

# Actie-agenda OV-Knooppunten



mei 2022



v

v

v

v

v

v

v

v

# Actie-agenda **OV-Knooppunten**



# Samenvatting

Nationale en regionale partijen slaan de handen ineen om gezamenlijk zorg te dragen voor de ontwikkeling van 700 bestaande en nieuwe OV-knooppunten met een opgave. Hiermee leveren wij een belangrijke bijdrage aan de maatschappelijke opgaven van een bereikbaar en leefbaar Nederland, nu en de toekomst. Onze bijdrage is gebundeld in deze Actie-agenda OV-Knooppunten. Deze Actie-agenda is het resultaat van jarenlang onderzoek en samenwerking vanuit het programma Toekomstbeeld OV (TBOV2040) én de start van een nieuw begin waarin we gezamenlijk overgaan tot de uitvoering.

Voor reizigers zijn de doorontwikkeling van het OV-netwerk én van knooppunten van belang. Een OV-netwerk kan alleen van toegevoegde waarde zijn indien een reiziger gebruik kan maken van veilige, goede en centrale plekken om in-, uit- en over te stappen. Of het nu gaat om een groot stations-knooppunt, zoals Maastricht of een regionaal OV-knooppunt zoals Druten, al deze locaties vervullen een sociale functie en zijn cruciaal voor een drempelloze reis van deur tot deur. Ze bundelen voorzieningen, vormen de verbindende schakel tussen modaliteiten en zijn doorslaggevend voor het goed functioneren van ons mobiliteitssysteem.

Daarnaast zijn deze centrale en bereikbare locaties ook plekken om te verblijven en elkaar te ontmoeten. Steeds meer zijn het dé locaties voor ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de woningbouwopgave, nieuwe werkgelegenheid en bovenlokale voorzieningen. Een goed OV-knooppunt is niet alleen goed verbonden met het OV, maar ook met zijn omgeving. Het succes van Nieuwe Sleutelprojecten, zoals Rotterdam Centraal en Utrecht Centraal en de hubs in Groningen en Drenthe laat zien wat voor een grote bijdrage knooppuntontwikkeling kan hebben voor een wijk, een gemeente en ook de omliggende regio. Daarmee kan het OV-netwerk een belangrijke bijdrage leveren aan urgente maatschappelijke opgaven, zoals bereikbaarheid, verstedelijking, duurzaamheid en leefbaarheid van het landelijk gebied.

De doorontwikkeling van bestaande en nieuwe OV-knooppunten is een belangrijke randvoorwaarde voor het bereiken van onze ambities op het gebied van duurzame mobiliteit, verstedelijking, leefbaarheid en onze ruimtelijk-economische ambities. Tegelijkertijd kost deze doorontwikkeling tijd en geld. Er zijn bijna 700 OV-knooppunten waar tot 2040 een opgave ligt. De kwaliteit en de capaciteit van bestaande OV-knooppunten moet omhoog en nieuwe OV-knooppunten zijn nodig om reizigersgroei en verstedelijking te faciliteren en meer mensen te verleiden om van het OV gebruik te maken. De opgaven zijn breed en kunnen (gezamenlijk) aanleiding zijn voor integrale knooppuntontwikkeling, denk bijvoorbeeld aan: het toevoegen van fietsparkeerplaatsen, verbreden van voetgangerstunnels, toegankelijk maken van haltes en perrons, toevoegen van comfortabele voorzieningen om te wachten en het klimaatadaptief inrichten van voorpleinen. Experts schatten dat landelijk de komende twintig jaar circa € 250-500 miljoen per jaar nodig is om alle opgaven op OV-knooppunten aan te pakken (Ontwikkelagenda TBOV, 2021). De financiering hiervan verschilt per project en kan van het Rijk, decentrale overheden, OV-sector en/of private partijen komen. Hoewel deze partijen nu ook al jaarlijks investeren in OV-knooppunten, is een dergelijk totaalbedrag nu (nog) niet beschikbaar. Er zijn nu keuzes nodig over maatregelen die op korte termijn uitvoerbaar zijn en projecten die op de middellange termijn (2030-2040) worden uitgevoerd. Dit vraagt om een sector- en regio-overstijgende aanpak vanuit gezamenlijk belang, met maatwerk per regio (landsdeel) en per locatie.

Rijk, regio en OV-partijen werkten binnen het programma TBOV voor het eerst aan een gezamenlijke landsdekkende agenda voor dit onderwerp. De ambitieuze en adaptieve agenda reikt bouwstenen aan voor het bestuurlijke gesprek tussen Rijk en regio. De agenda is het startpunt van een veel nauwere samenwerking en frequenter gezamenlijk gesprek in de toekomst. De agenda heeft een adaptief karakter. Jaarlijks maken we een update om de meest recente ontwikkelingen mee te nemen en de voortgang te tonen.

*Het doel van deze Actie-agenda is om te zorgen voor OV-knooppunten van wereldklasse door de integrale aanpak van OV-knooppunten te versnellen en besluitvorming op regionaal en nationaal niveau te verbeteren.*

#### **Waarom is het nodig om samen te werken aan OV-knooppunten?**

De toenemende aandacht voor OV-knooppunten vraagt om een integrale aanpak. Op die manier krijgen OV-knooppunten een prominentere rol in de ruimtelijke ontwikkeling op (inter)nationaal, regionaal en lokaal niveau. Dit gaat niet vanzelfsprekend goed:

- Men is van oudsher gewend om vanuit diverse kokers te werken. Met knooppuntontwikkeling brengen we diverse (economische, ruimtelijke en vervoerskundige) disciplines actief bij elkaar. Hierdoor voorkomen we dat we suboptimale ontwerp oplossingen kiezen, die niet toekomstbestendig zijn.
- Met de gezamenlijke agenda bevorderen we een sectoroverstijgende samenwerking. Daardoor weten we elkaar beter te vinden en zullen partijen elkaar minder verrassen. Door elkaar proactief te informeren over voorgenomen ontwikkelingen in een gebied, benutten we de kansen om ontwikkelingen op elkaar af te stemmen en werk met werk te maken.
- Bij een aantal experts, die elkaar steeds beter weten te vinden, is veel kennis en capaciteit beschikbaar. Komende jaren maken wij een slag om kleinere gemeenten te helpen bij het opdoen van ervaring met knooppuntontwikkeling en slim gebruik te maken van de aanwezige kennis bij anderen. Hierdoor verbeteren we de kwaliteit van knooppuntontwikkeling.
- Deze agenda draagt bij aan gestructureerde beslisinformatie om het gesprek tussen Rijk en regio over investeringen in OV-knooppunten te voeren. Voor partijen wordt het transparanter en duidelijker hoe knooppunten op bestuurlijke tafels te krijgen en wat de criteria voor besluitvorming en investering zijn. Daarnaast kunnen Rijk en regio betere keuzes maken voor de benutting van regionale, landelijke of Europese middelen.

Inzet van alle betrokken partijen is nodig om van deze geïntensiveerde samenwerking een succes te maken. Wat aandacht krijgt groeit. Deze inzet betaalt zich uit in efficiëntere en effectievere beleids- en besluitvorming. We werken beter en sectoroverstijgend samen, maken slim gebruik van de aanwezige kennis, maken veel vaker werk met werk en verrassen elkaar niet meer. Ook maken we hulpmiddelen, zoals landelijke werkwijzen (o.a. een nieuwe versie van het Handelingsperspectief OV-knooppunten), databronnen en leidraden beschikbaar. Zo ondersteunen wij partijen met het opdoen en vergaren van kennis, zodat zij niet zelf het wiel opnieuw hoeven uit te vinden.



### De opgave in beeld

De Actie-agenda bevat een concrete uitwerking van de opgaven per landsdeel en op landelijk niveau. In de agenda brengen we in beeld waar ontwikkelingen gaan plaatsvinden en geven we kaders mee hoe deze locaties ontwikkeld kunnen worden. De agenda laat zien dat circa 150 van de 700 OV-knooppunten is aangewezen als focusknooppunt. Dit zijn knooppunten waar een complexe opgave ligt, waar meerdere partijen aan de slag zijn of zeker aan de slag willen met integrale knooppuntontwikkelingen. Het voorstel is om deze locaties op korte termijn te agenderen voor een gesprek tussen Rijk en regio, om te bespreken wie op deze locaties welke rol heeft en welke bijdrage kan leveren. Op een deel van deze locaties zijn we al aan de slag. Daarnaast zijn er tientallen focusknooppunten waar het gesprek over de gewenste ontwikkelrichting nog gevoerd moet worden. De Actie-agenda maakt hiermee inzichtelijk hoe groot de golf aan benodigde besluiten is die op ons afkomt en dat de benodigde budgetten nog bij lange na niet beschikbaar zijn. Daardoor wordt het gesprek over ieders bijdrage en een realistische fasering daarin extra belangrijk.

Naast de ontwikkeling van specifieke locaties, benoemt de Actie-agenda ook thematische bundelopgaven die op veel knooppunten spelen. Dit zijn opgaven waarvan de aanpak kan bijdragen aan de kracht van zeker ook de kleinere OV-knooppunten. Hier ligt bovendien ook veel meerwaarde voor kennisuitwisseling over de landsdelen heen.



### Onze aanpak

Om knooppuntontwikkeling kracht bij te zetten en uitvoering te geven aan de Actie-agenda OV-knooppunten zetten we een intensieve programmatische aanpak op. Met alle partners hebben en houden we in beeld waar we aan werken en hoe we de samenhang tussen diverse ontwikkelingen bewaken. De programmatische aanpak wordt gesteund door alle TBOV partners, het ministerie van BZK en Rijkswaterstaat. We nodigen ook andere partijen uit om mee te doen. De aanpak kent meerdere onderdelen:

	<b>Knooppuntenregisseurs:</b> Bewaken het integrale gedachtegoed en vormen de linking pin tussen projecten en het landelijke programma.
	<b>Locatieregisseurs:</b> Bewaken de integrale opgave van een projectlocatie (met verschillende deelprojecten), van initiatief, tot onderzoeks- en realisatiefase.
	<b>Kernteam en Opdrachtgeversoverleg:</b> Monitoren landelijk knooppuntontwikkeling en de acties uit de Actie-agenda. Versnellen waar nodig. Faciliteren en adviseren bij bestuurlijke besluitvorming.
	<b>Loket:</b> Een centrale plek met contactpersonen, waar alle partijen met vragen over knooppuntontwikkeling terecht kunnen.
	<b>Kennispool:</b> Faciliteert kennisuitwisseling, tools, standaardovereenkomsten en gezamenlijke onderzoeken. Levert kennis en eventueel capaciteit aan projecten.
	<b>Datateam:</b> Werkt aan het beter ontsluiten en harmoniseren van data over OV-knooppunten om datagedreven beleid en ontwikkelingen te stimuleren.





