hanzelijn) een positieve bijdrage aan het creëren van meer vervoervraag voor de extra treinen die vanaf 2030 gaan rijden door onder meer Flevoland (OV-SAAL).



Legenda
 ● Focusknoop
 ● Knoop met opgave(n)
 ☆ Potentiële nieuwe knoop

Overzicht knooppunten Noord

Treinstations	66
Overige knooppunten	43
Knooppunten totaal	109
Focusknooppunten	18

Status focusknooppunten

	Handelingsperspectief uitgevoerd	Onderzoek/initiatief	Verkenning/plenuitwerking	Uitvoering/realisatie
Almere Buiten	☐	☐	☐	☐
Almere Centrum	☐	☐	☐	☐
Almere Pampus West (IJmeerverbinding)	☐	☐	☐	☐
Almere Poort	☐	☐	☐	☐
Emmeloord busstation	☐	☐	☐	☐
Lelystad Centrum	☐	☐	☐	☐
Alkmaar	☐	☐	☐	☐
Amsterdam Amstel	☐	☐	☐	☐
Amsterdam Bijlmer Arena	☐	☐	☐	☐
Amsterdam Centraal	☐	☐	☐	☐
Amsterdam Haven-Stad	☐	☐	☐	☐
Amsterdam Lelylaan	☐	☐	☐	☐
Amsterdam Muiderpoort	☐	☐	☐	☐
Amsterdam Sloterdijk	☐	☐	☐	☐
Amsterdam Zuid	☐	☐	☐	☐
Duivendrecht	☐	☐	☐	☐
Haarlem	☐	☐	☐	☐
Haarlem Nieuwe-Zuid	☐	☐	☐	☐
Haarlem Spaarnwoude	☐	☐	☐	☐
Heerhugowaard	☐	☐	☐	☐
Hilversum	☐	☐	☐	☐
Hoofddorp	☐	☐	☐	☐
Hoorn	☐	☐	☐	☐
Purmerend	☐	☐	☐	☐
Schiphol Airport	☐	☐	☐	☐
Uitgeest	☐	☐	☐	☐
Zaandam Kogerveld	☐	☐	☐	☐



4.3 Landsdeel Noord

Goed openbaar vervoer is geen doel op zich, maar wel het middel om hogere doelen te bereiken. Knooppunten zijn daarin cruciale schakels om het openbaar vervoer betaalbaar te houden, stedelijk en landelijk gebied (inclusief voorzieningen) bereikbaar te houden en daarmee de leefbaarheid te verbeteren. Uitgangspunt daarbij is een inclusieve samenleving: 'Iedereen doet er toe!'.

Er is binnen deze regio daarom extra aandacht voor het aanbod van sociaalmaatschappelijke voorzieningen op en nabij knooppunten. De ambitie is dat knooppunten meer en meer ontmoetingsplaatsen worden met een passend aanbod van mobiliteit en voorzieningen, bijvoorbeeld met inzet van monumentale stationsgebouwen. Knooppunten leveren zo ook een waardevolle bijdrage aan de leefbaarheid binnen de regio en fungeren als (laatste) verbinding naar de grote stad met alle voorzieningen, zoals een hoge school/universiteit, ziekenhuizen.

De knooppunten zijn ook van strategisch belang om de transitie naar duurzame mobiliteit verder vorm te geven. Laadvoorzieningen, aanbod van elektrisch vervoer, stimuleren van fietsen en lokale opwekking van duurzame energie zijn allemaal aspecten waaraan op de knooppunten gewerkt wordt.

De provincies Friesland, Groningen en Drenthe kiezen samen met o.a. gemeenten, maatschappelijke organisaties en instellingen bewust voor een brede aanpak van knooppuntopgaven. Vanuit deze aanpak wordt de komende jaren de focus gelegd op een aantal specifieke problemen, zoals: de toegankelijkheid, uitbreiding van (keten)voorzieningen, transferknelpunten, klimaatbestendigheid en de bereikbaarheid van knooppunten. De aangegeven focusknooppunten zijn goede voorbeelden waar deze kansen worden gezien. De ervaringen die hier worden opgedaan, bieden input voor de opgaven op andere knooppunten. De knooppuntaanpak blijft echter wel maatwerk. Iedere locatie is uniek, met een andere omgeving, andere gebruikers en andere potentie.

Van overkoepelend belang is het gemak voor iedere reiziger om de diverse keuzemogelijkheden te vinden en te gebruiken. Een goede informatievoorziening en digitalisering zijn daarbij bijvoorbeeld cruciaal.

Specifiek voor deze regio speelt de mogelijke komst van nieuwe treinverbindingen, zoals de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. De eventuele komst zal effect hebben op bestaande knooppunten en de aanleg van enkele nieuwe knooppunten vergen. Deze nieuwe knooppunten bieden daarbij wel ruimte voor extra woningbouw met bijbehorende voorzieningen, zoals in het Deltaplan is verwoord. Dit biedt ook kansen om de huidige verstedelijking meer te spreiden.

