

# Tweede update gebiedsgerichte uitwerking OV-knooppunten



# Inleiding

In het kader van het programma Toekomstbeeld OV is in juni 2022 de landelijke Actie-agenda OV-knooppunten opgeleverd. De ontwikkeling van OV-knooppunten is een cruciaal onderdeel van de mobiliteitstransitie en verdere verduurzaming van mobiliteit. De Actie-agenda richt zich het versnellen van de integrale aanpak van knooppunten voor openbaar vervoer (OV) en verbetering van de besluitvorming op regionaal en nationaal niveau.

Als onderdeel hiervan zijn voor elk landsdeel de focusknooppunten vastgesteld en opgaven op het gebied van OV-knooppunten uitgewerkt. In 2023 is een eerste update hiervan uitgevoerd. Deze rapportage beschrijft de resultaten van de tweede update, die eind 2024 is uitgevoerd.

Om te komen tot deze update zijn in elk van de zes landsdelen een tweetal ambtelijke werksessies georganiseerd. Daarbij waren vertegenwoordiging van ProRail, NS Stations, Rijksoverheid (IenW en VRO), Rijkswaterstaat, provincies, vervoerregio's en enkele grote gemeenten aanwezig.

In de werksessies zijn per regio de belangrijkste thematische aandachtspunten en ontwikkelingen op gebied van OV-knooppunten opgehaald, zoals deelmobiliteit, relatie met de woningbouwopgave en samenwerking om tot realisatie te komen. Een aantal van deze thema's spelen in alle regio's en zijn in deze update daarom als landelijke thema's uitgewerkt.

Hiernaast is de status van de focusknooppunten gezamenlijk geactualiseerd. Om te bepalen welke knooppunten als focusknooppunten gezien worden is de definitie zoals opgenomen in de Actie-agenda OV-knooppunten gehanteerd:

- De belangrijkste knopen waar de provincie/vervoerregio al aan de slag is of mee aan de slag wil.
- (Voor zover het treinstations betreft) onderschreven door ProRail/NS Stations
- Met complexe opgaven waarbij meerdere overheidslagen / betrokken partijen nodig zijn
- Zoveel mogelijk gebaseerd op bestuurlijke ambities

In de sessies is gezamenlijk bepaald bij welke focusknooppunten er sprake is van een gewijzigde status, of wanneer er sprake is van eventuele nieuwe focusknooppunten of wensknopen.



# Landelijke thema's

Naast regio-specifieke vraagstukken, die per landsdeel worden beschreven in deze rapportage, zijn er overkoepelende thema's die meerdere gebieden raken en een gezamenlijke aanpak vereisen. Onderwerpen zoals verstedelijking, deelmobiliteit, toegankelijkheid en de relatie tussen woningbouw en mobiliteit hebben impact op het hele land en vragen om een integrale visie. Onderstaand worden deze landelijke thema's beschreven, met aandacht voor de belangrijkste uitdagingen en kansen met betrekking tot ov-knooppuntontwikkeling.

## Samenwerking met gemeenten versterken om de gezamenlijke ontwikkeling van woningbouw en ov-knooppunten mogelijk te maken

Gemeenten spelen een cruciale rol in het initiëren en uitvoeren van woningbouwprojecten. Vooral kleinere gemeenten hebben echter te maken met uitdagingen op het gebied van menselijke capaciteit en specifieke expertise. Dit kan ertoe leiden dat mobiliteitsmaatregelen, zoals knooppuntontwikkelingen, aan de voorkant niet altijd volledig worden meegenomen. Daarnaast hebben gemeenten vaak ook opdrachten die aansluiten bij hun eigen programma's voor de omgeving. Dit sluit echter niet altijd aan bij wat vanuit het knooppunt of de mobiliteitsbehoefte op die specifieke plek nodig is.

In verschillende regio's zorgt het toenemende aantal projecten ervoor dat prioriteren lastig is, gezien de beperkte middelen en personele capaciteit. Ondanks deze uitdagingen zijn er goede voorbeelden waar het proces effectief wordt beheerd. Dit laat zien dat samenwerking veel potentie heeft, maar ondersteuning nodig blijft.

## Financiële uitdagingen en kansen bij gemeenten

De ontwikkeling van OV-knooppunten en ruimtelijke projecten wordt mede bepaald door de financiële mogelijkheden van gemeenten. Hoewel er veel plannen en ambities zijn, stagneert de voortgang soms door beperkte financiële middelen bij de gemeenten en afnemende cofinanciering. Daarbij is het voor gemeenten een uitdaging om binnen een kort tijdsbestek een realistische kosteninschatting te maken, mede doordat specifieke expertise hiervoor vaak ontbreekt. Dit kan in een later stadium tot bijstellingen in de plannen leiden.

Tegelijkertijd liggen er kansen, zoals Europese subsidies, die met de juiste voorbereiding en samenwerking benut kunnen worden. Het is belangrijk om de financiële uitdagingen, de benodigde ondersteuning en de expertisebehoefte in kaart te brengen, zodat gemeenten deze projecten effectief kunnen realiseren.



## Belangrijke signaleringen

- 1. Capaciteitsuitdagingen:** Gemeenten, vooral kleinere, kampen met beperkte capaciteit en expertise, wat gevolgen heeft voor mobiliteitsmaatregelen en knooppuntontwikkeling.
- 2. Financiële uitdagingen:** Gemeenten staan onder druk door afnemende regionale cofinanciering en onzekerheid over toekomstige middelen. Hierdoor blijven sommige plannen in de beginfase steken, ondanks beschikbare subsidies voor OV-knooppunten en woningbouw.
- 3. Strategische samenwerking:** Gemeenten spelen een belangrijke rol in het aanvragen van subsidies en het nemen van vervolgstappen. Dit vraagt om een strategische aanpak en samenwerking, zeker wanneer meerdere gemeenten betrokken zijn bij een knooppunt op het grondgebied van één gemeente.

Het versterken van de financiële basis en capaciteit van gemeenten is dus essentieel om OV-knooppunten succesvol te ontwikkelen. Dit kan worden bereikt door:

- 1. Vergroten van toegang tot financiële middelen:** Gemeenten ondersteunen bij het aanvragen van subsidies en het benutten van beschikbare financiële middelen, zowel nationaal als Europees.
- 2. Samenwerking stimuleren:** Het verbeteren van afstemming tussen gemeenten, regio's en andere betrokken partijen om gezamenlijke projecten te realiseren.
- 3. Capaciteitsopbouw:** Investeren in kennisdeling, projectondersteuning en expertise om gemeenten te helpen projecten sneller en efficiënter uit te voeren.

Met een gezamenlijke aanpak kunnen financiële en organisatorische beperkingen worden aangepakt, om samen te werken aan de ontwikkeling van OV-knooppunten.

## Verstedelijking en woningbouw rond ov-knooppunten belangrijke drijfveer voor OV-knooppunt ontwikkeling

De groei van stedelijke gebieden in Nederland zet druk op het mobiliteitssysteem en benadrukt de cruciale rol van openbaar vervoer bij het ondersteunen van verdere verstedelijking. Goede OV-verbindingen en knooppunten zijn onmisbaar om steden leefbaar en bereikbaar te houden, zowel voor nieuwe bewoners als voor bestaande gebruikers. Verstedelijking fungeert daarom niet alleen als een drijfveer voor de ontwikkeling van OV, maar biedt ook kansen om mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling beter met elkaar te verbinden.

De toename van woningen en werklocaties in stedelijke gebieden resulteert in een groeiende vraag naar mobiliteit. OV-knooppunten spelen hierbij een centrale rol, omdat ze efficiënt vervoer mogelijk maken en bijdragen aan de bereikbaarheid van stedelijke regio's. Grootchalige woningbouwprojecten, zoals langs de Oude Lijn en in Midden-Nederland, tonen aan dat verstedelijking onlosmakelijk verbonden is met OV-ontwikkeling. Voor een succesvolle verstedelijking moet het OV-netwerk daarom niet alleen meegroeien, maar ook anticiperen op de mobiliteitsbehoeften van de toekomst.