Landelijk overzicht van de geïnventariseerde 700 OV-knooppunten met een opgave (augustus 2021), zie hoofdstuk 2 voor nadere duiding hiervan per landsdeel.

> *Lessen* voor de  
> succesvolle  
> ontwikkeling van  
> OV-knooppunten

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>



In de afgelopen jaren heeft het programma Toekomstbeeld OV veel onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van OV-knooppunten. Eind 2020 zijn de lessen uit deze onderzoeken gebundeld.<sup>1</sup> Hieronder zijn ze samengevat. Ze geven aan de hand van vele illustraties weer wat de opgaven zijn. Dit vormde het startpunt voor het opstellen van deze Actie-agenda.

**1. Een OV-knooppunt is de optimale verbinding tussen het mobiliteitsnetwerk en de omgeving**

OV-knooppunten zijn niet alleen plaatsen om comfortabel over te stappen. Ze zijn een levendig onderdeel van stad of dorp en een aantrekkelijke vestigingsplaats voor voorzieningen, ontmoeten, wonen en werken. Beide aspecten van een OV-knooppunt (knoopwaarde en plaatswaarde) dienen in balans te zijn.



**Illustratie: Enschede de Eschmarke**

In 2001 werd OV-knooppunt Enschede de Eschmarke geopend ter ontsluiting van een grootschalige woningbouwlocatie, die er nooit is gekomen. Het gebrek aan functies nabij het station heeft geleid tot een zeer beperkt gebruik en sociale veiligheidsproblemen. Een belangrijke opgave op OV-knooppunten zoals deze is om ze beter in balans te brengen met hun omgeving.

**2. Een goede interwijkverbinding is onderdeel van een goed georganiseerd OV-knooppunt**

OV-knooppunten vormen door de aanwezige weg- en spoorinfrastructuur vaak een barrière tussen omliggende wijken. Het geheel wordt beter door aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit en de stedenbouwkundige inpassing van een knooppunt in de omgeving.



**Illustratie: Dordrecht**

Het spoor bij het huidige OV-knooppunt Dordrecht vormt een barrière. Verdichting rond het station vraagt daarmee per definitie om ingrijpende maatregelen. De huidige kwaliteit van de interwijkverbindingen is gebrekkig. Hierdoor kent het station een duidelijke achterkant, waar in het park overlastproblematiek is ontstaan. Een belangrijke opgave op OV-knooppunten zoals deze is om de spoorse infrastructuur te overbruggen en beide kanten van het OV-knooppunt te ontwikkelen en beter met elkaar te verbinden. Hierdoor wordt het meer een geheel en een gebied waar inwoners en bezoekers graag komen.

**3. Zet de voetganger op 1 (en de fietser op 2)**

Alle reizigers en gebruikers van een OV-knooppunt zijn op een gegeven moment voetganger. Bij een goed ontworpen OV-knooppunt staat de voetganger altijd op 1, en is ook voldoende oog voor de fietser. Goede loop- en fietsroutes dragen bij aan de veiligheid, bereikbaarheid en beleving van de openbare ruimte.



**Illustratie: Amersfoort Schothorst**

Bij OV-Knooppunt Amersfoort Schothorst moeten voetgangers op diverse locaties hoogteverschillen overbruggen en verkeersstromen kruisen. Hierdoor is het OV-knooppunt minder goed toegankelijk en ontstaan soms verkeersonveilige situaties. Een belangrijke opgave op OV-knooppunten zoals deze is om de verkeersstromen zoveel mogelijk te ontvlechten en een groter aaneengesloten voetgangersgebied te realiseren.

<sup>1</sup> Zie ook Eindrapport Ketens en Knopen, als bijlage bij de Ontwikkelagenda TBOV gepubliceerd in januari 2021.

#### 4. Een goede organisatie van het voor- en natransport verhoogt de kwaliteit van het knooppunt en zijn omgeving

Reizigers maken gebruik van een toenemend aantal verschillende modaliteiten om van en naar OV-knooppunten te komen: lopen, fietsen, auto of OV, maar in toenemende mate ook e-bikes, e-scooters en verschillende vormen van deelmobiliteit. Een goede organisatie van al deze modaliteiten op het knooppunt en in de toeleidende verbindingen maakt de overstap sneller en meer comfortabel.



#### Illustratie: 's Hertogenbosch

Om de groei van het busvervoer te kunnen accommoderen, dient de capaciteit van het busstation op station 's Hertogenbosch met 150% te worden vergroot. Dit vergt een aanzienlijk ruimtebeslag in het gebied. Tegelijkertijd is er ook een flinke behoefte aan extra fietsparkeerplekken, uitbreiding van de infrastructuur en zijn er ambities rond verstedelijking. Een belangrijke opgave op OV-knooppunten zoals deze is om op een integrale manier voldoende ruimte te vinden voor al deze ruimtevragers en alle modaliteiten een logische plek te geven op en rondom het OV-knooppunt.

#### 5. Ontwikkeling van OV-knooppunten en netwerk beïnvloeden elkaar wederzijds

Het OV-netwerk en OV-knooppunten zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Keuzes in de dienstregeling en routing kunnen bepaalde OV-knooppunten minder of meer aantrekkelijk maken. Ook kunnen deze keuzes leiden tot noodzakelijke maatregelen op het knooppunt, bijvoorbeeld om de veiligheid van wachtende reizigers te waarborgen. Andersom kunnen investeringen in bestaande OV-knooppunten (vaak dure) investeringen in het netwerk helpen voorkomen.



#### Illustratie: Culemborg

Op OV-knooppunt Culemborg komt de veiligheid van reizigers in het gedrang tijdens de spits. De perrons zijn smal en reizigers spreiden zich beperkt. De verwachting is dat de reizigersaantallen in de toekomst alleen maar zullen toenemen vanwege netwerkontwikkeling en verstedelijking. Een belangrijke opgave op OV-knooppunten zoals deze is om de capaciteit en veiligheid van het OV-knooppunt te vergroten. Dit is niet altijd gemakkelijk in te passen en concurreert ook met de ruimteclaim van het spoornetwerk en de beoogde gebiedsontwikkeling.

#### 6. Een aangename beleving van de knooppunten en hun omgeving vergroot de aantrekkingskracht van het OV

Een OV-knooppunt faciliteert een overstap en is daarmee een onderbreking van de reis. Het is de uitdaging om OV-knooppunten zodanig aantrekkelijk te maken, dat de wachttijd als positief wordt beleefd. De ervaring van de gehele reis is hierdoor beter en dit maakt het OV een aantrekkelijker optie. Bovendien trekken voorzieningen ook niet-reizigers aan, waardoor het hele gebied rondom het OV-knooppunt een ruimtelijk-economische boost krijgt.



#### Illustratie: Enschede Kennispark

De omgeving van OV-knooppunt Enschede Kennispark wordt als sociaal onveilig ervaren, onder andere door de relatief smalle en donkere fiets- en voetgangerstunnel. Een belangrijke opgave op OV-knooppunten zoals deze is om met ontwerp oplossingen het onveilige gevoel weg te nemen. Daarnaast helpt het om voorzieningen in de omgeving toe te voegen die een aantrekkelijke werking hebben en zorgen voor levendigheid gedurende de hele dag.

## 7. Een multimodaal hubnetwerk draagt bij aan autoluwe steden en regionale bereikbaarheid

Op veel grote OV-knooppunten in stadscentra is weinig ruimte voor verdere groei. OV-knooppunten aan stadsranden kunnen helpen om binnensteden te ontlasten en de multimodale overstap (bijvoorbeeld van de auto naar het OV) te faciliteren. Ook in minder stedelijke gebieden kan de bereikbaarheid met multimodale hubs op peil gehouden worden door het bundelen van stromen.



### Illustratie: Druuten

Busstation Druuten speelt een steeds belangrijkere rol in de verbinding tussen de regio en omliggende steden (Nijmegen, 's Hertogenbosch, Tiel). Momenteel bestaat het OV-knooppunt uit enkele bushaltes. Een belangrijke opgave op OV-knooppunten zoals deze is om ook andere modaliteiten, zoals de fiets en auto een volwaardige plek te geven. Ook is een sterke behoefte om de ruimtelijke inrichting te verbeteren en meer voorzieningen toe te voegen die het wachten en verblijven veraangamen.

## 8. Knooppunten kunnen het visitekaartje zijn voor een duurzaam en klimaatadaptief mobiliteitssysteem

OV-knooppunten zijn bij uitstek locaties om een bijdrage te leveren aan de klimaatdoelstellingen. Tijdens de ontwikkeling van OV-knooppunten liggen veel kansen voor duurzame oplossingen, bijvoorbeeld op het gebied van energieopwekking en -verbruik, materiaalgebruik, klimaatadaptiviteit en biodiversiteit. Ook kunnen OV-knooppunten bijdragen aan de overstap op duurzame modaliteiten en daarmee een bijdrage leveren aan de mobiliteitstransitie.

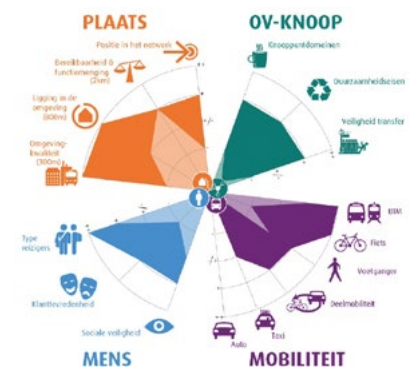


### Illustratie: Maastricht

Station Maastricht kent een opgave rond het verbinden van de omliggende stadsdelen. Daarnaast is hier sprake van een monumentaal stationsgebouw. Dit is duurzaam in zijn levensloop en zorgt voor een bijzondere beleving voor de reiziger. Tegelijkertijd betekent de monumentale status ook dat er beperkingen wat betreft gebouwaanpassingen. Een belangrijke opgave op OV-knooppunten zoals deze is om de historische waarde te behouden en binnen de kaders te zoeken naar toekomstbestendige en duurzame ontwerp oplossingen.

## 9. Een optimaal knooppunt ontstaat vanuit een gezamenlijke analyse en aanpak

Alle bovenstaande lessen laten zien dat op een OV-knooppunt vele werelden samenkomen. Er is bijna altijd sprake van meerdere opgaven en stakeholders hebben elkaar nodig om tot de meest optimale oplossing te komen. Steeds blijkt dat vanuit een integrale, gezamenlijke analyse en aanpak de beste resultaten worden geboekt. Het toepassen van het Handelingsperspectief OV-knooppunten is daarin een belangrijke eerste stap.