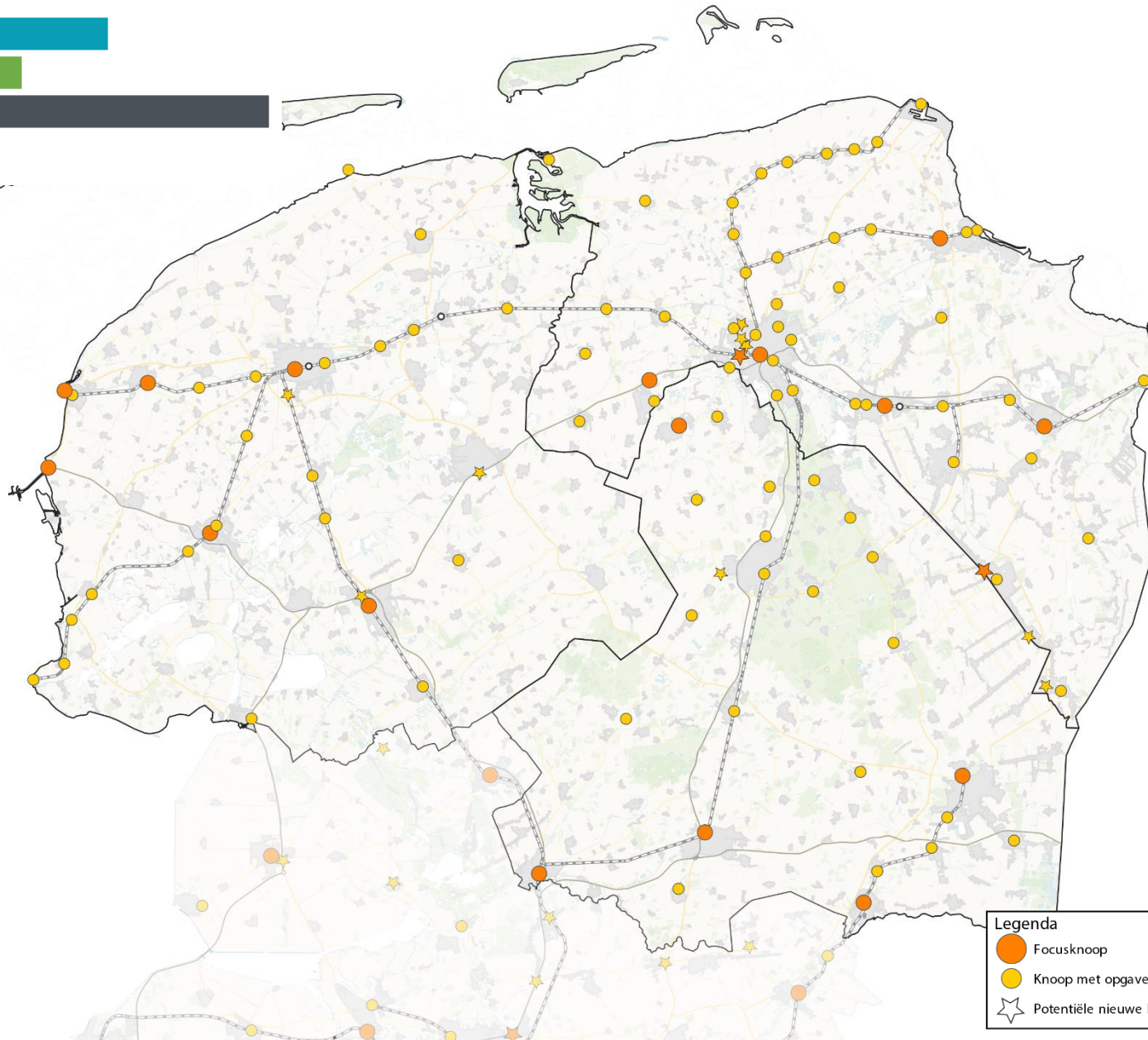
Naast het treinverkeer wordt veel belang gehecht aan de overige modaliteiten. Zo is er een groot Bus-Rapid-Transit (BRT) netwerk dat de hiaten in het treinnetwerk opvult en de bereikbaarheid van de stedelijke centra op peil houdt. Door dit grote BRT netwerk zijn er ook veel multimodale knooppunten zonder trein, maar met bus. De goed functionerende P+R-terreinen rondom de stad Groningen (zoals P+R hubs Hoogkerk en Haren) zijn hier een goed voorbeeld van. Een betrouwbare en snelle doorstroming op de Rijks, provinciale en gemeentelijke wegen is bij deze multimodale busknooppunten van belang. Ook een goede inrichting van het voor- en natransport (onder andere toegankelijke looproutes, fietsvoorzieningen, bagagevervoer naar de eilanden, overstapmogelijkheden naar WMO-vervoer en deelauto's) draagt bij aan de aantrekkelijkheid en inclusiviteit van het (openbaar) vervoer.

Overzicht knooppunten Noord

Treinstations	66
Overige knooppunten	43
Knooppunten totaal	109
Focusknooppunten	18

Status focusknooppunten

	Handelingsperspectief ongevoerd	Onderzoek/initiatief	Verkenning/plaanuitwerking	Uitvoering/realisatie
Coevorden				
Emmen				
Hoogeveen				
Meppel				
Roden				
Franeker				
Harlingen Haven				
Heerenveen				
Leeuwarden				
Sneek				
Zurich Kop Afsluitdijk				
Appingedam				
Groningen				
Groningen Suikerunie				
Hoogezand-Sappemeer				
Leek A7				
Stadskanaal				
Winschoten				



Legenda	
	Focusknoop
	Knoop met opgave(n)
	Potentiële nieuwe knoop



4.4 Landsdeel Oost

In Oost-Nederland, bestaande uit de provincies Gelderland en Overijssel, spelen verschillende opgaven waar de ontwikkeling van OV-knooppunten een rol in speelt. Zo zetten de provincies in op ontwikkeling van (bestaande) OV-knooppunten die stedelijke gebieden beter bereikbaar kunnen maken, onder andere door het bieden van een comfortabel en snel vervoer vanaf een P+R. Daarnaast bereikt een aantal OV-knooppunten de grenzen van de capaciteit of voldoen ze niet meer aan de gebruikerswensen. De ontwikkeling van OV-knooppunten gaat in samenhang met mogelijke aanpassingen aan het regionale OV-netwerk, om stedelijke en landelijke gebieden beter te verbinden. Het doel is dat de reiziger wordt gefaciliteerd bij het maken van de slimste en schoonste keuze op ieder moment.

Verstedelijking in dit landsdeel vindt hoofdzakelijk plaats in de regio's Zwolle, Twente, Arnhem-Nijmegen en Foodvalley. Wens is om de woningen zoveel mogelijk in de nabijheid van (bestaande) knooppunten te bouwen. Verstedelijking heeft daarom impact op de omliggende knooppunten. Beide provincies kijken daarnaast breder naar de gehele stationsomgeving. Hubs moeten een meerwaarde hebben voor het gehele gebied en het versterken van de leefbaarheid in de regio.