### Ruimtelijke uitdagingen bij verstedelijking

De intensivering van stedelijke gebieden leidt tot complexe ruimtelijke vraagstukken rondom OV-knooppunten. Beschikbare ruimte is beperkt en moet worden gedeeld tussen verschillende functies, zoals woningbouw, fietsvoorzieningen, parkeerplaatsen maar ook de logistieke operatie van OV-knooppunten. Bij rangeerterreinen is het zoeken naar de balans tussen behoud technische/operationele capaciteit van een knooppunt en een knooppunt als aantrekkelijk bezoek- en verblijfsgebied. Naast de publieke ruimtes vereist een goed functionerend knooppunt ook voldoende "werkruimte" voor bijvoorbeeld de logistieke operatie. Dit vraagt om slimme en efficiënte inpassing van mobiliteitsvoorzieningen. Tegelijkertijd ontstaan er knelpunten bij het reserveren van ruimte voor toekomstige ontwikkelingen, omdat deze vaak concurreren met andere stedelijke functies, zoals autoluwe initiatieven of groenvoorzieningen.

Een voorbeeld hiervan is de locatie van nieuwe woningen aan de achterzijde van stations, wat vraagt om extra interwijkverbindingen, infrastructuur en uitbreiding van knooppuntvoorzieningen. Hoewel dergelijke verbindingen essentieel zijn voor een goede aansluiting op het OV-netwerk, lopen deze projecten soms vast door financieringsproblemen of beperkte beschikbare ruimte.

## Investeringen in OV voor duurzame groei

Om verstedelijking op een duurzame manier te ondersteunen, zijn gerichte investeringen in OV nodig. Dit omvat niet alleen het verbeteren van bestaande verbindingen en het verhogen van de frequentie van treinen, maar ook de ontwikkeling van nieuwe hubs en knooppunten én het aanpassen van bestaande knooppunten om groeiende capaciteit op te kunnen vangen. Lopende projecten, zoals het MIRT-onderzoek naar de A12-zone en de Merwedelijn, laten zien hoe OV-ontwikkeling kan bijdragen aan de mobiliteitstransitie en de bereikbaarheid van stedelijke regio's. Het succes van deze projecten hangt echter af van vroegtijdige samenwerking tussen overheden, vervoerders en andere belanghebbenden.

Verstedelijking en OV-ontwikkeling vragen om een integrale aanpak waarin ruimtelijke planning en mobiliteitsbeleid nauw op elkaar en in samenhang worden afgestemd. Gemeenten, provincies, vervoerders, NS Stations en het Rijk moeten gezamenlijk werken aan oplossingen om de mobiliteitsbehoeften van groeiende steden te faciliteren. Dit vraagt om:

1. **Langetermijnplanning:** Het tijdig reserveren van fysieke ruimte voor OV-knooppunten en mobiliteitsvoorzieningen in verstedelijkingsprojecten.
2. **Gerichte investeringen:** Het versterken van OV-infrastructuur en het ontwikkelen van bestaande en nieuwe knooppunten om toekomstige reizigersgroei op te vangen.
3. **Slimme inpassing:** Optimaliseren van het ruimtegebruik rondom knooppunten, met aandacht voor een balans tussen woningbouw, mobiliteit en andere stedelijke functies.

## Inpassing van deelmobiliteit ov-knooppunten

De opkomst van deelmobiliteit speelt een steeds grotere rol in het versterken van het openbaar vervoersysteem en de mobiliteitsketen. Deelmobiliteit biedt een oplossing voor het eerste en laatste deel van de reis en maakt OV toegankelijker en aantrekkelijker. Het ontsluit niet alleen stedelijke gebieden, maar biedt ook kansen voor landelijke regio's, waar maatwerkoplossingen nodig zijn. OV-knooppunten moeten mee ontwikkelen van traditionele overstapplaatsen tot integrale mobiliteitshubs, waar verschillende vervoersvormen samenkomen en reizigers een naadloze overstapervaring krijgen. De juiste integratie van deelmobiliteit, zoals deelscooters, deelauto's en elektrische fietsen, kan de bereikbaarheid verbeteren, reizen flexibeler maken en bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Naast deelfietsen- en scooters is het belangrijk om andere vormen van publieke mobiliteit te integreren, zoals deelauto's en maatwerkoplossingen voor specifieke doelgroepen. Tegelijkertijd brengt deze ontwikkeling nieuwe uitdagingen met zich mee op het gebied van organisatie, ruimtegebruik en samenwerking.

Door deelmobiliteit regionaal te coördineren, wordt afstemming gecreëerd tussen verschillende aanbieders en knooppunten. Deze aanpak laat zien hoe deelmobiliteit niet alleen in steden, maar ook in omliggende gebieden kan worden ingezet om reizigers flexibele en betrouwbare vervoersopties te bieden.

#### Uitdagingen en kansen:

1. **Ruimtelijke integratie:** OV-knooppunten hebben meer ruimte nodig voor deelmobiliteit, zoals laadpunten en veilige stallingen, zonder dat andere functies zoals fietsenstallingen of K+R-plekken worden verdrongen.
2. **Regionale organisatie:** Samenwerking tussen gemeenten, provincies, vervoerders, NS Stations, ProRail en aanbieders is essentieel om deelmobiliteit efficiënt en gebruiksvriendelijk te integreren.
1. **Lokale behoeften:** Mobiliteitshubs moeten aansluiten bij de context: in steden ligt de nadruk op intensieve integratie, terwijl landelijke regio's maatwerk en doelgroepenvervoer vereisen.

#### Toegankelijkheid bij OV-knooppunten

Toegankelijkheid van OV-knooppunten is een belangrijke prioriteit, maar de uitvoering in de praktijk blijkt complex. Hoewel er middelen beschikbaar zijn bij decentrale overheden vanuit het Bestuursakkoord Toegankelijkheid en bij ProRail vanuit het Programma Toegankelijkheid, zijn deze vaak onvoldoende om aan alle noodzakelijke verbeteringen te voldoen. Daarnaast hebben verschillende partijen, zoals gemeenten, provincies, NS Stations en ProRail, uiteenlopende prioriteiten, wat de haalbaarheid en voortgang van regionale en lokale ambities onder druk zet.

De uitdagingen rondom toegankelijkheid bij OV-knooppunten vragen om integrale samenwerking tussen alle betrokken partijen. Gemeenten, provincies, NS Stations en ProRail moeten elkaars belangen, zoals toegankelijkheid, goed op elkaar afstemmen. Met deze samenwerking is het mogelijk om zowel grote knooppunten als kleinere stations toegankelijk te maken voor alle reizigers.

#### Onderhoud, innovatie en ambities

Naast toegankelijkheid speelt ook het onderhoud van bestaande stations en het ontwikkelen van innovatieve oplossingen een belangrijke rol. Het vinden van een balans tussen onderhoud en innovatie is cruciaal om de kwaliteit van OV-knooppunten te waarborgen. ProRail en NS Stations richten zich bijvoorbeeld op het volledig zelfstandig toegankelijk maken van alle stations voor 2030, terwijl gemeenten en provincies vaak specifieke regionale wensen en kleinere stations als prioriteit hebben.

#### Belangrijkste signaleringen:

1. **Verskillende prioriteiten:** NS Stations en ProRail hebben in sommige gevallen andere prioriteiten dan gemeenten en provincies, door type knelpunt of aanpakken van specifieke regionale wensen. Hier dient aandacht en afstemming over te zijn.
2. **Balans tussen onderhoud en innovatie:** Naast het ontwikkelen van nieuwe voorzieningen is goed onderhoud van bestaande stations een belangrijke opgave. De focus van ProRail en NS Stations ligt bij het volledig zelfstandig toegankelijk maken van alle stations voor 2030.