### Illustratie: Haarlem Nieuw-Zuid

Bij de verkenning van de kansen voor een nieuw OV-knooppunt aan de zuidkant van Haarlem komen veel vraagstukken bij elkaar. De capaciteit voor bussen bij station en in binnenstad is bereikt, er is een capaciteitsknelpunt op de spoorlijn Amsterdam-Haarlem en men ziet kansen voor gebiedsontwikkeling in het zuiden van de stad. Het Handelingsperspectief heeft een bijdrage geleverd aan het bepalen van de opgaven, kansen en de locatie voor dit nieuwe OV-knooppunt. Het betrekken van een brede groep stakeholders, waaronder ontwikkelaars, wijkraden en belangenverenigingen, zorgde op deze locatie voor een volledige en gedragen analyse en ambitie.

> *Onze afspraken*  
> en acties

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

De volgende partijen hebben meegewerkt aan de Actie-agenda OV-knooppunten en committeren zich aan de hierna volgende afspraken en acties:



Momenteel vinden gesprekken plaats over de exacte rol van elke partij bij de uitvoering van de Actie-agenda.

## 1. Integrale werkwijze

We committeren ons aan een integrale werkwijze rond OV-knooppunten, waarbij oog is voor het langetermijnperspectief voor de mobiliteitsfunctie én de ruimtelijke component. We betrekken elkaar vroegtijdig en overvallen elkaar niet met plannen.

Om dit te bereiken passen we het Handelingsperspectief OV-knooppunten toe als standaard analysestap bij het onderzoeken van knooppunten waar partijen gezamenlijk aan de slag willen. De analysefase sluiten we af met een set aan afspraken, met de taken, rollen en verantwoordelijkheden van de verschillende partijen in het vervolg.

We zoeken de samenwerking tussen netwerkontwikkeling en knooppunten regelmatig en tijdig op. Als er een netwerk-of corridorstudie (voor spoor, bus, tram en/of metro) plaatsvindt dan zorgen we er voor dat altijd de (ruimtelijke) impact op en kansen voor knooppunten voldoende mee worden genomen. Dit doen we ook andersom: we onderzoeken of en in hoeverre knooppuntontwikkeling zoals verdichting van woningbouwlocaties en het toevoegen van voorzieningen van invloed is op het netwerk.

We streven er ook naar dat in de toekomst geen enkele ambitie of (omgevings-)visie op/rond een OV-knooppunt wordt vastgesteld, zonder dat alle relevante partijen (bijvoorbeeld provincie, ProRail, NS Stations of Rijkswaterstaat) daarin meegenomen zijn.

We helpen op plekken en rond knooppunten waar de integrale ontwikkeling niet vanzelf tot stand komt en/of het belang van knooppuntontwikkeling onvoldoende is meegenomen in onderzoeken of projecten, zodat er bijtijds ingegrepen kan worden op ambtelijk en (indien nodig) op bestuurlijk niveau. We hebben allemaal een functie in het signaleren van knelpunten, bijvoorbeeld als er onvoldoende aandacht is voor ruimtelijke kwaliteit.

De TBOV partners spreken af de werkwijze uit de Actie-agenda vanaf 2022 toe te gaan passen. De partijen die indirect betrokken zijn geweest, zoals gemeenten, brengen we op de hoogte van deze werkwijze. We gaan in gesprek met hen en onderzoeken hoe de integrale werkwijze en landelijke programmatische aanpak in te passen is in hun processen en hoe dit leidt tot verbeterde resultaten. We grijpen regelmatig terug op de Actie-agenda en spreken elkaar aan wanneer de afspraken niet worden nagekomen of de voortgang op de acties uitblijft.

ACTIES	TERMIJN
<ul style="list-style-type: none"><li>We organiseren een roadshow en communicatiecampagne naar aanleiding van de Actie-agenda om alle stakeholders mee te nemen in de afspraken en voorgenomen werkwijze en om de meerwaarde ervan duidelijk te maken. Hierbij hebben we specifieke aandacht voor gemeenteamttenaren en het zo snel mogelijk meenemen van nieuwe raadsleden en wethouders na de gemeenteraadsverkiezingen.</li></ul>	2022
<ul style="list-style-type: none"><li>We ontwikkelen in samenwerking met CROW-KpVV workshops, bijeenkomsten en publiceren handreikingen om knooppuntprofessionals te bekwamen in de integrale werkwijze.</li></ul>	2022-2023
<ul style="list-style-type: none"><li>We zetten een eerste stap in het onderzoeken in hoeverre ambities en projecten in bestaande bestemmingsplannen/omgevingsplannen van gemeenten op en rond OV-knooppunten impact hebben op het knooppunt en ondernemen actie als relevante partijen zoals bijv. de provincie, ProRail/NS Stations of RWS hier nog niet van op de hoogte zijn.</li></ul>	2022-2023
<ul style="list-style-type: none"><li>We leggen de kaart met OV-knooppunten op de kaart van verstedelijkingslocaties om de kansen en knelpunten tussen beide kaarten te ontdekken en hier nadere afspraken over te maken.</li></ul>	2022 en vervolgens jaarlijks
<ul style="list-style-type: none"><li>We onderzoeken in hoeverre OV-knooppunten voldoende mee zijn genomen in lopende netwerk-/corridorstudies. Vice versa bekijken we of bestaande plannen voor OV-knooppunten voldoende rekening houden met de capaciteit van het netwerk en netwerkontwikkelingen.</li></ul>	2022 en vervolgens jaarlijks
<ul style="list-style-type: none"><li>We inventariseren jaarlijks wat de status is van OV-knooppunten en voor welke OV-knooppunten aankomend jaar nader onderzoek nodig is. Als dit onderzoek een focusknooppunt betreft, ondersteunen provincie en/of ProRail/NS Stations waar nodig bij het toepassen van het Handelingsperspectief.</li></ul>	2022 en vervolgens jaarlijks



## 2. Landelijke samenwerking en kennisuitwisseling

### We starten in 2022 met de uitvoering van de Actie-agenda OV-knooppunten volgens een gezamenlijk landelijk programma.

We stellen middelen en medewerkers beschikbaar voor de invulling van de landelijke programmaonderdelen. Alle partijen dragen daarnaast financieel bij aan een budget voor ondersteuning en onderzoek via het programma Toekomstbeeld OV2040. Voor lokale of regionale studies of projecten, die niet alle partners raken, worden aparte financieringsafspraken gemaakt

Het programma wordt uitgevoerd door een kernteam. Dit team zorgt jaarlijks voor een werkplan, op basis van de afspraken en acties uit de Actie-agenda, en komt regelmatig bij elkaar om hier voortgang op te boeken. Ook maakt het kernteam jaarlijks – na inventarisatie en monitoring van de voortgang – een update van de acties en het beeld van de regionale opgaven. Het kernteam bespreekt de voortgang van knooppuntontwikkeling, voorbeelden van knooppuntontwikkeling, stuurt bij als de landelijke doelen en afspraken onvoldoende behaald worden en leert van ervaringen om de lessen breder te verspreiden.

Het opdrachtgeversoverleg Actie-agenda OV-knooppunten monitort de voortgang van het programma en is hierop aanspreekbaar. De stuurgroep TBOV monitort de resultaten op hoofdlijnen en richt zich met name op de bijdrage daarvan aan de doelen van het bredere TBOV programma en stuurt bij waar nodig.

De voortgang van het programma wordt minstens jaarlijks (in het voorjaar) op de landsdelige OV- en Spoortafels besproken. Het kernteam stelt een (monitorings-)format op. Dit format draagt bij aan het gesprek op de landsdelige OV- en Spoortafels en maakt het mogelijk om gezamenlijk te programmeren en keuzes te maken.

#### We richten een loket en kennispool in om knooppuntprofessionals te ondersteunen.

Het loket vormt een centrale plek met vaste contactpersonen waar alle partijen met vragen over knooppuntontwikkeling terecht kunnen. Een kennispool van publieke en private partijen faciliteert kennisuitwisseling, tools, standaardovereenkomsten, gezamenlijke onderzoeken en levert kennis en eventueel capaciteit aan projecten.

#### We richten een datateam in, met experts en aanspreekpunten vanuit de deelnemende organisatie.

Het datateam werkt conform een werkplan en werkt samen met het Kennisnetwerk Knooppunten en Mobiliteitshubs van CROW-KpVV om data, kennis en tools te verspreiden en te bouwen aan een netwerk van professionals.

ACTIES	TERMIJN
<ul style="list-style-type: none"><li>We bereiden een format voor landsdelige OV- en Spoortafels voor om jaarlijks een gesprek te voeren over de opgaven, status van locaties en de lijst met focusknooppunten, als input voor gezamenlijke programmering.</li></ul>	2022
<ul style="list-style-type: none"><li>We bespreken aan de hand van een format de gebiedsuitwerkingen met de landsdelige OV- en Spoortafels. Naar aanleiding hiervan maken we jaarlijks een update van de gebiedsuitwerkingen.</li></ul>	2022 en vervolgens jaarlijks
<ul style="list-style-type: none"><li>We stellen een werkplan op voor 2022 en vervolgens jaarlijks, uitgaande van de set aan afspraken en acties zoals in de Actie-agenda opgenomen.</li></ul>	2022 en vervolgens jaarlijks
<ul style="list-style-type: none"><li>We stellen 500.000 euro beschikbaar vanuit het TBOV2040 budget om het programma in 2022 vorm te geven en uitvoering te geven aan de opgenomen afspraken en acties. We bespreken ook hoe de financiering van de acties in de hierop volgende jaren duurzaam vormgegeven kan worden.</li></ul>	2022
<ul style="list-style-type: none"><li>We onderzoeken waar we de loketfunctie met vaste contactpersonen kunnen onderbrengen.</li></ul>	2022
<ul style="list-style-type: none"><li>We stellen een centraal punt beschikbaar om de vragen vanuit het loket in behandeling te nemen en vragen onder vaste contactpersonen uit te zetten.</li></ul>	2022
<ul style="list-style-type: none"><li>We inventariseren bestaande informatie, kennis, tools, standaardovereenkomsten en onderzoeken voor knooppuntontwikkeling. We ontsluiten deze informatie samen met CROW-KpVV via mobiliteitshubs.nl.</li></ul>	2022

### 3. Beter regie en duidelijke aanspreekpunten

We richten de regionale en landelijke regiefunctie op OV-knooppunten steviger in. We geven provincies en vervoerregio's hierin een uitgesproken rol als knooppuntenregisseur die het overzicht behoudt en de verbindende schakel vormt tussen het lokale en landelijke niveau.