Ook wordt gekeken naar de overige schaalniveaus. Er wordt belang gehecht aan een goed netwerk op regionaal, landelijk en internationaal niveau. Zo zijn er diverse oost-westcorridors die de verbinding met de Randstad vormen. Veel knooppunten hebben een relatie met andere regio's en het gebruik van stations op deze lijnen zal naar verwachting toenemen. Daarnaast hebben snelheidsverhogingen op spoorlijnen en de keuze voor een bepaald goederentracé impact op knooppunten in de regio.

De provincie Gelderland heeft al circa 30 knooppunten onderzocht, waarvan er circa 10 uitvoeringsmiddelen ontvangen vanuit de provincie. Dit zijn knooppunten

die bijdragen aan het vergroten van de bereikbaarheid, het bevorderen van ketenmobiliteit en het ontlasten van de mobiliteitsdruk in stedelijke gebieden. Hierbij ligt de focus op stedelijke hubs, stadsrandhubs en regionale hubs.

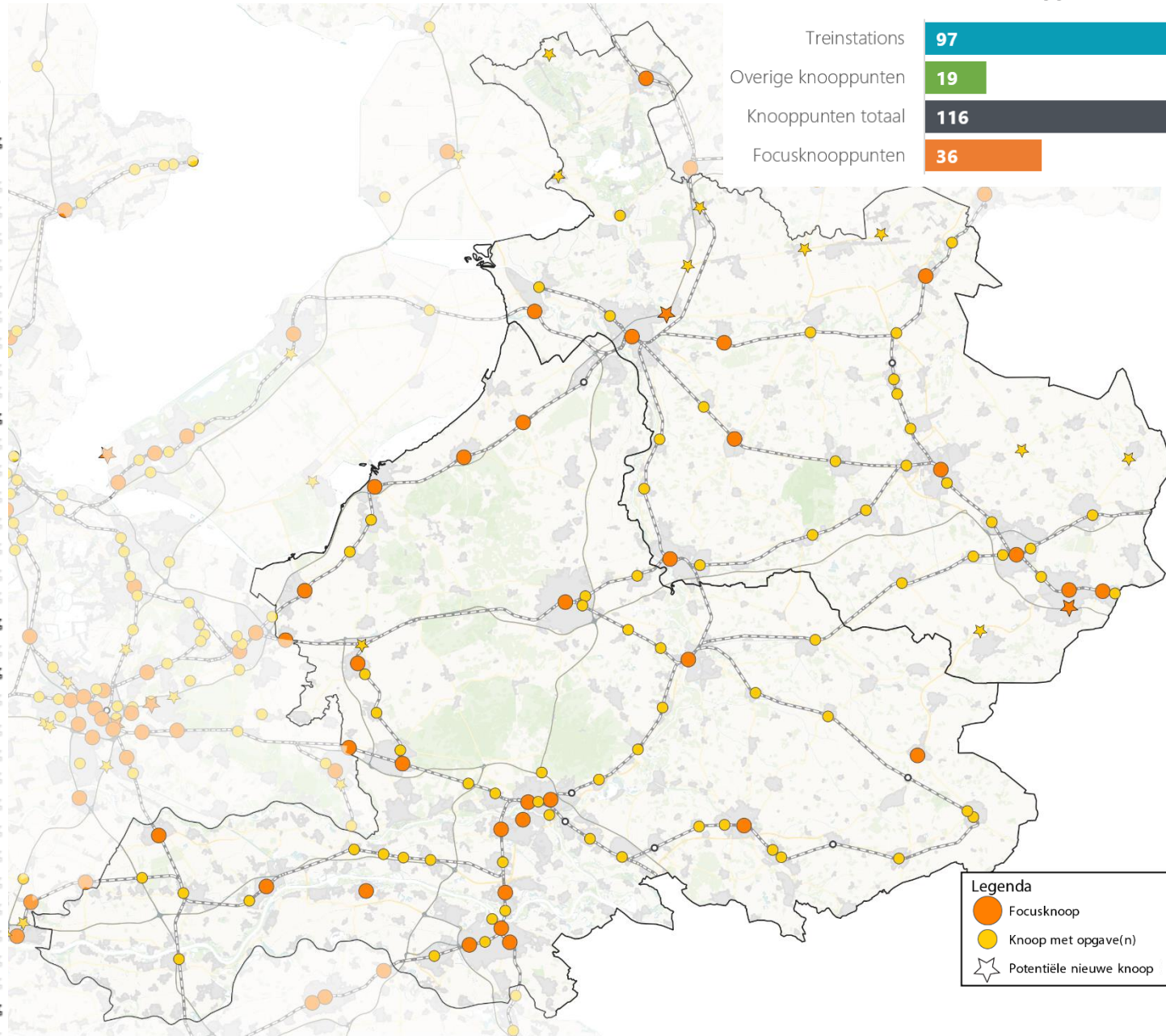
Binnen de provincie Overijssel wordt de ontwikkeling van OV-knooppunten programmatisch aangepakt, zoals omschreven in de Routekaart hubs. De hubs worden ontwikkeld in samenhang met opgaven met betrekking tot verstedelijking, leefbaarheid, klimaatadaptatie en de energietransitie. Daarnaast heeft Overijssel specifieke aandacht voor leefbaar platteland, bijvoorbeeld door in te zetten op nabijheid van voorzieningen (op hubs), en zet Overijssel in op een kwaliteitsslag in het regionaal OV.