Station Sassenheim 2 - Mediatheek Rijksoverheid Tineke Dijkstra

Station Sassenheim - Mediatheek Rijksoverheid Fotograaf Tineke Dijkstra

# Landsdeel Zuidvleugel



De Zuidvleugel is een van de drukste landsdelen van Nederland en staat voor een van de grootste woningbouwopgaven van het land. De combinatie van sterke bevolkingsgroei, grote passagiersaantallen en een complexe stedelijke omgeving brengt aanzienlijke uitdagingen met zich mee. Er worden momenteel veel nieuwe stations onderzocht om in te spelen op de groeiende behoefte aan goed openbaar vervoer in deze dichtbevolkte en economisch belangrijke regio.

## Verstedelijking belangrijke drijfveer voor ontwikkeling OV-knooppunten

De provincie Zuid-Holland staat voor een enorme uitdaging: het realiseren van een kwart van de landelijke woningbouwopgave. Deze grote vraag naar woningen vraagt om slimme verstedelijking, waarbij de ontwikkeling van OV-knooppunten een cruciale rol speelt. Het combineren van woningbouw en mobiliteit vormt een belangrijke opgave in lopende en toekomstige MIRT-verkenningen, zoals die van de Oude Lijn en de Oeververbinding.

## Ruimtelijke dilemma's in de Zuidvleugel

Naast de focus op verstedelijking doen zich in Zuid-Holland specifieke ruimtelijke dilemma's voor, vooral in het MRDH-gebied. Terwijl stedelijke verdichting langs bestaande OV-assen zoals de Oude Lijn plaatsvindt, blijven er regio's met een lagere dichtheid die minder goed ontsloten zijn. Dit leidt tot complexe keuzes in mobiliteitsbeleid, waarbij het zoeken naar een balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en economische ontwikkeling centraal staat. Deze ruimtelijke dilemma's vereisen samenwerking tussen overheden, vervoerders en andere betrokken partijen om een toekomstbestendig mobiliteitssysteem te realiseren.

## Ontsluiting 'kleinere' steden en landelijk gebied

Naast de ontwikkeling van grote, prioritaire knooppunten is het van belang om ook te investeren in de ontsluiting van kleinere steden en minder stedelijke gebieden. Dit geldt met name voor gebieden buiten de traditionele drukke assen, zoals de Oude Lijn of voor de wat kleinere stations tussen de grote knopen in. Knopen in deze gebieden die in de huidige situatie minder goed bereikbaar zijn, zoals Dordrecht, Zwijndrecht, Barendrecht en Spijkenisse, worden de komende jaren steeds belangrijker voor een goed functionerend mobiliteitssysteem.



Fietsenstalling Dordrecht - Beeldbank provincie Zuid-Holland [O] Fred Libochant

## Uitdagingen in kleinere steden

In kleinere steden zijn er specifieke uitdagingen, zoals het parkeren bij stations. Steeds vaker worden P+R-faciliteiten verplaatst naar locaties buiten de stedelijke gebieden. Dit komt onder andere door capaciteitsproblemen op de huidige locaties en door de toenemende ruimteconcurrentie als gevolg van verdere verdichting. Dit brengt echter het risico met zich mee dat kleinere steden vooral als parkeerlocatie voor grotere steden gaan dienen, wat weerstand oplevert. De vraag is dan ook: "Waar komen de P+R-faciliteiten dan wél?" Het parkeerbeleid moet worden afgestemd en worden geïntegreerd in een bredere corridor aanpak, waarbij het gehele mobiliteitssysteem wordt bekeken om de P+R-strategie te optimaliseren.


## Ontsluiting in landelijke gebieden


Ook minder stedelijke gebieden, zoals de zuidelijke eilanden en de polder, vragen om aandacht. Deze regio's behoren tot de minst OV-bereikbare gebieden. Hoewel verstedelijking hier plaatsvindt, blijft de ontsluiting door middel van OV een uitdaging. R-Net corridors spelen een belangrijke rol in deze regio's en zijn grotendeels op orde, met uitbreiding van buslijnen, zoals op Hoeksche Waard. Er wordt geëxperimenteerd met het faciliteren van deelmobiliteit bij busknooppunten, maar dit blijkt een zoektocht. Het toevoegen van knooppuntwaarde in deze landelijke gebieden blijft een belangrijk aandachtspunt.

## Sociale veiligheid op OV-knooppunten

### Uitdaging: slecht scorende stations in de regio

Sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt binnen het openbaar vervoer en bij OV-knooppunten. In de regio bevinden zich drie van de tien slechtst scorende stations op het gebied van sociale veiligheid. Dit benadrukt de noodzaak om extra maatregelen te nemen om reizigers een veilige en prettige reiservaring te bieden.

 Focusknooppunt	Handelings- perspectief opgesteld	Onderzoek/ initiatief	Verkenning/ planuitwerking	Uitvoering/ realisatie
<b>Arkel</b>				
Barendrecht				
Boven Hardinxveld				
Delft Campus				
Den Haag Centraal				
Den Haag HS				
Den Haag Laan van NOI				
Den Haag Mariahoeve				
Den Haag Moerwijk				
Dordrecht				
<b>Dordrecht Leerpark</b>				
Dordrecht Stadspolders				
Gorinchem				
Gorinchem West				
Gouda				
<b>Gouda Zuidplas</b>				
Hardinxveld Blauwe Zoom				
Hardinxveld-Giessendam				
<b>Hazerswoude Rijndijk</b>				

 Focusknooppunt	Handelings- perspectief opgesteld	Onderzoek/ initiatief	Verkenning/ planuitwerking	Uitvoering/ realisatie
<b>Heinenoord busstation</b>				
Leerdam				
Leiden Centraal				
Nieuwerkerk a/d IJssel				
Rijswijk				
<b>Rijswijk Buiten</b>				
Rotterdam Centraal				
Rotterdam Lombardijen				
Rotterdam Stadionpark				
<b>Rotterdam van Nelle</b>				
Rotterdam Zuid				
Schiedam Centrum				
<b>Schiedam Kethel</b>				
Sliedrecht				
Sliedrecht Baanhoek				
Voorburg				
Voorhout				
Zoetermeer				
Zwijndrecht				

LEGENDA: **Nieuw focusknooppunt** | Geen focusknooppunt meer | **Nieuw wensknoppunt**

# Landsdeel Noordvleugel



Tot 2030 dienen er tienduizenden woningen gebouwd te worden in de Noordvleugel. Dat zorgt voor een toenemende ruimte- en mobiliteitsvraag. Op de oude voet doorgaan kan niet meer. Vanuit duurzaamheid en leefbaarheid is dit niet langer gewenst. De goed bereikbare locaties moeten daarom zoveel mogelijk worden gebruikt voor woningbouw en bedrijvigheid. Veel van deze locaties liggen in of nabij een OV-knooppunt waarbij de OV-infrastructuur als ruggengraat voor de verstedelijking fungeert. Het bouwen nabij OV-knooppunten zorgt ervoor dat 1) mensen dichtbij werk en voorzieningen kunnen wonen of er in korte tijd naartoe kunnen reizen met het OV, 2) er minder toename van verkeer op de weg is (i.e. is minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en minder files) en 3) de beschikbare ruimte in de stad beter kan worden benut en het omringende landschap kan worden gespaard.

## Opgaven op korte en lange termijn

Op OV-knooppunten in Noord-Holland spelen verschillende uitdagingen op korte en lange termijn. Zo zijn er operationele uitdagingen op het gebied van sociale veiligheid en klimaatadaptatie op korte termijn. Tegelijkertijd zijn er opgaven en projecten voor OV-knooppunten op de langere termijn. Het risico bestaat dat investeringen op lange termijn ervoor zorgen dat opgaven op korte termijn onderbelicht raken. Daarnaast is het de vraag in hoeverre investeringen op korte termijn gerechtvaardigd zijn, als op lange termijn bijvoorbeeld sprake is van een grootschalige vernieuwing van een station. De opgave hierbij is om ervoor te zorgen dat ambities en keuzes elkaar op korte en lange termijn kunnen versterken.