Elke provincie en vervoerregio benoemt een knooppuntenregisseur. Deze volgt en ondersteunt de ontwikkeling van knooppunten in de regio, constateert knelpunten en vragen en legt waar nodig de link met het landelijk programma. Deze regisseur zorgt ook voor een jaarlijkse actualisatie van de gebiedsuitwerking, inclusief focusknooppunten.

Alle andere TBOV partners benoemen ook een knooppuntenregisseur voor OV-knooppunten. Bij ProRail en NS Stations leggen deze personen het contact met stationsorganisaties, planontwikkelaars en coördineren regionale vertegenwoordiging.

De knooppuntenregisseurs nemen plaats in het kernteam en dragen actief kennis en best practices aan voor de Kennispool.

#### We bewaken de integrale aanpak van OV-knooppunten ook op projectniveau door het benoemen van locatieregisseurs.

We streven er naar dat bij elke locatie waar een verkenning plaatsvindt naar een OV-knooppunt een locatieregisseur aan wordt gesteld, vanaf de initiatief- of onderzoeksfase tot realisatiefase. Voor bestaande projecten bezien we of deze werkwijze al gevolgd wordt of dat het toegevoegde waarde heeft om deze rol alsnog te introduceren.

De locatieregisseur bewaakt de integrale opgave en initieert overleg om raakvlakken van deelprojecten te bespreken. Hij/zij stelt een totaalplanning op en houdt alle partijen betrokken en

op de hoogte van de ontwikkelingen van deelprojecten. De locatieregisseur kan ondersteund worden met kennis of capaciteit vanuit de kennispool.

#### We verdelen onze aandacht over grote en kleine OV-knooppunten, over knelpunten en kansen en over stedelijk en landelijk gebied.

Om voldoende te borgen dat onze aandacht verdeeld is en ook landelijke aandacht blijft voor kleinere OV-knooppunten in landelijk gebied, werken we thematisch aan acht (bundel) opgaven. Voor elke bundelopgave stellen we een landelijke trekker aan. De thematrekker is verantwoordelijk voor het bundelen van de kennis en informatie rondom de opgaven. Waar aanvullende actie nodig is op een thema, zet de thematrekker deze uit.

#### We werken de komende jaren samen aan het beter inzichtelijk maken van bestuurlijke besluitvormingsprocessen, zodat het voor initiatiefnemers duidelijk en transparant is waarom keuzes worden gemaakt en wat criteria zijn om in aanmerking te komen voor (co-)financiering vanuit bijvoorbeeld provincie of Rijk.

Dit heeft tot doel om langdurige ontwikkelingen te borgen en te continueren, wederzijds begrip voor de verschillende belangen te creëren en de voorspelbaarheid en kwaliteit van ontwikkelingen te verbeteren.

ACTIES	TERMIJN
• Belanghebbenden bij een focusknoop stellen gezamenlijk een locatieregisseur aan om de integraliteit van de focusknoopopgave te bewaken.	2022-2023
• Knooppuntenregisseurs inventariseren of er sprake is van een locatieregisseur bij focusknopen. We onderzoeken gezamenlijk de toegevoegde waarde voor de inzet van een locatieregisseur bij bestaande projecten.	2022-2023
• We stellen kennis en capaciteit (vanuit de kennispool) beschikbaar om de locatieregisseur te ondersteunen.	2022-2023
• We stellen voor iedere bundelopgave een trekker aan. Voor de verschillende bundelopgaven zorgen we voor een goede afspiegeling van partijen.	2022

## 4. Datagedreven werken

We ondersteunen Rijk, regio's en gemeenten bij het vormgeven van een datagedreven beleid voor integrale knooppuntontwikkeling, onder andere door het inrichten van een digitaal platform voor knooppuntdata.

We stellen als doel om zo veel mogelijk informatie over knooppunten en gebruikers van die knooppunten op een toegankelijke manier beschikbaar te stellen. We gebruiken zoveel mogelijk de website mobiliteitshubs.nl van het CROW om deze informatie te ontsluiten. We committeren ons aan het eindbeeld van één centraal dataplatform voor OV-knooppunten en de stappen daar naartoe.

We stellen informatie beschikbaar door benodigde data met het juiste kwaliteitsniveau op te halen en te verwerken tot gebruiksvriendelijke en visuele informatie. Daarbij koppelen we bestaande en nieuwe tools aan elkaar. We spreken af onder welke voorwaarden wij data en informatie onderling delen. We streven naar het zoveel mogelijk openbaar en toegankelijk maken van data. We hanteren het "ja, tenzij" -principe. Dat betekent dat we in principe informatie beschikbaar stellen en zoeken naar een oplossing voor data die niet openbaar gemaakt kan of mag worden.

Organisaties die hieraan deelnemen brengen kennis, data en/of financiële middelen in om het platform te voeden en (door) te ontwikkelen.

### We werken aan gezamenlijke definities, tools en methoden rond OV-knooppunten.

Hierbij gaan we uit van de wensen van professionals betrokken bij knooppuntontwikkeling.

We starten met de uitwerking van gezamenlijke knooppunt-typologieën en een uitwerking van de definitie van invloedsgebieden van OV-knooppunten. Ook verzamelen we (missende) informatie, bijvoorbeeld over knooppuntbeleving, fietsgebruik, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit van OV-knooppunten. Met deze data verrijken we inzichten zoals de opgaven van knooppuntontwikkeling en de omvang van deze opgaven.

ACTIES	TERMIJN
<ul style="list-style-type: none"><li>We publiceren een handreiking voor datagedreven knooppuntbeleid. Deze handreiking bevat ook een (jaarlijks te actualiseren) overzicht van andere actuele (data)trajecten.</li></ul>	2022-2023
<ul style="list-style-type: none"><li>We inventariseren de data- en informatiebehoefte en beschikbaarheid van data van stakeholders.</li></ul>	2022
<ul style="list-style-type: none"><li>We werken de aanpak uit om tot een platform voor datagedreven knooppuntbeleid te komen.</li></ul>	2023
<ul style="list-style-type: none"><li>We onderzoeken welke onafhankelijke partij het beheer van het platform op zich zal nemen.</li></ul>	2023
<ul style="list-style-type: none"><li>We werken het digitaal platform op basis van de behoeften van de gebruikers in fases uit.</li></ul>	2023-2025
<ul style="list-style-type: none"><li>We ontsluiten het Handelingsperspectief (werkwijze, digitaal format en voorbeelden) via het platform.</li></ul>	2022
<ul style="list-style-type: none"><li>We maken afspraken over data delen. Hierbij maken we onderscheid tussen informatie die nodig is (need to have) en informatie die wenselijk is (nice to have).</li></ul>	2022-2023
<ul style="list-style-type: none"><li>We maken afspraken over toegang, beheer en eigenaarschap. Hieronder vallen afspraken over het werken met data, de rechtenstructuur, het gebruik van niet-openbare data en statische en dynamische data.</li></ul>	2023-2025
<ul style="list-style-type: none"><li>We stellen het platform snel operationeel, zodat informatie beschikbaar is. We passen het platform aan en zorgen ervoor dat het platform in zijn uiteindelijke en definitieve vorm operationeel is.</li></ul>	2023-2025
<ul style="list-style-type: none"><li>We evalueren het platform iedere drie jaar met de gebruikers. In deze evaluatie wordt onderzocht of en in hoeverre het platform invulling geeft aan de behoefte van gebruikers.</li></ul>	2026 en daarna
<ul style="list-style-type: none"><li>We ontwikkelen een gezamenlijke en werkbaar definitie voor invloedsgebieden.</li></ul>	2022
<ul style="list-style-type: none"><li>We verwerken de gewenste invloedsgebieden met behulp van GIS software en ontsluiten deze informatie vervolgens centraal voor alle knooppunten in Nederland.</li></ul>	2023
<ul style="list-style-type: none"><li>We spreken af wie (jaarlijks) verantwoordelijk is voor het maken van de invloedsgebieden. De achterliggende methodiek met de te doorlopen stappen in GIS zullen worden beschreven in een handleiding.</li></ul>	2023
<ul style="list-style-type: none"><li>We zoeken naar een methode voor het meten van de reizigersbeleving op BTM-knooppunten, zodanig dat de resultaten vergelijkbaar zijn met de resultaten van de stationsbelevingsmonitor voor treinstations.</li></ul>	2023

# > Inhoudsopgave

> > > > > > >

> > > > > > >

> > > > > > >

> > > > > > >

> > > > > > >

> > > > > > >

> > > > > > >

---

4	Samenvatting	
8	Lessen voor de succesvolle ontwikkeling van OV-knooppunten	
12	Onze afspraken en acties	
20	<b>Knooppuntontwikkeling draagt bij aan het oplossen van grote maatschappelijke opgaven</b>	
	1.1 Inleiding	21
	1.2 Doelstelling	22
	1.3 Definitie	24
	1.4 Aanpak en uitgangspunten van de Actie-agenda	24
	1.5 Leeswijzer	25
26	<b>Welke grootschalige opgaven op knooppunten tot 2040 zien wij?</b>	
	2.1 Inleiding	27
	2.2 Het landelijk beeld van knooppuntopgaven in Nederland	28
	2.3 Thematische bundelopgaven spelen op vrijwel alle OV-knooppunten	30
	2.4 Landsdelige uitwerking van de knooppuntopgaven bevat regionale accenten en aandachtspunten (versie 2021, jaarlijks te updaten)	33
46	<b>Hoe gaan we knooppuntontwikkeling realiseren?</b>	
	3.1 Inleiding	47
	3.2 Een verbeterde samenwerking en governance is nodig om knooppunten integraal aan te pakken	48
	3.3 Een nieuwe landelijke programmatische aanpak verbindt partijen en sectoren, faciliteert en jaagt aan	50
	3.4 Een lokale en regionale regiefunctie is nodig om de integraliteit van de opgave te bewaken	52
	3.5 Op termijn kan de samenwerking bijdragen aan een gezamenlijk inzicht in de prioritering en fasering van projecten per landsdeel	53
	3.6 Datagedreven aanpak bij knooppuntbeleid is het uitgangspunt	54
58	<b>Vervolg en opvolging</b>	
61	<b>Bijlagen</b>	
	Bijlage 1: Parallele trajecten	62
	Bijlage 2: Toelichting op de gebiedsgerichte uitwerking per landsdeel	66
	Bijlage 3: Uitwerking van de taken en rollen van het programma en de partijen	70

> 1.