Status focusknooppunten

Handlingsperspectief uiterste	Onderzoek/initiatief	Verkenning/plenwerkking	Uitvoering/realisatie	Handlingsperspectief	
				uiterste	uiterste
Apeldoorn	☉	☞	🚧	☉	☉
Arnhem Centraal	☉	☞	🚧	☉	☉
Arnhem P+R Gelredome	☉	☞	🚧	☉	☉
Arnhem Presikhaaf	☉	☞	🚧	☉	☉
Arnhem Zuid	☉	☞	🚧	☉	☉
Barneveld Centrum	☉	☞	🚧	☉	☉
Culemborg	☉	☞	🚧	☉	☉
Doetinchem	☉	☞	🚧	☉	☉
Druten busstation	☉	☞	🚧	☉	☉
Ede-Wageningen	☉	☞	🚧	☉	☉
Groenlo	☉	☞	🚧	☉	☉
Harde ('t)	☉	☞	🚧	☉	☉
Harderwijk	☉	☞	🚧	☉	☉
Hoevelaken	☉	☞	🚧	☉	☉
Nijkerk	☉	☞	🚧	☉	☉
Nijmegen	☉	☞	🚧	☉	☉
Nijmegen Dukenburg	☉	☞	🚧	☉	☉
Nijmegen Heyendaal	☉	☞	🚧	☉	☉
Nijmegen P+R Noord	☉	☞	🚧	☉	☉
Nunspeet	☉	☞	🚧	☉	☉
Tiel	☉	☞	🚧	☉	☉
Veenendaal-De Klomp	☉	☞	🚧	☉	☉
Zutphen	☉	☞	🚧	☉	☉
Almelo	☉	☞	🚧	☉	☉
Dalfsen	☉	☞	🚧	☉	☉
Deventer	☉	☞	🚧	☉	☉
Enschede	☉	☞	🚧	☉	☉
Enschede De Eschmarke	☉	☞	🚧	☉	☉
Enschede Zuiderval	☉	☞	🚧	☉	☉
Hardenberg	☉	☞	🚧	☉	☉
Hengelo	☉	☞	🚧	☉	☉
Kampen Zuid	☉	☞	🚧	☉	☉
Raalte	☉	☞	🚧	☉	☉
Steenwijk	☉	☞	🚧	☉	☉
Zwolle	☉	☞	🚧	☉	☉
Zwolle Hessenpoort	☉	☞	🚧	☉	☉

Overzicht knooppunten Oost

Trainstations	97
Overige knooppunten	19
Knooppunten totaal	116
Focusknooppunten	36



Legenda	
●	Focusknoop
●	Knoop met opgave(n)
☆	Potentiële nieuwe knoop



4.5 Landsdeel Midden

Het landsdeel Midden bestaat uit de provincie Utrecht, waarbij moet worden opgemerkt dat er ook een relatie is met veel omliggende gebieden en OV-knooppunten. De afgelopen 25 jaar is veel geïnvesteerd in uitbreiding van spoor, tram en HOV in de provincie Utrecht en zijn veel stations, tram- en busknooppunten toegevoegd of vernieuwd.

Het is de verwachting dat het OV-gebruik op alle schaalniveaus de komende twintig jaar fors doorgroeit. Dat geldt ook voor het gebruik van de meeste knooppunten in de provincie Utrecht. Ook ontbreken er nog knooppunten, met name ter ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties en als multimodaal overstappunt.

Verstedelijking is een belangrijke reden geweest om via UNed met knooppunten aan de slag te gaan. Tot 2040 willen Rijk en regio ruimte maken voor 100.000 – 110.000 banen en 133.000 tot 165.000 nieuwe woningen (waarvan 83.500 vóór 2030); voor het grootste deel rond OV-knooppunten. Vooral rond de zogeheten metropool- en regiopoorten van de stad/regio Utrecht, maar ook rond knooppunten in de regio Amersfoort en Foodvalley.

Knooppuntontwikkeling is ook van groot belang om de steden leefbaar en bereikbaar te houden. Dat doen we door het autoverkeer en parkeren in hoogstedelijk gebied te ontmoedigen en met P+R's een alternatief aan te bieden. Deze P+R's worden doorontwikkeld tot volwaardige hubs in de regio en aan de stadsranden. Dit gebeurt door niet alleen rail- en BRT-vervoer aan te bieden naar de stadscentra, maar ook met deel- en doelgroepenvervoer en voldoende en kwalitatieve stallingen voor tweewielers. Daarbij is van belang dat het overstappen op een knooppunt gemakkelijker wordt en het wachten voldoende veilig en aantrekkelijk is, waardoor het een prettige plek is om te verblijven. Het geheel, ook

wel publiek vervoer genoemd, maakt het voor iedereen mogelijk om duurzaam en betaalbaar te reizen.

Rijk en regio hebben ook andere ambities met knooppuntontwikkeling. Zo is de ambitie om via de groene buitenpoorten de recreatieve landschappen beter met duurzaam vervoer te ontsluiten en om op de metropoolpoorten economische clusters te ontwikkelen.

Bovendien is het van belang de drukte op straat rond Utrecht Centraal te beperken. Dat kan o.a. door (fietsende) OV-reizigers die niet in het centrum hoeven te zijn een alternatieve route te bieden via andere OV-knooppunten (Leidsche Rijn Centrum, Westraven, Vaartsche Rijn en Overvecht). Dit concept noemen we het "wiel met spaken".

In goed overleg zijn de focusknooppunten benoemd. Dit zijn vooral de knooppunten waar rijk en regio gezamenlijk een meervoudige opgave zien, zoals een laag reizigersoordeel, onvoldoende basisniveau en te weinig fietsstallingen of overige faciliteiten. Veel van deze knooppunten zijn ook opgenomen in de MIRT-afspraken (UNed, MIRT-Verkenning OV en Wonen, taskforce stationsstallingen). Andere (en deels dezelfde) knooppunten maken deel uit van het TBOV-programma voor de netwerkontwikkeling spoor (Utrecht-Arnhem, A1-corridor) of van kansrijke BRT-routes, zoals de A28-corridor (Amersfoort-USP) en BGU (Breda-Gorinchem-Utrecht).