## Fasering OV-knooppunten samen laten gaan met gebiedsontwikkeling

Op korte termijn zijn veel investeringen in woningbouw gepland. Tegelijkertijd zijn er op korte termijn onvoldoende middelen beschikbaar om OV-knooppunten mee te laten groeien met gebiedsontwikkelingen. Het risico bestaat dat dit op den duur gaat knellen. OV-knooppunten kunnen de extra vervoersvraag op een gegeven moment mogelijk niet meer aan. Dit geldt bijvoorbeeld voor de gebiedsontwikkeling Almere Pampus, waarbij onduidelijk is hoe de huidige OV-oplossingen in het gebied zich gaan verhouden tot toekomstige OV-oplossingen na de volledige realisatie van het gebied en eventuele komst van de IJmeerverbinding. Een belangrijke uitdaging hierbij is om de fasering van OV-knooppunten zoveel mogelijk samen te laten gaan met de fasering van gebiedsontwikkeling. Het uitspreken van ambities en keuzes op dezelfde tafels is hierbij essentieel.

## OV-knooppunten zonder gebiedsontwikkeling

Vanwege de woningbouwopgave gaat veel focus en budget naar gebiedsontwikkelingen rondom OV-knooppunten. Daarmee krijgen deze OV-knooppunten ook eerder prioriteit. Het risico bestaat echter dat OV-knooppunten zonder gebiedsontwikkeling onder sneeuwen. Dit kan ertoe leiden dat de mobiliteitsvoorzieningen op OV-knooppunten niet meer aansluiten op de behoeften van de reiziger of grotere opgaven ontstaan op gebied van sociale onveiligheid. Het is daarom essentieel om ook investeringen te blijven doen in OV-knooppunten met geringe of geen woningbouwopgave.

## Eenzijdige spitsrichting

Door de enorme druk op woningbouw verkleuren de beoogde programma's van verdichting rondom stations. Hierdoor is veelal sprake van minder functiemenging: meer wonen en minder functies zoals werken en voorzieningen. In de Noordvleugel is vaak sprake van een drukke (spits)richting en een minder drukke (tegenspits)richting. Dit geldt bijvoorbeeld voor de corridors vanuit Alkmaar en Hoorn via Zaanstad naar Amsterdam. Een scheve balans tussen functies leidt ertoe dat de disbalans tussen de spits- en tegenspitsrichting verder wordt versterkt. Daarnaast speelt mee dat deze eenzijdige piekmomenten op OV-knooppunten zich concentreren rondom de spitsperiodes. Dit brengt uitdagingen met zich mee op het gebied van sociale veiligheid gedurende de rest van de dag.


## Gezonde balans tussen woningbouw en andere functies

Voor functiemenging worden verschillende definities gehanteerd. Het is van belang om een eenduidige definitie te kiezen en de huidige functiemenging rondom OV-knooppunten inzichtelijk te maken. Daarna kunnen afspraken worden gemaakt over de gewenste functiemenging per type OV-knooppunt. Sturing vanuit de overheid op deze gewenste functiemenging helpt in het creëren van een gezonde balans tussen wonen, werken en andere functies.


## OV-knooppunten bekijken vanuit netwerkperspectief naar functie en doelgroep

Vanwege de woningbouwopgave neemt de druk op het wegennet de komende jaren verder toe. Gemeenten zetten steeds vaker in op een mobiliteitstransitie door o.a. OV-gebruik te stimuleren en autogebruik te verminderen. Een OV-knooppunt kan reizigers verleiden om deels met het OV te reizen. Een OV-knooppunt brengt echter ook een ruimtelijk vraagstuk met zich mee, terwijl ook gebiedsontwikkeling en andere voorzieningen in toenemende mate om ruimte rondom stations vragen. Niet op alle locaties is een OV-knooppunt altijd wenselijk, bijvoorbeeld omdat de herkomsten van gebruikers in de directe omgeving van het station liggen. Het is daarom belangrijk om per corridor vanuit een netwerkperspectief te kijken naar geschikte locaties en functies van de verschillende OV-knooppunten en de gewenste doelgroepen op deze locaties.



 Focusknooppunt	Handelings- perspectief opgesteld	Onderzoek/ initiatief	Verkenning/ planuitwerking	Uitvoering/ realisatie
Alkmaar		💡		
Almere Buiten	🔍	💡		
Almere Centrum		💡		
Almere Pampus West (IJmeerverbinding)		💡		
Almere Poort	🔍	💡		
Amsterdam Amstel	🔍	💡	✍️	
Amsterdam Bijlmer ArenaA	🔍		✍️	
Amsterdam Centraal				🏗️
Amsterdam Haven-Stad		💡		
Amsterdam Lelylaan	🔍		✍️	🏗️
Amsterdam Muiderpoort	🔍	💡		
Amsterdam Sloterdijk	🔍	💡	✍️	
Amsterdam Zuid				🏗️
<b>Beverwijk</b>	🔍	💡		
Duivendrecht	🔍		✍️	
Emmeloord busstation		💡		
Emmeloord Lelylijn	🔍	💡		
Haarlem		💡	✍️	
Haarlem Nieuw-Zuid	🔍			🏗️



 Focusknooppunt	Handelings- perspectief opgesteld	Onderzoek/ initiatief	Verkenning/ planuitwerking	Uitvoering/ realisatie
Haarlem Spaarnwoude	🔍	💡	✍️	🏗️
Heerhugowaard	🔍	💡	✍️	🏗️
Hilversum	🔍	💡	✍️	
Hoofddorp	🔍		✍️	
Hoorn		💡	✍️	🏗️
Lelystad Centrum			✍️	🏗️
<b>Lelystad Zuid</b>				
<b>Muiden P+R</b>			✍️	
Purmerend	🔍	💡		
Schiphol Airport		💡		🏗️
Uitgeest	🔍		✍️	
Zaandam Kogerveld	🔍	💡		

LEGENDA: **Nieuw focusknooppunt** | Geen focusknooppunt meer | Nieuw wensknoppunt

# Landsdeel Noord



Noord-Nederland is een uitgestrekte en veelzijdige regio, bekend om haar weidse landschappen, rustige dorpen en historische steden. Ondanks de charme van deze omgeving vormt mobiliteit hier een uitdaging, mede door de lage bevolkingsdichtheid en de grote reisafstanden. Wat de regio bovendien uniek maakt, is dat er meerdere vervoerders actief zijn binnen het openbaar vervoer. Dit kan echter nadelen met zich meebrengen, zoals extra overstaptijd door het opnieuw in- en uitchecken bij verschillende poortjes. Het efficiënter afstemmen van deze systemen is daarom een belangrijke focus om de bereikbaarheid en gebruiksvriendelijkheid van het openbaar vervoer in Noord-Nederland te verbeteren.

## Samenhang met ontwikkeling breed OV-netwerk

Knooppunten functioneren niet op zichzelf, maar maken deel uit van een breder netwerk. Goede voorbeelden van samenhangende ontwikkelingen zijn:

1. **NOVEX Zwolle, Meppel en Hoogeveen:** Dit programma richt zich op het versterken van de regio Zwolle als een belangrijk knooppunt in het nationale en regionale mobiliteitsnetwerk. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de stations van Zwolle, Meppel en Hoogeveen zelf, maar ook naar de bredere samenhang met omliggende knooppunten, vervoersstromen en de benodigde infrastructuur.
2. **Groningen Suikerunie:** Hier wordt grootschalige woningbouw gecombineerd met de ontwikkeling van een sterk OV-knooppunt.
3. **Leeuwarden Werpsterhoeke:** Dit is een goed voorbeeld van een stationsgebied waar woningbouw en mobiliteit vanaf het begin gezamenlijk zijn opgepakt.

## Knooppuntontwikkeling en afhankelijkheid van besluitvorming

De ontwikkeling van knooppunten in Noord-Nederland is sterk afhankelijk van de besluitvorming rondom grote infrastructuurprojecten zoals de Lelylijn, de Nedersaksenlijn en de Wunderline (Groningen – Bremen). Hoewel deze projecten veel potentie bieden voor de bereikbaarheid en economische groei van de regio, duren de besluitvorming en uitvoering vaak jaren. Afwachten is geen optie, omdat belangrijke kansen voor knooppuntontwikkeling anders verloren gaan. De regio moet zelfstandig verder bouwen aan sterke knooppunten, ongeacht de uitkomsten van deze spoorprojecten.