> *Knooppuntontwikkeling*

> draagt bij aan het  
> oplossen van grote  
> maatschappelijke  
> opgaven

> > > > > > >

> > > > > > >

> > > > > > >



## 1.1 Inleiding

In Nederland staan we de komende decennia voor een aantal grote maatschappelijke opgaven, zoals bereikbaarheid, verstedelijking, duurzaamheid en leefbaarheid van de stad en het landelijk gebied. Uitdagingen waarin het OV – in combinatie met andere modaliteiten – een belangrijke bijdrage kan leveren.

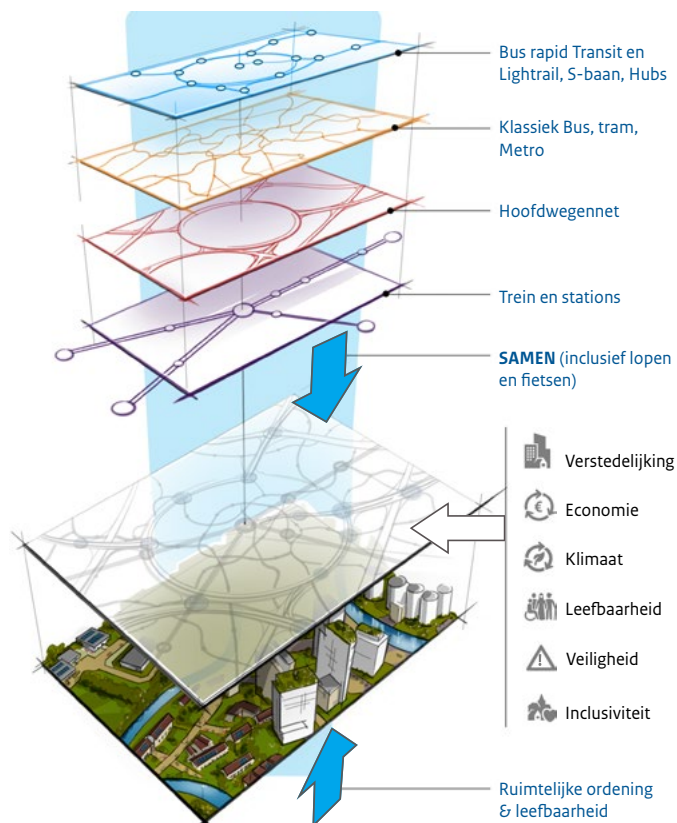
Het OV-netwerk kan niet zonder goede knooppunten zoals stations, bus-/tram-/metrohaltes (BTM) en P+R hubs. Deze locaties zijn cruciaal voor een drempelloze reis van deur tot deur. Ze vormen de verbindende schakel tussen traditionele modaliteiten en nieuwe vervoersconcepten en zijn doorslaggevend voor het goed functioneren van ons mobiliteitssysteem.

De Nationale Omgevingsvisie en het Coalitieakkoord 2021 – 2025 wijst OV-knooppunten (ook wel hubs) bovendien aan als dé locaties voor ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de woningbouwopgave, nieuwe werkgelegenheid en bovenlokale voorzieningen. Het zijn centrale en bereikbare plekken. Daarmee krijgt een OV-knooppunt steeds meer betekenis in de ruimtelijke kwaliteit van een stad, dorp en regio. Goede OV-knooppunten waarborgen een goede, veilige en drempelloze reis van deur-tot-deur. Ze zorgen voor de verbinding tussen OV-netwerken en voor de verbinding met andere modaliteiten, waaronder nieuwe vormen van (deel)mobiliteit.

OV-knooppunten kenmerken zich door de noodzaak tot een integrale ontwikkeling. Geen enkele partij kan een OV-knooppunt alleen ontwikkelen en een brede blik is nodig om de ruimteconcurrentie van de maatschappelijke opgaven zo goed mogelijk gezamenlijk toekomstgericht uit te werken. Alléén dan kunnen OV-knooppunten voor reizigers en andere gebruikers een aantrekkelijke plek zijn om aan te komen, over te stappen, te vertrekken of te ontmoeten en verblijven.

De doorontwikkeling van bestaande en nieuwe OV-knooppunten is geen keuze, maar een belangrijke randvoorwaarde voor het bereiken van onze ruimtelijk-economische ambities en doelen op het gebied van duurzame mobiliteit. Tegelijkertijd kost deze doorontwikkeling ook tijd en geld. Er zijn bijna 700 OV-knooppunten waar we tot 2040 een opgave verwachten. Experts schatten dat landelijk de komende twintig jaar circa € 250-500 miljoen per jaar nodig is om alle opgaven op OV-knooppunten aan te pakken (Ontwikkelagenda TBOV, 2021). De financiering hiervan kan komen van het Rijk, decentrale overheden, OV-sector en/of private partijen. Hoewel deze partijen nu ook al jaarlijks investeren in OV-knooppunten, is een dergelijk totaalbedrag nu (nog) niet beschikbaar. Om in de komende 20 jaar resultaten te kunnen behalen, zijn keuzes nodig over wat op korte termijn realistisch uit te voeren is. Dit vraagt om een sector- en regio-overstijgende aanpak vanuit gezamenlijk belang, met maatwerk per landsdeel, en per knooppunt.

OV-partijen, Rijk en regio zijn binnen het programma Toekomstbeeld OV (TBOV 2040) voor het eerst aan de slag gegaan met een gezamenlijke landsdekkende agenda voor dit onderwerp. In februari 2019 zijn de



Figuur 1: OV netwerk in breder perspectief (uit: Ontwikkelagenda TBOV, 2021)



Contouren vastgesteld<sup>2</sup>. In dit rapport staan de doelen en ontwikkelrichtingen voor 2040. Vervolgens hebben de partijen een Ontwikkelagenda opgesteld<sup>3</sup>. Deze agenda maakt de te nemen stappen tot 2040 inzichtelijk voor het hele OV-systeem, waaronder knooppunten. Als onderbouwing zijn de landelijke uitdagingen voor OV-knooppunten geduid op basis van 9 case studies (zie samenvatting).<sup>4</sup> Op basis van al deze documenten is afgesproken dat een landelijke aanpak voor OV-knooppunten in een Actie-agenda wordt uitgewerkt. Deze eerdere trajecten stonden in het teken van het onderzoeken van de opgaven, het expliciteren van een landelijke visie en de ontwikkelstappen.

De ambitieuze en adaptieve Actie-agenda reikt bouwstenen aan voor acties en faciliteert het bestuurlijke gesprek tussen Rijk en regio. Hiermee is deze agenda het startpunt van een veel nauwere samenwerking en frequenter gezamenlijk gesprek in de toekomst.

De Actie-agenda bevat een concrete uitwerking per landsdeel en biedt diverse handvatten voor beleid-smakers en bestuurders. In de agenda brengen we in beeld waar ontwikkelingen gaan plaatsvinden en geven we kaders mee hoe deze locaties ontwikkeld kunnen worden. Deze agenda zet zich tevens in om de lessen overal in Nederland bekend te maken en door te laten dringen in de werkwijze van alle professionals die met knooppunten werken. Daarmee geeft de Actie-agenda invulling aan de oproep van Bureau Spoorbouwmeester om samen te werken aan OV-knooppunten.<sup>5</sup> De Actie-agenda sluit aan bij lopende ontwikkelingen en trajecten (deze trajecten zijn uitgewerkt in bijlage 1).

## 1.2 Doelstelling

De Actie-agenda geeft een landelijk inzicht in de opgaven voor OV-knooppunten richting 2040, inclusief een bijbehorende programmatische aanpak om deze opgaven te realiseren. Hiermee beogen de partijen integrale knooppuntprojecten te versnellen en besluitvorming op regionaal en nationaal niveau te verbeteren. De Actie-agenda:

- Bevat een overzicht van de regionale focus: OV-knooppunten en thematische bundelopgaven waar provincies, vervoerregio's, ProRail en NS Stations de komende 10-20 jaar aan de slag willen. Op sommige van deze locaties wordt een rol voor het Rijk beoogd, en op sommige locaties gaan de partijen zelf aan de slag.
- Brengt beslisinformatie voor bestuurders op orde door complete, gebundelde en vergelijkbare informatie per landsdeel aan te bieden. Hiermee faciliteert de agenda het gesprek tussen de partijen over een inhoudelijk onderbouwde en gezamenlijke focus en fasering.
- Bevat afspraken voor een betere governance en besluitvorming rond knooppuntprojecten en een intensievere landelijke samenwerking tussen alle betrokken partijen.
- Biedt handvatten voor datagedreven knooppuntbeleid en draagt bij aan landelijke definities en werkwijzen om kennisuitwisseling te bevorderen en knooppuntontwikkeling te professionaliseren.

2 <https://magazines.rijksoverheid.nl/ienw/ienw-specials/2019/07/index>

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

4 <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/documenten/rapporten/2020/11/01/eindrapport-ketens-en-knopen---achtergrondinformatie>

5 <https://www.spoorbeeld.nl/over-ons/methodes/het-nieuwe-stationskwartier>

### **Waarom is integrale knooppuntontwikkeling nodig?**

Het knooppunt en netwerk dienen goed in balans te zijn. Een mooie locatie met veel voorzieningen is weinig waard zonder een goed mobiliteitsaanbod. Andersom geldt hetzelfde: een knooppunt met geweldige OV-verbindingen, maar dat slecht ingericht is en weinig kwaliteit biedt, is ook geen goed OV-knooppunt. Vanwege nieuwe technologische ontwikkelingen en duurzaamheidsontwikkelingen is een mobiliteitstransitie gaande. Reizigers vragen om nieuwe vormen van (deel)mobilititeit. Dit heeft ook consequenties voor de functie en inrichting van knooppunten. Alleen een combinatie van kwaliteit en capaciteit leidt tot reizigerstevredenheid en verleidt mensen tot toenemend gebruik van knooppunten en duurzame vormen van mobiliteit.

### *“Zonder knooppunten geen netwerk”*

### **Wat gaat er op dit moment mis?**

Vanwege het groeiende belang van slimme ruimtelijke ontwikkeling en de groei van het OV staat knooppuntontwikkeling meer en meer in de belangstelling. Knooppuntontwikkeling is een relatief nieuwe discipline waar veel partijen bij betrokken zijn. Geen enkele partij kan een knooppunt alleen ontwikkelen. Ook al is één specifieke opgave de aanleiding om met een knooppunt aan de slag te gaan, is het altijd verstandig om een integrale analyse uit te voeren en werk met werk te maken. Met zo'n integrale aanpak wordt meer kwaliteit toegevoegd dan wanneer opgaven individueel en op zichzelf worden opgepakt.