Naast deze netwerkopgaven op de meer langere termijn wordt binnen de regio onderscheid gemaakt tussen drie belangrijke kortere termijn opgaven:

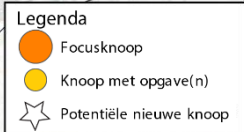
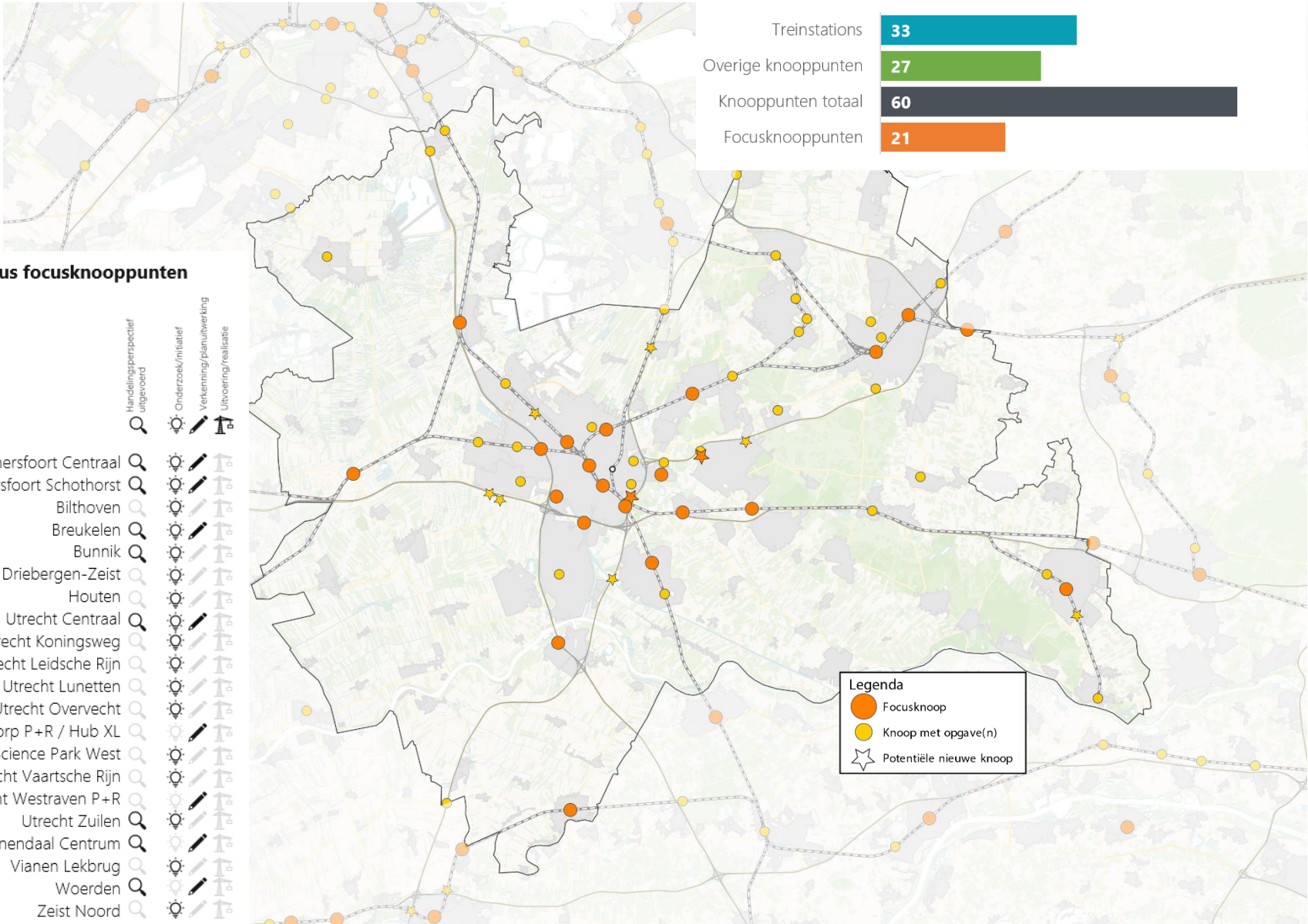
- Ontwikkeling van voldoende en aantrekkelijke multimodale hubs;
- Optimale ontsluiting directe omgeving en tegengaan infra-barrières;
- Op orde brengen basisniveau beheer en onderhoud (schoon, heel en veilig).

Overzicht knooppunten Midden



Status focusknooppunten

	Handelingsperspectief uitgevoerd	Onderzoek/initiatief	Verkenning/planuitwerking	Uitvoering/realisatie
Amersfoort Centraal	☐	☑	☑	☑
Amersfoort Schothorst	☐	☑	☑	☑
Bilthoven	☐	☑	☑	☑
Breukelen	☐	☑	☑	☑
Bunnik	☐	☑	☑	☑
Driebergen-Zeist	☐	☑	☑	☑
Houten	☐	☑	☑	☑
Utrecht Centraal	☐	☑	☑	☑
Utrecht Koningsweg	☐	☑	☑	☑
Utrecht Leidsche Rijn	☐	☑	☑	☑
Utrecht Lunetten	☐	☑	☑	☑
Utrecht Overvecht	☐	☑	☑	☑
Utrecht Papendorp P+R / Hub XL	☐	☑	☑	☑
Utrecht Science Park West	☐	☑	☑	☑
Utrecht Vaartsche Rijn	☐	☑	☑	☑
Utrecht Westraven P+R	☐	☑	☑	☑
Utrecht Zuilen	☐	☑	☑	☑
Veenendaal Centrum	☐	☑	☑	☑
Vianen Lekbrug	☐	☑	☑	☑
Woerden	☐	☑	☑	☑
Zeist Noord	☐	☑	☑	☑





4.6 Landsdeel Zuid

Binnen landsdeel Zuid vallen drie provincies: Zeeland, Noord-Brabant en Limburg. De opgaven in deze provincies tonen overeenkomsten, maar ook duidelijke verschillen.