Bron: Hub Groningen Drenthe

Bij projecten zoals de Nedersaksenlijn ontstaat een specifieke uitdaging doordat bestaande busstations niet altijd op dezelfde locaties liggen als de beoogde treinstations. Dit betekent dat er een nieuwe knoop kan ontstaan. Hieruit volgt de noodzaak om meerdere scenario's of varianten te ontwikkelen, waarin zowel de huidige situatie (busstations) als de toekomstige situatie (treinstations) wordt meegenomen. Dit vraagt om een slimme, flexibele aanpak waarin beide modaliteiten gefaciliteerd blijven, zonder dat de ene ontwikkeling ten koste gaat van de andere.

Een belangrijk aandachtspunt is dat bestaande busstations moeten blijven functioneren, terwijl tegelijkertijd wordt nagedacht over de infrastructuur en bereikbaarheid van nieuwe treinstations. Dit vraagt om gerichte investeringen op twee niveaus: enerzijds om de kwaliteit van de busstations te waarborgen, anderzijds om te anticiperen op de komst van de Nedersaksenlijn.

## Lelylijn

De onzekerheid rondom grote spoorprojecten zoals de Lelylijn heeft ook gevolgen voor ruimtelijke planning en woningbouwopgaven. Gemeenten weten bijvoorbeeld niet waar zij nieuwe woningbouwplannen moeten situeren, omdat het exacte tracé van de Lelylijn en de locaties van toekomstige stations nog niet bekend zijn. Dit kan leiden tot vertragingen in het realiseren van woningbouw, terwijl juist deze plannen vaak een directe vraag naar nieuwe of verbeterde knooppunten opleveren.

Knooppunten zoals Drachten en Heerenveen laten zien dat deze locaties ook zonder de Lelylijn een belangrijke rol spelen in de regionale mobiliteit. Het is daarom van belang dat deze knooppunten al in de huidige situatie optimaal functioneren, ongeacht of de Lelylijn uiteindelijk wordt gerealiseerd. Daarnaast is het belangrijk te benadrukken dat de ontwikkeling en realisatie van de Lelylijn nog vele jaren kan duren. In de tussentijd is het van groot belang dat er al goed functionerende knooppunten beschikbaar zijn.

## Maatschappelijke opgaven bij knooppuntontwikkeling

### Bereikbaarheids- en vervoersarmoede

In sommige regio's is er sprake van bereikbaarheids- of vervoersarmoede, wat inhoudt dat mensen beperkt toegang hebben tot mobiliteit en voorzieningen of dit niet kunnen, willen of durven gebruiken. Dit treft met name inwoners waarvoor een eigen auto niet meer betaalbaar is. Om deze problematiek aan te pakken, moet het openbaar vervoer steeds meer de ruggengraat van het mobiliteitsaanbod vormen, met als doel een goed dekkend OV-netwerk te realiseren.

Bij het oplossen van vervoersarmoede is het van belang niet alleen te focussen op het mobiliteitsaanbod zelf, maar ook op de onderliggende redenen waarom mensen reizen. Mobiliteitsvraagstukken moeten daarom worden benaderd vanuit de mobiliteitsvraag en gekoppeld aan het aanbod van voorzieningen.

Centraliseren van voorzieningen als meekoppelkans Een belangrijke strategie om vervoers- en bereikbaarheidsarmoede aan te pakken is het centraliseren van voorzieningen op knooppunten of andere strategische locaties. Dit vergroot niet alleen de bereikbaarheid, maar brengt ook sociale voordelen met zich mee. Door voorzieningen zoals scholen, zorginstellingen en gemeentelijke diensten te clusteren, ontstaan centrale hubs waar mensen eenvoudiger toegang hebben tot wat ze nodig hebben én elkaar kunnen ontmoeten. Dit kan zowel op kleine schaal, bijvoorbeeld via buurthuizen, als op grotere schaal, zoals bij treinstations. Bovendien draagt dit bij aan het versterken van de sociale cohesie in dunbevolkte gebieden.

Een goed voorbeeld hiervan is de aanpak in de Gemeente Het Hogeland, waar het plan is om het gemeentehuis te verplaatsen naar een dorpshuis en zo fungeert als centrale hub. Dit maakt niet alleen gemeentelijke voorzieningen toegankelijker, maar geeft ook een nieuwe functie aan het dorpshuis, wat helpt om deze belangrijke sociale ontmoetingsplek open te houden.

### Investerings in busstations en OV-financiering

Binnen de aanpak van maatschappelijke opgaven spelen OV-knooppunten zoals busstations een cruciale rol. Deze locaties bieden niet alleen toegang tot mobiliteit, maar kunnen ook functioneren als toegangspoorten tot voorzieningen en diensten. Investerings in busstations zijn daarom essentieel om vervoersarmoede te verminderen en regio's beter te verbinden.

Een uitdaging hierbij is dat de financiering van het OV onder druk staat. Zo is de bijdrage van de OV-studentenkaart aan vervoerders afgenomen, wat gevolgen heeft voor hun inkomsten. Minder financiering betekent dat investeringen in OV-infrastructuur, zoals busstations, moeilijker worden. Dit benadrukt de noodzaak van innovatieve financieringsmodellen en samenwerking tussen gemeenten, provincies, NS Stations en vervoerders om OV-knooppunten toekomstbestendig te maken.

## BRT-knooppunten

### Knooppunten voor bus en taxi: ontstaan en uitdagingen

BRT-knooppunten zijn niet alleen bedoeld voor busvervoer, maar kunnen ook functioneren als knooppunten voor taxi's. Veel van deze knooppunten zijn ontstaan om buslijnen op elkaar aan te laten sluiten of de overstap van auto naar bus te faciliteren. Hoewel deze knooppunten goed worden gebruikt, functioneren ze niet altijd optimaal. Een belangrijk aandachtspunt is de sociale veiligheid, vooral tijdens de avonduren.

Locaties die 's avonds weinig activiteit hebben, voelen vaak onveilig aan. Dit kan worden verbeterd door het toevoegen van voorzieningen die ook 's avonds gebruikt worden, zoals horeca, winkels of andere verblijfsfuncties. Hiermee worden knooppunten aantrekkelijker en veiliger voor reizigers.

### Voorbeeld: Knooppunt Gieten

Het busknooppunt Gieten is een voorbeeld van een knooppunt waar efficiëntie juist leidt tot problemen. Hier komen alle bussen tegelijkertijd aan, waardoor de wachttijden minimaal zijn. Hoewel dit op papier ideaal lijkt, leidt het in de praktijk tot een onveilig gevoel, omdat reizigers nauwelijks verblijftijd hebben. Dit gebrek aan activiteit zorgt ervoor dat het knooppunt vooral in de avonduren verlaten aanvoelt, wat de sociale veiligheid onder druk zet.

### Financiering van regionaal OV: uitdagingen voor knooppunten


Een belangrijke uitdaging voor BRT-knooppunten is de financiering van het openbaar vervoer. Door veranderingen in de financiering van de OV-studentenkaart ontvangen vervoerders minder inkomsten, wat een financiële tegenvaller betekent voor concessieverleners. Hoewel er nog steeds middelen beschikbaar zijn voor regionaal openbaar vervoer, blijft het een uitdaging om concessies betaalbaar te houden. Dit heeft ook gevolgen voor investeringen in busstations en andere OV-knooppunten.


### Verschillen tussen provincies: Drenthe/Groningen en Friesland

In Drenthe en Groningen hebben de provincies een operationele verantwoordelijkheid en bepalen zij wie waar rijdt. Dit biedt meer zekerheid over het gebruik van knooppunten op lange termijn, waardoor investeringen beter onderbouwd kunnen worden. De knooppunten en een deel van het openbaar vervoernetwerk zijn daarnaast opgenomen in de omgevingsvisie van beide provincies. In Friesland ligt deze verantwoordelijkheid anders, wat kan leiden tot minder zekerheid en terughoudendheid bij investeringen in knooppunten.