Tegelijkertijd komt integrale knooppuntontwikkeling nog lastig van de grond, waardoor soms suboptimale ontwerp oplossingen worden gekozen die korte termijn knelpunten oplossen, maar niet toekomstbestendig zijn. Om de integraliteit van de opgave en koppeling met de ruimtelijke omgeving te bewaken is een bepaalde mate van regie nodig. Er zijn namelijk verschillende partijen (publiek en privaat), verschillende prioriteiten en belangen en verschillende tijdschalen. Een vroegtijdige, intensieve samenwerking van alle partijen rond knooppunten zorgt voor versnelling van projecten en efficiëntere besluitvorming op regionaal en nationaal niveau. Door vanuit het knooppunt de koppeling te maken met gebiedsgerichte ambities zijn capaciteits- en kwaliteitswinsten te behalen. Vanwege de complexiteit van knooppuntontwikkeling is het lastig om de juiste kennis, expertise en competenties bij elkaar te brengen. Niet veel professionals krijgen de kans om ervaring op meerdere locaties op te bouwen. Het is wenselijk om ervaringen onderling te delen zodat partijen niet opnieuw het wiel hoeven uit te vinden. Het uitwisselen van best practices, samenwerkingsovereenkomsten en kennis en ervaring met knooppuntprojecten, kan de betrokken partijen helpen.

Daarnaast is het voor veel partijen niet bekend hoe knooppunten op bestuurlijke tafels te krijgen en wat de criteria voor besluitvorming en investering zijn. Elk OV-knooppunt voert zijn eigen strijd om in aanmerking te komen voor regionale, landelijke of Europese middelen. Een gezamenlijk overzicht van opgaven en gesprek over programmering voorkomt ellebogenwerk en stimuleert het integrale gesprek over afwegingen en prioriteiten.



### 1.3 Definitie

Een OV-knooppunt is een overstaplocatie waar minimaal één vorm van openbaar vervoer geboden wordt, zoals bus-, tram-, metro- en/of treinvervoer. Dit kan worden gecombineerd met nieuwe vormen van deelmobiliteit en/of een P+R-functie<sup>6</sup>. De Actie-agenda richt zich met name op OV-knooppunten met een regionale, bovenregionale of (inter-)nationale functie. Hiernaast heeft deze agenda ook betrekking op thematische opgaven (bundelopgaven) die op een groot aantal OV-locaties spelen en waar de deelnemende partijen de schouders onder willen zetten.

### 1.4 Aanpak en uitgangspunten van de Actie-agenda

De Actie-agenda OV-knooppunten is, vanwege de brede betrokkenheid van partijen, hét gezamenlijke landelijke visiedocument en overkoepelende afsprakenkader voor OV-knooppunten. Het schetst de werkwijze hoe we gezamenlijk met OV-knooppunten om willen gaan en hoe we willen samenwerken om de belangrijke opgaven op de juiste wijze op te pakken. De Actie-agenda is opgesteld vanuit het programma Toekomstbeeld OV door het kernteam Ketens en Knopen, met medewerking van een groot aantal partijen:

het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Rijkswaterstaat, ProRail, NS Stations, Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN), Samenwerkingsverband DOVA, CROW-KpVV, IPO, Vervoerregio Amsterdam, OV Bureau Groningen Drenthe, Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), Provincie Friesland, Provincie Groningen, Provincie Drenthe, Provincie Flevoland, Provincie Noord Holland, Provincie Overijssel, Provincie Gelderland, Provincie Utrecht, Provincie Zuid-Holland, Provincie Noord-Brabant, Provincie Zeeland en Provincie Limburg.

Deze partijen geven gezamenlijk en programmatisch vorm aan deze agenda. Hiermee ontstaat een actueel en gezamenlijk beeld van de benodigde knooppuntontwikkeling in Nederland tot 2040. Tegelijkertijd is de Actie-agenda adaptief en laat ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Op basis van monitoring en evaluatie leren we steeds meer over wat wel en niet werkt en passen we onze plannen aan. De inzichten, afspraken en acties uit de Actie agenda OV-knooppunten zijn dus nooit af. De partijen bespreken deze inzichten, afspraken en acties jaarlijks aan de landsdelige OV- en Spoortafels om de aanpak verder vorm te geven en fijn te slijpen. Hierbij wordt ook gekeken naar de bijdrage van de agenda aan bredere maatschappelijke doelen en ambities. Daarmee faciliteert de agenda een gestructureerd jaarlijks gesprek over opgaven en urgentie. Hieruit komt een landelijke gezamenlijke programmering tot stand op basis van beschikbare budgetten en capaciteit per organisatie.

<sup>6</sup> Deze Actie-agenda gaat niet uit van hubs in brede zin: deelmobiliteitshubs (met één of meerdere vormen van deelmobiliteit, zonder OV), goederenhubs en energiehubs vallen buiten scope.



## 1.5 Leeswijzer

De Actie-agenda is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 bevat een concrete uitwerking van de knooppuntopgaven. In dit hoofdstuk brengen we in beeld waar ontwikkelingen gaan plaatsvinden en geven we kaders mee hoe deze locaties ontwikkeld kunnen worden. Daarnaast worden thematische bundelopgaven die op veel knooppunten spelen uitgewerkt. Dit zijn opgaven waarvan de aanpak zeker kan bijdragen aan de kracht van ook de kleinere OV-knooppunten.
- Hoofdstuk 3 bevat het voorstel voor een intensieve programmatische aanpak, waarin we met alle partners in beeld hebben en houden waar we aan werken en hoe we de samenhang tussen diverse ontwikkelingen bewaken. Ook bevat het de onderdelen voor een meer datagedreven knooppuntenbeleid.
- Hoofdstuk 4 bevat afspraken over het vervolg en de opvolging van de acties uit de Actie-agenda.



> 2.

> *Welke grootschalige  
opgaven op*  
> knooppunten tot  
> 2040 zien wij?

> > > > > > >

> > > > > > >

> > > > > > >

> > > > > > >



## 2.1 Inleiding

Landelijke en regionale partijen hebben in 2021 een gebiedsgerichte uitwerking gemaakt van de knooppuntopgaven. Dit zijn knooppunten waar provincies, vervoerregio's en landelijke spelers zoals ProRail en NS Stations een gezamenlijke opgave zien. Deze gebiedsgerichte uitwerking biedt inzicht in de totaliteit van knooppuntopgaven tot en met 2040. Tot 2040 ligt er een opgave voor **circa 700 knooppunten**. Naar verwachting is er **€ 250 – 500 miljoen per jaar** nodig om deze knooppuntopgaven op te pakken (Ontwikkelagenda TBOV, 2021).

Circa 150 van deze locaties zijn tijdens het opstellen van deze Actie-agenda aangewezen als focusknooppunt. Focusknooppunten zijn **knooppunten waar partijen aan de slag zijn of zeker aan de slag willen met integrale knooppuntontwikkeling**. Op een deel van deze locaties zijn al projecten gaande, bijvoorbeeld vanuit het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport). Daarnaast zijn er ook nog tientallen focusknooppunten waar het gesprek over de gewenste ontwikkelrichting tussen Rijk en regio nog gevoerd moet worden.

Hiermee wordt ook inzichtelijk hoe groot de golf aan benodigde besluiten is die op ons afkomt. En dat de benodigde budgetten nog bij lange na niet beschikbaar zijn, waardoor het gesprek over ieders bijdrage en een realistische fasering daarin extra belangrijk wordt.

Naast de ontwikkeling van specifieke locaties, zijn er ook thematische bundelopgaven die op veel knooppunten spelen. Dit zijn opgaven waarvan de aanpak bijdraagt aan de kracht van (ook de kleinere) OV-knooppunten. Hier ligt bovendien veel meerwaarde voor kennisuitwisseling over de landsdelen heen.

Deze opgaven zijn in 2021 geïnventariseerd en vastgesteld. Deze uitwerking biedt input voor meer transparante investeringskeuzes. Zo ontstaat een steeds beter beeld van wie, wat, waar én wanneer oppakt om tot actie te komen. Tegelijkertijd is de uitwerking een momentopname van de opgaven. Dit overzicht met opgaven zal jaarlijks geüpdatet worden. Tijdens dit proces zullen er focusknooppunten bijkomen, omdat hier nieuwe ontwikkelingen spelen en partijen hier aanvullende aandacht voor hebben gekregen, maar kunnen er ook focusknooppunten afvallen, omdat hun ontwikkeling minder urgent is geworden.

Dit hoofdstuk bevat onze inzet voor de komende jaren en is als volgt opgebouwd:

- Paragraaf 2.2 bevat een overkoepelend beeld van de ontwikkelingen en onderzoeken die op dit moment worden uitgevoerd.
- Paragraaf 2.3 bevat de uitwerking van de thematische bundelopgaven.
- Paragraaf 2.4 bevat de landsdelige factsheets. Voor ieder landsdeel is een factsheet gemaakt om de stand van zaken (in augustus 2021) op het gebied van knooppuntontwikkeling te laten zien.



Figuur 2: Landelijk overzicht van de geïnventariseerde 700 OV-knooppunten met een opgave (augustus 2021)



## 2.2 Het landelijk beeld van knooppuntopgaven in Nederland

Het landelijke kaartbeeld is niet uitputtend, maar geeft een overkoepelend beeld van landelijke ontwikkelingen en onderzoeken op het gebied van mobiliteit, netwerkontwikkeling en verstedelijking die direct raken aan de ontwikkeling van OV-knooppunten. In totaal zijn er bijna 700 OV-knooppunten waar we tot 2040 een opgave verwachten. Het totaalbeeld laat zien dat knooppuntopgaven overal spelen, ongeacht de regionale diversiteit aan opgaven.