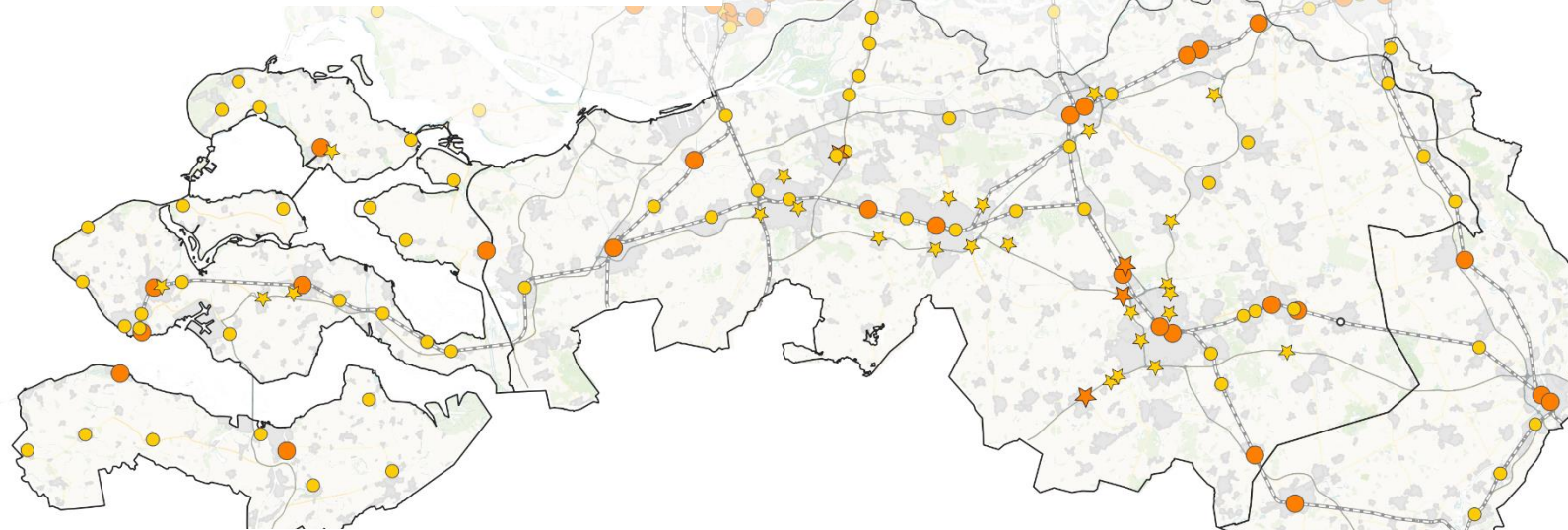
In Zeeland wordt het OV-netwerk doorontwikkeld met snellere buslijnen in combinatie met fijnmazige mobiliteit. Vanwege de extra snelle trein vragen de stations in Goes, Middelburg en Vlissingen een kwaliteitsimpuls als knooppunt. En vanwege de beperkte hoeveelheid spoor wordt ingezet op een hoogwaardige busverbinding van noord naar zuid (Rotterdam-Zierikzee-Goes-Terneuzen-Gent). In Zierikzee en Terneuzen zijn nieuwe hubs, directer aan de hoogwaardige busverbinding nodig. Deze busverbinding verbindt tevens het havengebied waarin ruim 100.000 mensen werken.

Met name in de grotere steden in Noord-Brabant vindt bevolkingsgroei plaats in diverse clusters. Er wordt gericht op het verbeteren en ontwikkelen van de huidige knooppunten en het beter verbinden van stad en regio met hubs. Bovendien worden nieuwe stadsrandhubs toegevoegd aan de randen van steden om het autoverkeer af te vangen en reizigers verder te vervoeren met het openbaar vervoer. Hierbij wordt ook ingezet op samenwerking met grote werkgevers.

De knooppuntopgave in Limburg is heel divers. Er spelen verschillende dynamieken, van vergrijzing in het zuiden tot vergroening in het noorden. Ook de samenstelling van huishoudens gaat veranderen. Deze ontwikkelingen leiden naar verwachting tot een stabilisatie of lichte groei van de mobiliteit in de regio. De opgave (die breder is dan enkel bereikbaarheid) die hierdoor ontstaat vraagt om een specifieke aanpak, die zich naast het oplossen van knelpunten ook richt op het realiseren van een kwaliteitsimpuls en een mobiliteitstransitie. Het huidige sterke regionale (trein)netwerk met veel knooppunten is daarin een goede basis. Het blijven investeren in de kwaliteit van dit unieke netwerk en het versnellen van het mobiliteitssysteem zijn belangrijke speerpunten. Dit geldt ook voor de verbindingen met Duitsland en België en de raakvlakken tussen goederen- en personenverkeer.

Overzicht knooppunten Zuid

Treinstations	81
Overige knooppunten	66
Knooppunten totaal	147
Focusknooppunten	35



Status focusknooppunten

	Handelingsperspectief uitgevoerd	Onderzoek/misatief	Verkenning/plaanuitwerking	Uitvoering/realisatie
Beek-Elsloo	☐	☐	☐	☐
Blerick	☐	☐	☐	☐
Eijsden	☐	☐	☐	☐
Maastricht	☐	☐	☐	☐
Maastricht-Randwyck	☐	☐	☐	☐
Sittard	☐	☐	☐	☐

Venlo	☐	☐	☐	☐
Venray	☐	☐	☐	☐
Weert	☐	☐	☐	☐
Best	☐	☐	☐	☐
Best A2	☐	☐	☐	☐
Deurne	☐	☐	☐	☐
Eersel A67	☐	☐	☐	☐
Eindhoven Centraal	☐	☐	☐	☐
Eindhoven Strijp-S	☐	☐	☐	☐
Gilze-Rijen	☐	☐	☐	☐
Helmond	☐	☐	☐	☐
Hertogenbosch ('s)	☐	☐	☐	☐
Hertogenbosch Oost ('s)	☐	☐	☐	☐
Maarheeze	☐	☐	☐	☐
Oirschot / Best A58	☐	☐	☐	☐

Oosterhout Amphia	☐	☐	☐	☐
Oss	☐	☐	☐	☐
Oss West	☐	☐	☐	☐
Ravenstein	☐	☐	☐	☐
Roosendaal	☐	☐	☐	☐
Tilburg Universiteit	☐	☐	☐	☐
Zevenbergen	☐	☐	☐	☐
Breskens	☐	☐	☐	☐
Goes	☐	☐	☐	☐
Middelburg	☐	☐	☐	☐
Terneuzen ziekenhuis	☐	☐	☐	☐
Tholen	☐	☐	☐	☐
Vlissingen	☐	☐	☐	☐
Zierikzee	☐	☐	☐	☐

Legenda	
●	Focusknoop
●	Knoop met opgave(n)
☆	Potentiële nieuwe knoop

5. Landelijke ontwikkelingen

In 2021 hebben partijen ten behoeve van de Actie-agenda OV-knooppunten een kaartbeeld gemaakt van diverse lopende landelijke programma's en studies met impact op OV-knooppunten.