Bron: Hub Groningen Drenthe

 Focusknooppunt	Handelings- perspectief opgesteld	Onderzoek/ initiatief	Verkenning/ planuitwerking	Uitvoering/ realisatie
Appingedam		💡		
Coevorden			✍️	🏗️
Drachten Lelylijn		💡		
Emmen	🔍	💡		
Franeker	🔍		✍️	
Groningen		💡		🏗️
Groningen Suikerunie		💡	✍️	
<b>Harlingen Haven</b>		💡		
Heerenveen			✍️	
Heerenveen Lelylijn		💡		
Hoogeveen		💡		
Hoogezand-Sappemeer			✍️	

 Focusknooppunt	Handelings- perspectief opgesteld	Onderzoek/ initiatief	Verkenning/ planuitwerking	Uitvoering/ realisatie
Leek A7		💡		
Leeuwarden		💡		🏗️
Leeuwarden-Camminghaburen		💡		
Leeuwarden Werpsterhoeke		💡		
Meppel			✍️	
Oosterwolde		💡		
Roden				🏗️
Sneek				🏗️
Stadskanaal				
Ter Apel Nedersaksenlijn		💡		
Winschoten		💡		
Zurich-Kop Afsluitdijk		💡		

LEGENDA: **Nieuw focusknooppunt** | Geen focusknooppunt meer | **Nieuw wensknoppunt**

# Landsdeel Midden



Landsdeel midden vormt het dynamische hart van het land, waar stedelijke centra, natuurgebieden en infrastructuur samenkomen. De stations in deze regio scoren over het algemeen hoog op stationsbeleving, dankzij hun goede bereikbaarheid en aansluiting op de omgeving. Veel van deze stations zijn nauw verweven met hun directe omgeving, waardoor uitdagingen en kansen vaak deel uitmaken van bredere ruimtelijke ontwikkelingen. Dit biedt mogelijkheden om mobiliteit, leefbaarheid en stedelijke groei op een slimme en geïntegreerde manier te combineren, waarmee de regio haar centrale rol binnen Nederland verder kan versterken.

## OV-knooppunten buiten de (grote) treinstations

Hoewel de focus in de regio vaak ligt op grote treinstations, is er ook expliciet aandacht voor OV-knooppunten buiten deze hoofdnetwerken. Dit is van belang, omdat niet alle belangrijke bestemmingslocaties direct in de buurt van treinstations liggen. Een goed voorbeeld hiervan is het Utrecht Science Park, een belangrijke locatie die momenteel niet optimaal verbonden is met OV-knooppunten. De vraag is hoe dergelijke bestemmingen efficiënter bereikbaar kunnen worden gemaakt via het openbaar vervoer, zodat zij beter kunnen profiteren van de regionale mobiliteitsontwikkelingen.


Daarnaast is er sprake van een achterstand van BTM-knooppunten (Bus, Tram, Metro) ten opzichte van treinstations. Deze achterstand verdient extra aandacht, omdat niet alle reizigersroutes via het spoor lopen. BTM-knooppunten spelen juist een cruciale rol in de ontsluiting van locaties die niet direct aan het spoor liggen. Het verbeteren van deze knooppunten is essentieel om een robuuster en inclusiever openbaar vervoersnetwerk te realiseren, dat een breder scala aan reizigers bedient en meer bestemmingen bereikbaar maakt.


Om de regionale bereikbaarheid verder te versterken, wordt er gewerkt aan de ontwikkeling van nieuwe hubs. Voorbeelden hiervan zijn Amersfoort-Noord, Vianen als BGU-knooppunt en Soesterberg als corridorhub. Daarnaast wordt Zeist-Noord benoemd als regiopoort, een knooppunt dat een belangrijke schakelfunctie vervult binnen de regionale mobiliteitsstructuur. Deze hubs zijn essentieel om de ontsluiting van de regio te verbeteren en de samenhang tussen verschillende vervoersmodaliteiten te versterken.

Westraven is een ander belangrijk knooppunt in de regio, maar wordt momenteel niet ervaren als een prettig overstappunt. Verdere aandacht en investeringen zijn nodig om Westraven als geheel te verbeteren en aantrekkelijker te maken voor reizigers.

Een ander aandachtspunt in de regio is de betrokkenheid van Rijkswaterstaat bij P+R-locaties. Rijkswaterstaat heeft voor de regio diverse studies gedaan naar regio- en corridorhubs, zoals beschreven in het rapport “Hub: de link tussen hoofdwegennet en duurzame mobiliteit”. Hiermee speelt Rijkswaterstaat juist een actieve rol bij knooppuntontwikkeling. Hun expertise en betrokkenheid bij P+R-locaties en andere OV-hubs bieden kansen om deze locaties nog beter te integreren in het OV-netwerk. Het versterken van de samenwerking met Rijkswaterstaat kan bijdragen aan het effectiever benutten van deze knooppunten en het verbeteren van de regionale mobiliteitsstructuur.



 Focusknooppunt	Handelings- perspectief opgesteld	Onderzoek/ initiatief	Verkenning/ planuitwerking	Uitvoering/ realisatie
Amersfoort Centraal	🔍		✍️	🏗️
Amersfoort Schothorst	🔍		✍️	
Bilthoven		💡		
Breukelen	🔍	💡	✍️	
Bunnik	🔍	💡		
Driebergen-Zeist		💡		
Houten		💡		
<b>Rhenen</b>	🔍			
Utrecht Centraal	🔍	💡	✍️	
Utrecht Koningsweg		💡		
Utrecht Leidsche Rijn	🔍	💡		

 Focusknooppunt	Handelings- perspectief opgesteld	Onderzoek/ initiatief	Verkenning/ planuitwerking	Uitvoering/ realisatie
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		💡	✍️	
Utrecht Science Park West	🔍			

LEGENDA: **Nieuw focusknooppunt** | Geen focusknooppunt meer | **Nieuw wensknoppunt**



Station Driebergen Zeist © Michel Kievits

# Landsdeel Oost



Oost-Nederland speelt een onderscheidende rol binnen de internationale verbindingen van Nederland. De regio fungeert als een belangrijke schakel in diverse internationale corridors, zoals de verbindingen met Duitsland en verder Europa in. Dankzij deze strategische ligging is Oost-Nederland niet alleen van belang voor personenvervoer, maar ook voor goederenvervoer en grensoverschrijdende samenwerking. Deze positie biedt unieke kansen voor economische groei en internationale uitwisseling, maar vraagt tegelijk om een slimme afstemming tussen infrastructuur, bereikbaarheid en regionale ontwikkelingen. Hierdoor staat de regio centraal in het versterken van zowel nationale als internationale verbindingen.

## Corridor-denken

### Kansen voor corridor-denken

Er liggen veel kansen in het benutten van corridor-denken en het versterken van de samenhang tussen knooppunten. Bij middelgrote stations worden momenteel gesprekken gevoerd om functies toe te voegen aan knooppunten, maar deze ontwikkelingen worden vaak nog afzonderlijk van elkaar opgepakt. Hierdoor wordt het proces per station herhaald, terwijl er meer synergie en efficiëntie te behalen valt door kennis te delen en een gezamenlijke aanpak te hanteren.

Gelderland laat met hun Regionaal Toekomstbeeld OV zien hoe het corridor-denken in de praktijk kan worden toegepast. Door knooppunten binnen een corridor vanuit een samenhangend perspectief te benaderen, kunnen prioriteiten beter worden bepaald. Dit voorkomt dat knooppunten binnen een corridor afzonderlijk worden ontwikkeld, wat negatieve gevolgen kan hebben voor het functioneren van de hele corridor. Daarnaast wordt inzichtelijk gemaakt hoe verbeterde overstapmogelijkheden op hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) reizigers kunnen stimuleren om de auto te laten staan.

Deze aanpak biedt kansen om efficiëntie te vergroten, regionale samenhang te versterken en reizigersstromen beter te faciliteren.