In het landelijke kaartbeeld is een uitsnede gemaakt van ontwikkelingen en onderzoeken die voortvloeien uit landelijke programma's (MIRT, NOVI en TBOV2040) en waar het Rijk als belangrijke partner bij betrokken is:

- De meest intensieve samenwerking tussen Rijk en regio op het gebied van OV-knooppunten vindt plaats via het **Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)**. Sinds 2015 hebben Rijk en regio circa vijftig OV-knooppunten in het MIRT aan de orde gehad.<sup>7</sup> Deze zijn op de kaart met een ster aangegeven. Een deel van die projecten is ondertussen met succes gerealiseerd. Zo zijn de Nieuwe Sleutelprojecten, op Amsterdam-Zuid na, opgeleverd en is in de afgelopen jaren een aantal kleinere, nieuwe stations geopend.
- Daarnaast is het **Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)** een van de belangrijkste aanleidingen geweest om vanuit het MIRT een groot aantal stations aan te pakken. Hiervan is een deel afgerond (o.a. Delft, Driebergen-Zeist, Tilburg), zijn enkele in realisatie (o.a. Geldermalsen, Almere Centrum, Ede-Wageningen) en wordt op een aantal locaties nog gestudeerd (o.a. Nijmegen, Den Bosch en Amsterdam Sloterdijk).
- Ook buiten PHS voeren Rijk en regio via het MIRT het gesprek over de doorontwikkeling van een aantal **OV-knooppunten van bovenregionaal belang**. Hierbij is zeker niet altijd netwerkontwikkeling, maar ook ruimtelijke kwaliteit en verstedelijking een belangrijke aanleiding, bijvoorbeeld zoals bij Amsterdam Lelylaan en Zoetermeer.
- De combinatie van mobiliteit en verstedelijking is ook de reden om knooppuntontwikkeling in elk van de **gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's** in de regio's rond de vijf grootste steden aan de orde te stellen. Vanuit die programma's lopen diverse onderzoeken waar Rijk en regio samen in optrekken, bijvoorbeeld het onderzoek naar Eindhoven Centraal en naar meerdere OV-knooppunten langs de Oude Lijn

Het kaartbeeld laat ook een aantal aanvullende samenwerkingen tussen Rijk en regio zien:

- In een aantal gebieden werken Rijk en regio vanuit de **Nationale Omgevingsvisie (NOVI)** aan een verstedelijkingsstrategie. Soms zijn daarbinnen ook meer afgebakende zoekgebieden gedefinieerd voor de verstedelijkingsopgave. De (door)ontwikkeling van OV-knooppunten is veelal randvoorwaardelijk om de ambities rondom verstedelijking in deze gezamenlijke strategieën te bereiken. Ondanks dat het op dit moment niet altijd aan te wijzen is op welke bestaande of nieuwe OV-knooppunten de ontwikkelingen in verstedelijking of het OV-netwerk precies neerslaan, is het zeker dat in de komende jaren het gesprek tussen Rijk en regio over deze OV-knooppunten wordt geïntensiveerd, mede aan de hand van het Coalitieakkoord 2021-2025. De basis voor deze gesprekken is met deze kaart, en de achterliggende informatie gelegd.

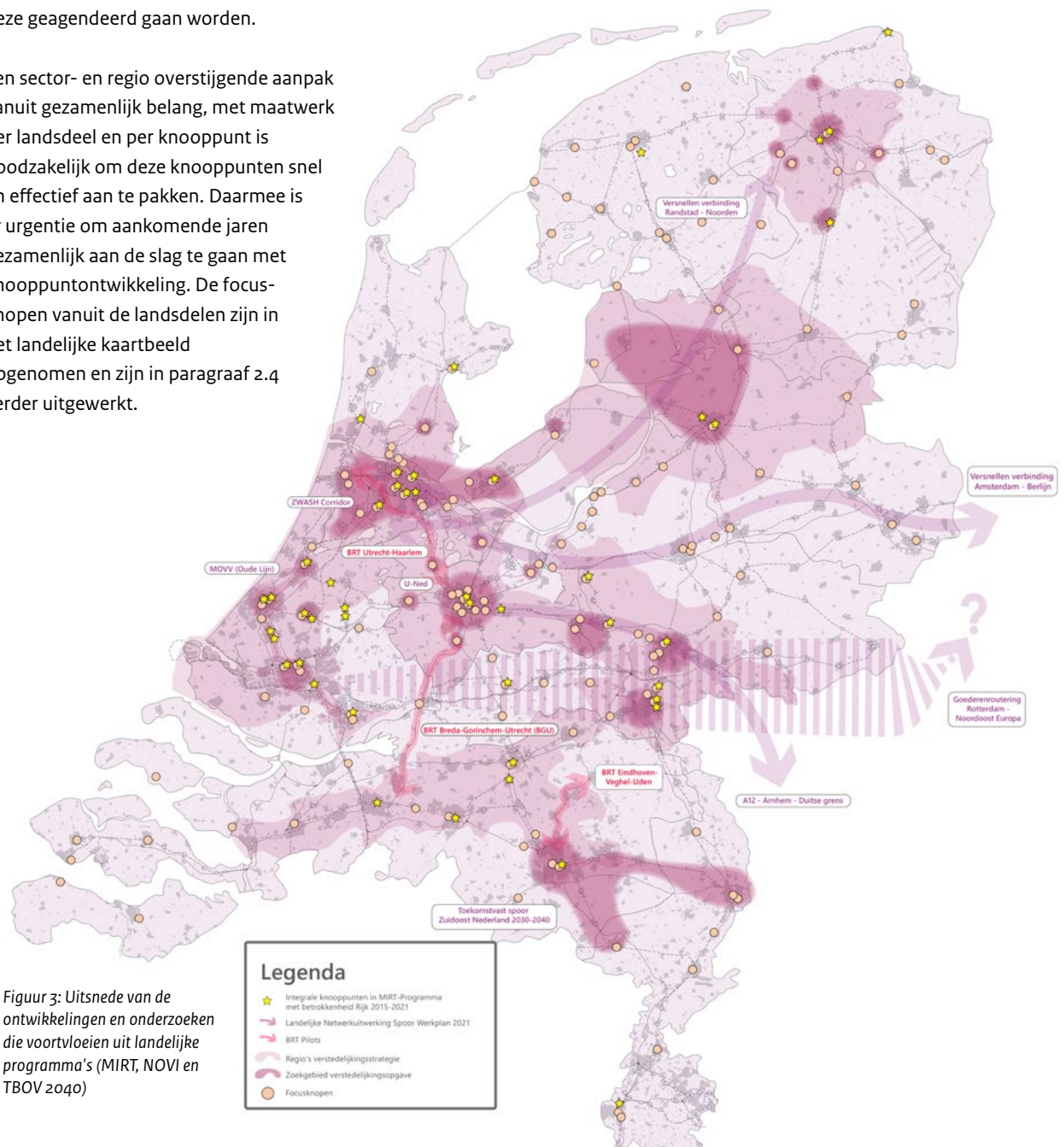
<sup>7</sup> Als we ook programma's zoals Fietsparkeren bij stations meenemen, is nog een groter aantal OV-knooppunten aan de orde geweest in het MIRT. Op het kaartbeeld zijn echter alleen de locaties opgenomen waarbij de integrale aanleg of aanpak van het OV-knooppunt aan de orde was.

- Vanuit het **Programma Toekomstbeeld OV (TBOV) 2040** werken Rijk en regio aan de voorbereiding op een aantal corridorstudies op het spoor, zoals o.a. de studie naar de A12 corridor en een studie naar alternatieven voor goederenrouting. Ook verkennen Rijk en regio vanuit dit programma enkele kansen voor de introductie van een aantal nieuwe Bus Rapid Transit (BRT) verbindingen. Dergelijke netwerkontwikkelingen kunnen grote consequenties hebben voor de OV-knooppunten langs deze routes.

### Link tussen landsdelige en landelijke kaartbeelden

Het landelijk kaartbeeld maakt ook een verbinding met de landsdelige uitwerkingen door ook de focusknoepen vanuit de landsdelen weer te geven. In sommige gevallen zijn deze al onderdeel van een van de landelijke programma's. In andere gevallen zijn Rijk en regio nog niet over deze locaties in gesprek, maar is in de komende jaren wel te verwachten dat deze geagendeerd gaan worden.

Een sector- en regio overstijgende aanpak vanuit gezamenlijk belang, met maatwerk per landsdeel en per knooppunt is noodzakelijk om deze knooppunten snel en effectief aan te pakken. Daarmee is er urgentie om aankomende jaren gezamenlijk aan de slag te gaan met knooppuntontwikkeling. De focusknoepen vanuit de landsdelen zijn in het landelijke kaartbeeld opgenomen en zijn in paragraaf 2.4 verder uitgewerkt.



Figuur 3: Uitsnede van de ontwikkelingen en onderzoeken die voortvloeien uit landelijke programma's (MIRT, NOVI en TBOV 2040)



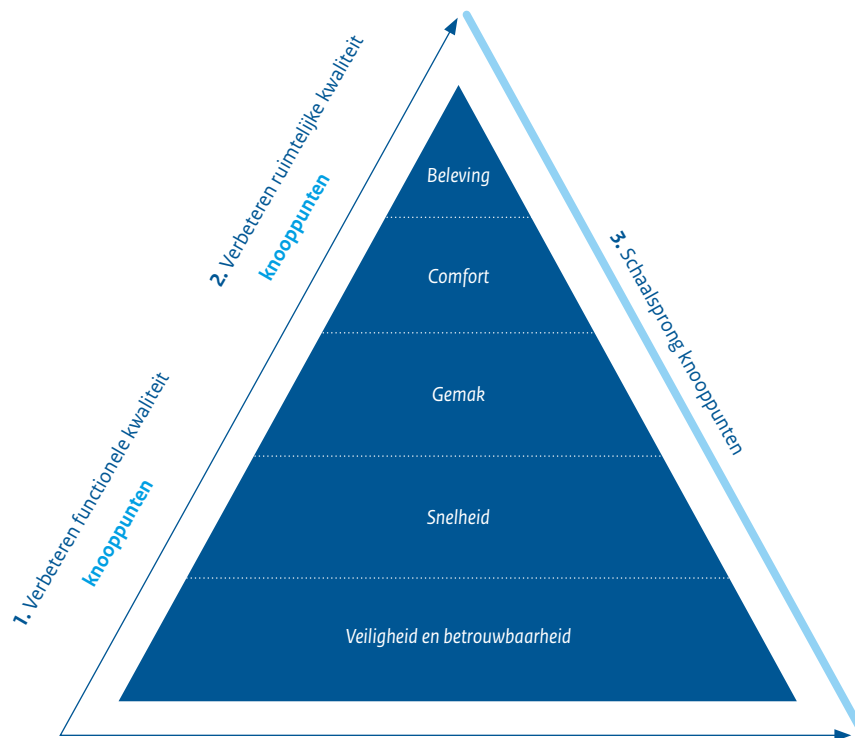
## 2.3 Thematische bundelopgaven spelen op vrijwel alle OV-knooppunten

Elk OV-knooppunt is uniek en heeft een eigen identiteit, maar er zijn thematische opgaven die op meerdere knopen in meerdere landsdelen terugkomen. Omdat deze opgaven op meerdere plekken terugkomen, is het wenselijk om op deze opgaven afstemming te zoeken tussen regio's en landelijke partijen, kennis en best practices uit te wisselen. In hoofdstuk 3 beschrijven we hoe we hier invulling aan geven.

Hieronder beschrijven we deze bundelopgaven. Deze bundelopgaven zijn een uitwerking van de hoofdogpaven uit de Ontwikkelagenda.