In 2022 is in de bestuurlijke overleggen BO Leefomgeving en BO MIRT een groot aantal aanvullende afspraken gemaakt over OV-corridors (spoor, bus, tram en metro) en OV-knooppunten. Een deel van deze afspraken betreft afspraken om nader onderzoek te doen en een ander deel betreft investeringen. De investeringen vloeien grotendeels voort uit afspraken in het coalitieakkoord om € 7,5 mld. beschikbaar te stellen voor de goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen.

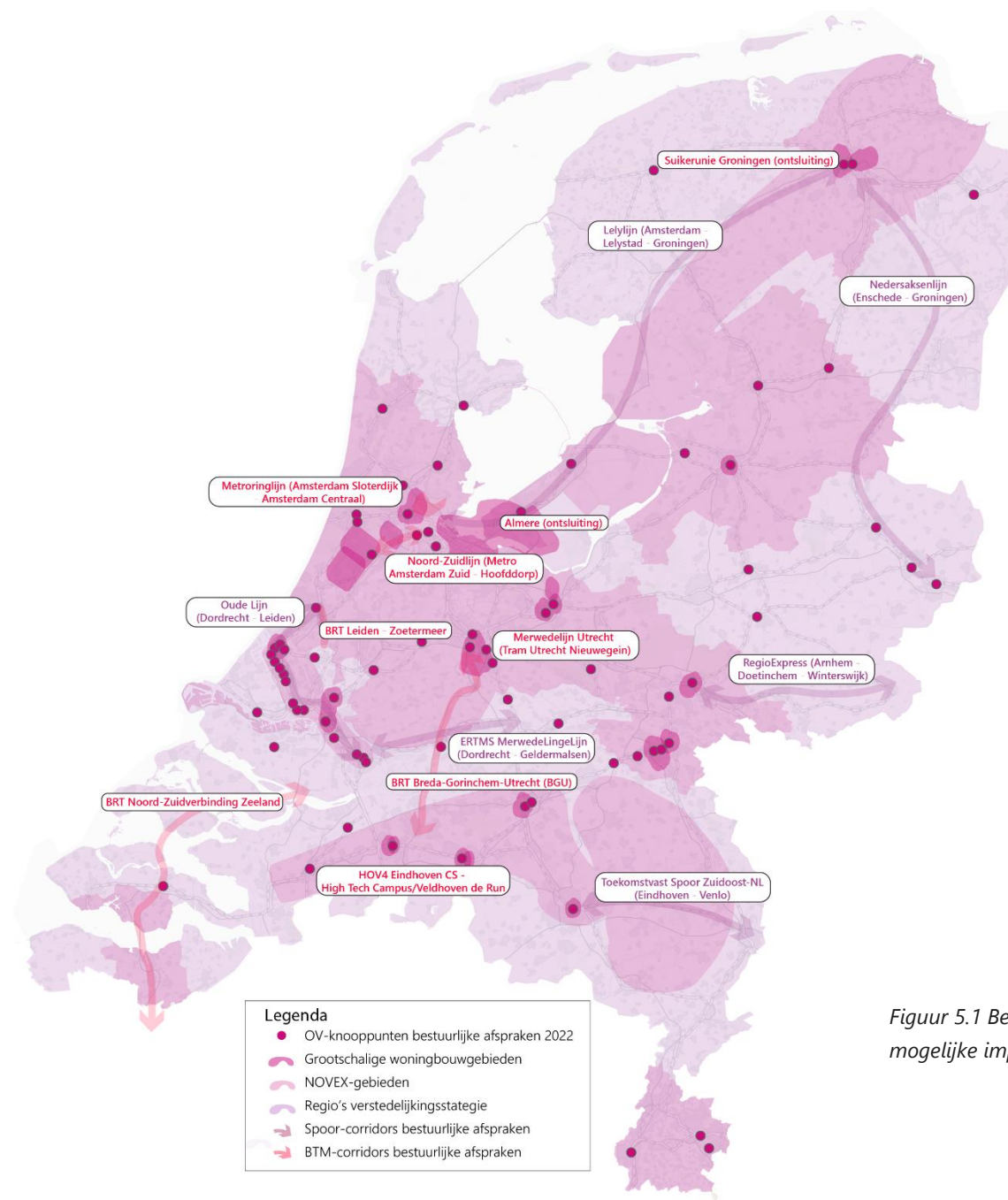
Het kaartbeeld op de volgende pagina biedt een overzicht van deze afspraken uit 2022, daar waar een mogelijke impact op OV-knooppunten wordt verwacht.

Zo kunnen aanpassingen aan OV-corridors soms aanpassingen vragen aan aanpassingen op OV-knooppunten. Dit kan kansen bieden om het OV-knooppunt integraal te bekijken en ook andere opgaven aan te pakken. Voor de meeste corridors op de kaart dienen de minimale aanpassingen en mogelijke aanvullende ambities op de OV-knooppunten langs het traject nog verder uitgewerkt te worden. Ook kan in gevallen van nieuwe verbindingen de aanleg van nieuwe OV-knooppunten nodig zijn. Vaak zijn de exacte locaties en specificaties hiervoor ook nog niet uitgewerkt.

De afspraken over OV-knooppunten zijn ook zeer divers van aard en vragen veelal nog om verdere uitwerking. In sommige gevallen gaat het over de grootschalige

aanpak van het gehele OV-knooppunt, in andere gevallen gaat het om de aanpak van een deelopgave van het OV-knooppunt zoals de herinrichting van een stationsplein, het uitbreiden van een fietsenstalling of parkeervoorziening, of het verbeteren van de loop- en fietsroutes rondom het OV-knooppunt.

Hoewel de exacte impact op de OV-knooppunten vaak nog onduidelijk is, is in elk geval duidelijk dat de grote hoeveelheid aan afspraken de ambities uit de Actie-agenda OV-knooppunten weer een stap dichterbij brengt.