## De A1-corridor en de regio Zwolle

Een voorbeeld van het denken in corridors is de A1-corridor tussen Deventer en Apeldoorn. Hier ligt ook een wens om nieuwe stations te realiseren tussen Apeldoorn en Amersfoort. Dit zijn echter grootschalige projecten waarvoor duidelijke keuzes en prioriteiten gesteld moeten worden. De samenwerking vanuit Zwolle biedt hierin een positief voorbeeld: deze stad zoekt actief verbindingen over provinciegrenzen heen en denkt regionaal mee.

Naast spoorontwikkeling is het ook relevant om HOV-busverbindingen mee te nemen in het corridor-denken. Voor hoogwaardige busverbindingen (HOV/BRT) zijn de investeringen lager, waardoor er op korte termijn sneller stappen gezet kunnen worden. Een voorbeeld hiervan is de verbinding langs de N377. Door de flexibiliteit en snelheid van aanpassingen kunnen bussen een waardevolle aanvulling vormen binnen de corridors.

## Extra voorzieningen en kansen door corridor-denken

Het denken in corridors biedt niet alleen kansen voor samenhang, maar ook voor het toevoegen van nieuwe voorzieningen. Hierbij is het belangrijk om te kijken naar de samenhang tussen verschillende knooppunten binnen een corridor. Tegelijkertijd moet er rekening worden gehouden met de termijn waarop projecten gerealiseerd kunnen worden. Grootschalige investeringen, zoals nieuwe stations, vereisen een lange adem, maar kleinere projecten zoals HOV-buslijnen kunnen op korte termijn al bijdragen aan een beter functionerend netwerk. Het combineren van verschillende modaliteiten binnen corridors, zoals spoor en bussen, biedt een efficiënte manier om de bereikbaarheid en het gebruik van openbaar vervoer te verbeteren.

In het kader van het Europese TEN-T-netwerk liggen er ook kansen om corridors internationaal te verbinden. Een voorbeeld hiervan is de verbinding Zwolle-Twente-Münster, die het Europese netwerk kan versterken. Dit vraagt om een bredere blik en meer samenwerking over grenzen heen.

## Lelylijn & Nedersaksenlijn

### Afhankelijkheid van besluitvorming

De doorontwikkeling van plannen voor knooppuntontwikkeling is sterk afhankelijk van de besluitvorming rondom de Lelylijn en de Nedersaksenlijn, net zoals in landseel Noord. Gemeenten worstelen met het maken van concrete keuzes, omdat er nog geen duidelijkheid is over de toekomst van deze grote spoorprojecten. Dit leidt tot uitstel en onzekerheid, terwijl de behoefte aan uitbreiding en verbetering van de infrastructuur blijft bestaan.

### Regionale uitdagingen en kansen

In steden zoals Almelo en Hardenberg is de lobby voor het aandoen van de Nedersaksenlijn groot. Almelo heeft echter te maken met een volledig benutte perroncapaciteit, waardoor elke wijziging in het spoornet een uitbreiding vereist. Dit maakt grootschalige aanpassingen complex en kostbaar. Tegelijkertijd is de regio Zwolle een belangrijk knooppunt, waar de toekomstige rol van de Lelylijn grote gevolgen heeft. Als de Lelylijn er niet komt, zal Zwolle aanzienlijk meer moeten investeren in uitbreidingen om de groeiende vervoersvraag op te vangen. Mocht de Lelylijn er wel komen, is er een alternatieve verbinding naar het Noorden die niet over Zwolle gaat, waardoor investeringen in Zwolle dan minder sterk nodig zijn

### Knooppunten landelijk gebied

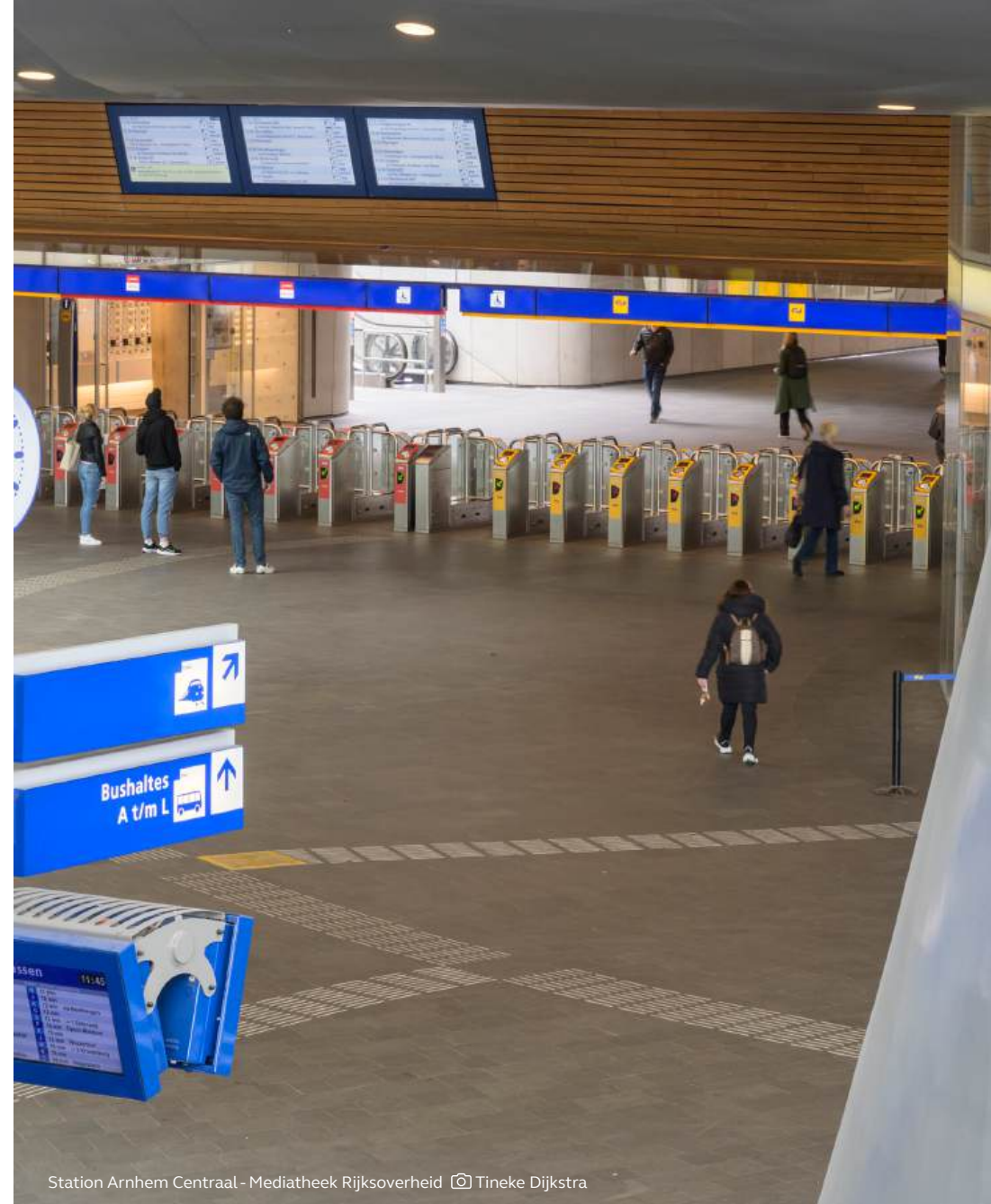
Essentiële rol van voor- en natransport In landelijke gebieden speelt de ontwikkeling van knooppunten een belangrijke rol, ook zonder directe aanwezigheid van een treinstation. Het voor- en natransport is hierbij essentieel, vooral omdat halteafstanden groter worden. Goede fietsverbindingen, voldoende fietsenstallingen, OV-fietsen, deelfietsen en autovoorzieningen zijn cruciaal om deze knooppunten aantrekkelijk en functioneel te maken. Hoewel de essentialiteit van deze voorzieningen minder zichtbaar is in landelijke gebieden, zijn ze onmisbaar om mensen te stimuleren gebruik te maken van openbaar.