Figuur 5.1 Bestuurlijke afspraken 2022 met mogelijke impact op OV-knooppunten

Bijlage: Knooppuntopgaven

Een overzicht van alle knooppunten, inclusief opgaven, status en eventuele toelichting is te downloaden in Excel via [deze link](#). Via deze link zijn ook kaartbeelden per landsdeel te downloaden inclusief nummering die correspondeert met de tabel.

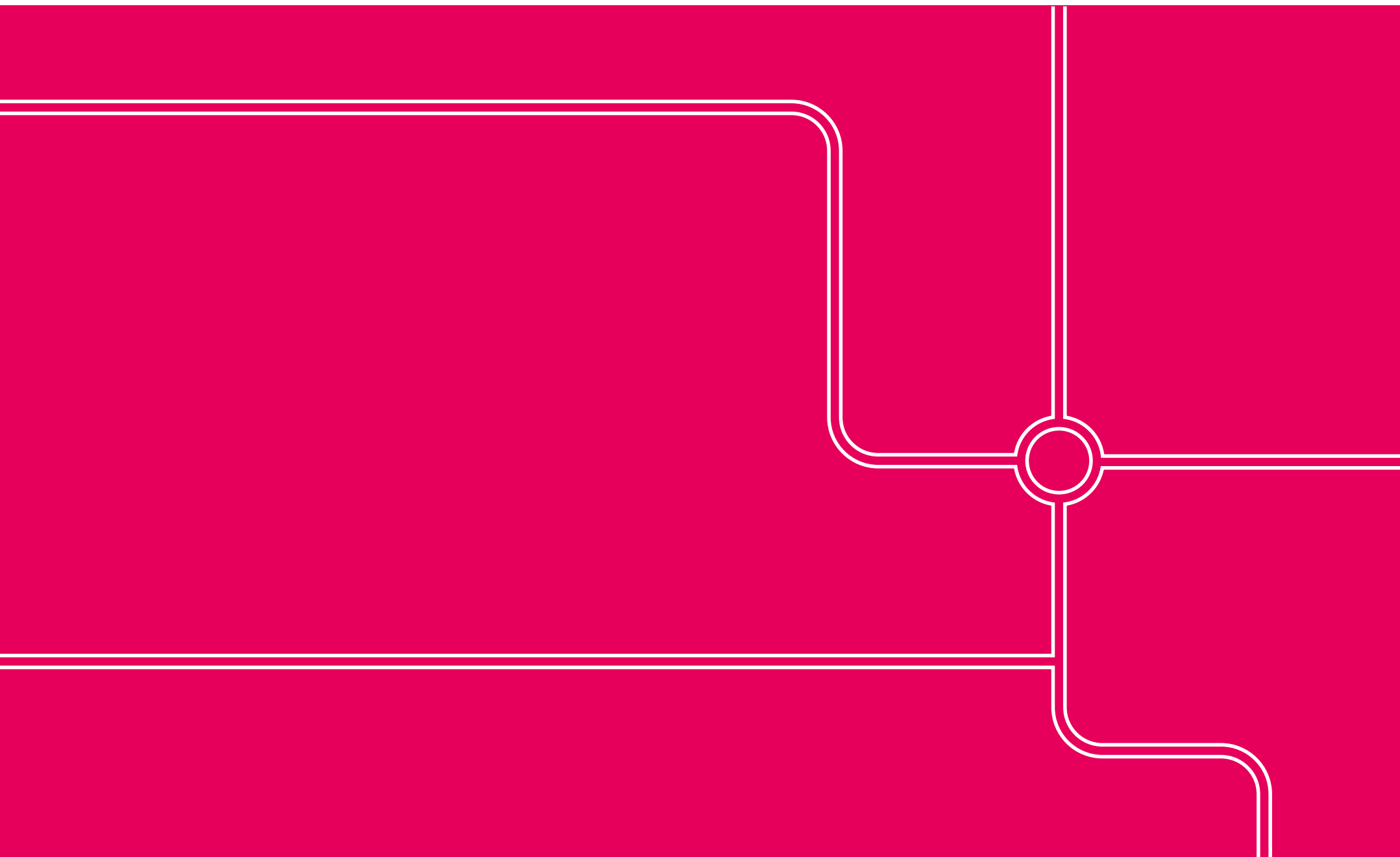
In de tabel zijn de volgende opgaven opgenomen:

- **Kwaliteit/leefbaarheid:** Zijn er nu of tot 2040 opgaven op en rondom het knooppunt met betrekking tot de (ruimtelijke) kwaliteit en beleving tijdens het reizen of verblijven?
- **Ketenmobiliteit:** Zijn er nu of tot 2040 opgaven op het gebied van ketenmobiliteit: is er goede overstap tussen de verschillende vervoersmiddelen?
- **Netwerkontwikkeling:** Zijn er nu of tot 2040 verwachte veranderingen in het OV-netwerk (trein, bus, tram en metro) die een significante impact hebben op het functioneren van het knooppunt?
- **Capaciteit knooppunt:** Is er nu en tot 2040 voldoende ruimte voor reizigers en voorzieningen aanwezig? (te weinig capaciteit op het perron is onderdeel van 'transfercapaciteit').
- **Gebiedsontwikkeling:** Zijn er nu of tot 2040 woningbouwplannen en/of andere gebiedsontwikkelingen in de omgeving van het knooppunt die naar verwachting



een significante impact hebben op het functioneren van het knooppunt?

-
- **Klanttevredenheid:** Is de huidige klanttevredenheid relatief laag? (algemeen oordeel station lager dan een 7,0 op basis van meting 2022). 
- **Fietscapaciteit:** Zijn er nu of tot 2040 opgaven op het knooppunt op het gebied van de capaciteit voor fietsparkeren? (op basis van cijfers oktober 2022). 
- **Transfercapaciteit:** Zijn er nu of tot 2040 opgaven op de stations met betrekking tot transfercapaciteit? Dit zijn de stations die een 3 of hoger scoren in het ProRail-risicomodel perronveiligheid. Dit gaat alleen over transferknooppunten op de perrons en niet op andere plekken op de stations. 



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32