### Regionale hubs en de rol van de auto

Regionale hubs, waar reizigers kunnen overstappen van auto naar trein of bus, zijn van groot belang in landelijke gebieden. Het is hierbij belangrijk te accepteren dat de auto vaak op de eerste plaats komt in deze regio's. Het faciliteren van overstapmogelijkheden buiten de stad, zoals parkeerplaatsen bij hubs, kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid en minder autoverkeer in stedelijke gebieden.


### Verschillen in gemeentelijk beleid


Er bestaan echter duidelijke verschillen in gemeentelijk beleid rondom knooppunten en de rol van de auto. Sommige gemeenten willen auto's faciliteren bij centrale stations om de overstap naar de trein zo eenvoudig mogelijk te maken, terwijl andere gemeenten dit ontmoedigen en meer inzetten op hubs buiten de stad. Deze verschillen vragen om regionale afstemming, zodat knooppunten in landelijke gebieden beter aansluiten op de behoeften van reizigers en de specifieke context van de regio.



Station Arnhem Centraal - Mediatheek Rijksoverheid © Tineke Dijkstra



 Focusknooppunt	Handelings- perspectief opgesteld	Onderzoek/ initiatief	Verkenning/ planuitwerking	Uitvoering/ realisatie
Almelo				
Apeldoorn				
<b>Arnhem Centraal</b>				
Arnhem P+R Gelredome				
Arnhem Presikhaaf				
Arnhem Zuid				
Barneveld Centrum				
Culemborg				
Dalfsen				
Deventer				
Doetinchem				
Druten busstation				
Ede-Wageningen				
Enschede				
Enschede De Eschmarke				
Enschede Zuiderval				
Groenlo				
Harde (*t)				
Hardenberg				
Harderwijk				

 Focusknooppunt	Handelings- perspectief opgesteld	Onderzoek/ initiatief	Verkenning/ planuitwerking	Uitvoering/ realisatie
Hengelo				
Hoewelaken				
Kampen Zuid				
<b>Lichtmis</b>				
Nijkerk				
Nijmegen				
Nijmegen Dukenburg				
<b>Nijmegen Goffert</b>				
Nijmegen Heyendaal				
Nijmegen P+R Noord				
Nunspeet				
<b>Oldenzaal</b>				
Raalte				
Steenwijk				
Tiel				
Veenendaal-De Klomp				
Zutphen				
Zwolle				
Zwolle Hessenpoort				

LEGENDA: **Nieuw focusknooppunt** | Geen focusknooppunt meer | **Nieuw wensknooppunt**

# Landsdeel Zuid



Landsdeel Zuid, bestaande uit Zeeland, Noord-Brabant en Limburg, zet in op duurzame groei en regionale samenwerking. In Zeeland ligt de focus op de publieke mobiliteitstransitie, verbeterde busvoorzieningen en grensoverschrijdende samenwerking via Wind in de Zeilen en de Regiodeal North Sea Port District. Noord-Brabant werkt met de Beethovendeal aan innovatieve projecten die bijdragen aan een duurzame en toekomstgerichte ontwikkeling. In Limburg staat “Limburg Centraal” centraal, dat gericht is op het versterken van de regio als een dynamisch en duurzaam knooppunt binnen nationale en internationale netwerken. Met deze afspraken bouwt Landsdeel Zuid aan een toekomstbestendige en leefbare regio.

## Ontwikkeling P+R locaties

### Steeds meer ontwikkeling van P+R locaties, zoals Brainport hubs

Er wordt gewerkt aan de ontwikkeling van multimodale hubs in Lage Zwaluwe, Maarheze en mogelijk Deurne om reizigers te stimuleren hun auto te verruilen voor andere vervoersmiddelen. In Zeeland wordt knooppuntontwikkeling met bussen onderzocht, inclusief het verleggen van buslijnen buiten centra van dorpskernen. Limburg ziet goede benutting van de huidige P+R-locaties, zoals in Sittard, zonder verdere uitbreiding.

Het is echter geen gegeven dat uitbreiding nergens aan de orde is; de studies zijn nog onvoldoende ver gevorderd om deze locaties nu al als focusknopen op te nemen. Daarnaast wordt in Limburg ook gewerkt aan gedragsverandering om het openbaar vervoer te stimuleren. Brabant investeert sterk in Bus Rapid Transit (BRT), met name rond de route Sleeuwijk den Tol.

## Publieke mobiliteit

### Ontwikkeling van verschillende vormen van publieke mobiliteit –wat betekent dit voor het knooppunt?








































Er is behoefte aan een heldere definitie van publieke mobiliteit en wat dit vraagt van een knooppunt. Dit omvat vragen over de hoeveelheid gebruik van de knooppunten en het onderscheid en de hiërarchie tussen verschillende soorten knooppunten. Specifieke voorzieningen zoals langparkeerplaatsen voor kleinere busjes met een taxifunctie, zoals georganiseerd in Den Bosch, vereisen geen extra ruimte maar wel een herinrichting.

































## Nieuwe OV-concessies, zoals BravoFlex

Bravo Flex is een flexibele vervoersservice op bestelling, die rijdt van een kleinere haltes in landelijke gebieden naar een (overstap)halte. Hiermee worden kleinere haltes beter geïntegreerd in het gehele openbaar vervoer netwerk waardoor de ov-bereikbaarheid wordt verbeterd. Hierbij blijkt uit de concessies dat opstaplocaties rondom stations voor deelmobiliteit aantrekkelijker moeten worden gemaakt, hoewel het aanbieden van deelmobiliteit vaak niet specifiek geëist wordt in de concessie.

Bij het vernieuwen van OV-concessies blijft de vraag of deelmobiliteit moet worden meegenomen en wat publieke mobiliteit in de praktijk inhoudt. Dit omvat ook de integratie van nieuwe en bestaande vervoersoplossingen binnen concessies om de efficiëntie en aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren.

 Focusknooppunt	Handelings- perspectief opgesteld	Onderzoek/ initiatief	Verkenning/ planuitwerking	Uitvoering/ realisatie
Beek-Elstloo				
Best				
Best A2				
Blerick				
Breskens				
Deurne				
Eersel A67				
Eijsden				
Eindhoven Centraal				
Eindhoven Strijp-S				
Geldrop				
Gilze-Rijen				
Goes				
<b>Heerlen</b>				
<b>Heinkenszand</b>				
Helmond				
<b>Helmond Brandevoort</b>				
<b>Helmond Brouwhuis</b>				
<b>Helmond 't Hout</b>				
Hertogenbosch ('s)				
Hertogenbosch Oost ('s)				
<b>Lage Zwaluwe</b>				
Maarheeze				
Maastricht				

 Focusknooppunt	Handelings- perspectief opgesteld	Onderzoek/ initiatief	Verkenning/ planuitwerking	Uitvoering/ realisatie
Maastricht-Randwyck				
Middelburg				
Oirschot / Best A58				
Oosterhout Amphia				
Oss				
Oss West				
Ravenstein				
<b>Roermond</b>				
Roosendaal				
<b>Schoondijke</b>				
Sint-Oederode A50				
Sittard				
Sleeuwijk A27 (BRT A27)				
Someren A67				
Terneuzen				
Tholen				
Tilburg Universiteit				
Venlo				
Venray				
Vlissingen				
<b>Vught</b>				
Weert				
Zevenbergen				
Zierikzee				

LEGENDA: **Nieuw focusknooppunt** | Geen focusknooppunt meer | **Nieuw wensknoppunt**

# Colofon

## 2e update gebiedsgerichte uitwerkingen OV-knooppunten

### Datum

14 april 2025

### Projectteam

Arcadis

### Opdrachtgever

Programma Toekomstbeeld OV

### Begeleidingsgroep & Landsdelige vertegenwoordiging:

Ministerie I&W

Ministerie VRO

ProRail

NS Stations

Rijkswaterstaat

Provincies

### Projectnummer

30243817

### Versie

Definitief