Figuur 4: Hoofdogpaven en bundelopgaven



Figuur 5: om knooppunten toekomstbestendig te maken, is op drie onderdelen actie nodig

### **Hoofdoopgave 1: Verbeteren functionele kwaliteit: de gebruiker ervaart de minimale basiskwaliteit**

Door de functionele kwaliteit van OV-knooppunten te verbeteren op alle bestaande en toekomstige knooppunten in Nederland, zorgen we dat de basiskwaliteit voor de gebruiker op orde is. Veiligheid en betrouwbaarheid zijn voor gebruikers onmisbaar. OV-knooppunten blijven in weer en wind, in licht of donker en vroeg of laat op de dag die zekerheid en voorspelbaarheid bieden die de gebruiker ervan verwacht. OV-knooppunten zijn inclusief en toegankelijk voor alle (diverse) gebruikers. Samen slaan we de handen ineen om de toekomstige gebruiker de basiskwaliteit van OV-knooppunten nu én in de toekomst te blijven bieden.

Hieronder vallen de volgende bundelopgaven:

#### **Robuuste basis**

Op een aantal OV-knooppunten is sprake van capaciteitsknelpunten waardoor het comfort en de veiligheid van de reiziger in het geding komen. Zo is een aantal grootstedelijke stations uit het jasje gegroeid. Op deze locaties is een schaa sprong nodig om comfort en veiligheid te waarborgen. Daarnaast zijn er stations benoemd waar opgaven liggen op het gebied van te smalle perrons. Ook op BTM-knooppunten kan sprake zijn van te smal ingerichte perrons/haltes en capaciteitsknelpunten, die op orde moeten worden gebracht. Om een robuuste basis te creëren voor de doorontwikkeling van het OV, zijn maatregelen op deze locaties randvoorwaardelijk om extra groei als gevolg van netwerkkeuzes en/of verdichting op te vangen.

Op deze OV-knooppunten gaan we daarom hoe dan ook aan de slag met de aanpak van knelpunten, waarbij we altijd oog houden voor integrale ontwikkelkansen.

#### **Basiskwaliteit**

Een prettig en goed functionerend OV-knooppunt vereist een bepaalde basiskwaliteit. Knooppunten die bijdragen aan de kracht van het OV en tegelijkertijd een prettige centrale plek in de omgeving zijn. Deze knooppunten moeten meer dan alleen schoon, heel en veilig zijn. Ook de capaciteit van voorzieningen (bijvoorbeeld fietsenstallingen of parkeren), toegankelijkheid en duurzaamheid moeten op orde zijn. Deze opgaven zijn landelijk programmatisch op te pakken.

Wanneer we aan de slag gaan met een OV-knooppunt zorgen we er voor dat deze basiskwaliteit altijd op orde wordt gebracht. Ook wordt de basiskwaliteit op locaties waar verder geen andere opgaven aan de orde zijn programmatisch op orde gebracht.

### **Hoofdoopgave 2: Verbeteren ruimtelijke kwaliteit: een fijn thuis voor elke gebruiker**

De beste OV-knooppunten zijn die knooppunten waar de gebruiker graag verblijft, waar de gebruiker zich met gemak en comfort doorheen beweegt, waar stad, dorp en omliggende natuur logisch overlopen in een knooppunt en waar de gebruiker tevreden is met de aanwezige voorzieningen. Op OV-knooppunten waar deze (ruimtelijke) kwaliteit niet op orde is, of er de wens is om de beleving van OV-knooppunten aanzienlijk te verbeteren, maken we gezamenlijk stappen om het de huidige en toekomstige gebruiker beter naar de zin te maken.

Hieronder vallen de volgende bundelopgaven:

#### **Prettig verblijven**

Een reiziger baseert 25 procent van haar/zijn oordeel over de (totale) reis door de beleving op een knooppunt. Knooppunten leveren daarmee een belangrijke aandeel aan de doelstelling van het TBOV om een 8 te scoren op het OV. Het is de combinatie van functionaliteit en verblijfskwaliteit die uiteindelijk tot prettige en succesvolle knooppunten leidt. Daarmee gaat het ook over de balans tussen de kwaliteit van een OV-knooppunt vanuit mobiliteitsperspectief en de kwaliteit van een knooppunt als plek om te



verblijven en elkaar te ontmoeten. Een veilige en leefbare omgeving met een hoge kwaliteit van de openbare ruimte en de nodige faciliteiten en voorzieningen zijn daarom noodzakelijk.

Op basis van reizigersbeoordelingen achterhalen we welke OV-knooppunten momenteel weinig geliefd zijn onder reizigers; deze pakken we systematisch aan. Bij nieuwe OV-knooppunten zorgen we ervoor dat het comfort, de sfeer en de beleving altijd goed op orde zijn.

### **Buitenpoorten**

Buitenpoorten zijn OV-knooppunten die zich bevinden op het snijvlak van stad en land. Deze buitenpoorten worden als startpunt gebruikt om van het buitenleven te genieten. Buitenpoorten spelen in op het bredere doel om het gebruik van het OV te stimuleren bij recreatieve doeleinden en het bezoek van natuurgebieden zo duurzaam mogelijk te laten verlopen. Dit vraagt om een specifieke kwaliteit van de onderliggende verbindingen (koppeling met bundelopgave netwerkontwikkeling) en voorzieningen die passen bij de recreatieve functie en toerisme (koppeling bundelopgave prettig verblijven). Door de kansen rondom buitenpoorten te benutten, wordt het OV ook in daluren beter benut.

Het concept van Buitenpoorten wordt in de komende decennia door heel Nederland toegepast op de locaties die hier geschikt voor zijn, gebruik makend van de ervaringen die er al zijn in bijvoorbeeld de provincie Noord-Holland.

### **Hoofdpag 3: Schaalsprong: knooppunten van wereldklasse voor iedereen**

Een aantal knooppunten voldoet op korte, middellange of lange termijn niet meer aan de eisen die de reiziger stelt. Het is er bijvoorbeeld te druk, te onoverzichtelijk of het knooppunt ligt simpelweg niet meer op de goede plek. Het knooppunt van nu sluit niet meer aan op de benodigde functie in de toekomst. Door ruimtelijke ontwikkeling, netwerkontwikkeling en/of autonome groei is aanpassing van deze OV-knooppunten nodig.

Het verbeteren van de basiskwaliteit is onvoldoende en met het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit komen we niet tot een afdoende oplossing om de kwaliteit van deze knooppunten te borgen. Op veel knooppunten zijn de maatschappelijke opgaven zo groot en complex dat een schaalsprong nodig is voor de huidige en toekomstige gebruikers. Om verstedelijking, duurzame mobiliteitstransitie en verdere economische ontwikkeling mogelijk te maken nemen we deze knooppunten en hun omgeving als één geheel stevig onder handen

De schaalsprong van knooppunten, oftewel het vergroten van de capaciteit en kwaliteit, in combinatie met een flinke verstedelijkingsopgave, is nodig om OV-knooppunten duurzaam te verbeteren. We ontwikkelen deze bestaande OV-knooppunten tot nieuwe knooppunten van wereldklasse die voor de reiziger van nu en de gebruiker in 2040 toekomstbestendig zijn.

Hieronder vallen de volgende bundelopgaven:

### **Netwerkontwikkeling**

Veranderingen in het OV-netwerk hebben een grote impact op bepaalde OV-knooppunten en hun opgaven. Intensiever gebruik van bepaalde lijnen maakt dat knooppunten op het traject nog meer centrale locaties zijn waar wonen, werken en mobiliteit samenkomen. Er vindt een toename plaats van het aantal reizigers langs deze corridors. Deze groei is te faciliteren met voldoende transfercapaciteit in de gehele knoop en met extra ruimte voor ketenmodaliteiten zoals fiets, BTM en deelvervoer.

In sommige gevallen bieden OV-knooppunten langs een corridor onvoldoende capaciteit om netwerkveranderingen op te vangen. Ook kan de afweging gemaakt worden om in een alternatieve corridor te investeren, waar wel voldoende capaciteit beschikbaar is. Netwerkkeuzes kunnen er toe leiden dat



OV-knooppunten worden overgeslagen. Dit vraagt om aanpassingen aan de perrons en stations. Ook keuzes in de goederenrouting hebben impact op (de omgeving van) een knooppunt.

Bij investeringskeuzes in het OV-netwerk maken we de knooppunten direct ook toekomstbestendig. Jaarlijks faciliteren we binnen het programma TBOV gesprek over de verhouding tussen landelijke netwerkontwikkeling en knooppuntontwikkeling per landsdeel en landelijk.

#### **(Nieuwe) bovenregionale overstapknooppunten**

In de mobiliteitstransitie spelen (boven)regionale overstapknooppunten een belangrijke rol. Deze knooppunten zijn veelal aan de rand van een stedelijk gebied gelegen of op een plek waar meerdere OV-netwerken samenkomen. De opgave op deze knooppunten is om reizigers te verleiden om de overstap van auto naar OV te maken. Om de kwaliteit van knooppunten te verbeteren, dient het aantal en de kwaliteit van de voorzieningen verbeterd te worden. Deze voorzieningen worden aangepast naar de overstapfunctie (van OV naar OV of een P&R functie).

We brengen de belangrijkste bovenregionale overstapknooppunten in beeld en wisselen kennis en ervaring uit met alle betrokken partijen, waaronder Rijkswaterstaat, om de ontwikkeling ervan te versnellen.

#### **Hubs: first- & last-mile en deelmobiliteit**

Door privaat vervoer (voetganger, fiets, auto, deelvervoer) en openbaar vervoer (trein, BTM, BRT) met elkaar te verbinden, kunnen we de mobiliteitsdrukke en het ruimtebeslag in en rond stadskernen beperken. Dit vraagt om hubs waar deze vervoersmiddelen samen komen. De opgave is om op deze hubs een mobiliteitsfunctie en een functie als ontmoetingsplek met voorzieningen te ontwikkelen. Daarmee kunnen de hubs een belangrijke sociaaleconomische functie vervullen.

We versterken het regionaal openbaar vervoer door gerichte hubontwikkeling te starten.

#### **Verstedelijking**

OV-knooppunten worden in stedelijk gebied gezien als dé plekken waar wonen en werkgelegenheid gerealiseerd en gecombineerd kan worden in een hoge dichtheid die past bij de omgeving. Dit is ook bekend als *transit-oriented development*. De knooppunten worden daarmee steeds prominentere plekken, waarbij reizigers en gebruikers worden gestimuleerd om te fietsen en lopen. Het zijn de centrale en best bereikbare plekken in de omgeving. Daarmee groeit ook de opgave om het OV-knooppunt en de omgeving op elkaar aan te laten sluiten en de kwaliteit en capaciteit mee te laten groeien met het toenemend aantal reizigers en gebruikers.

We zorgen jaarlijks dat ontwikkeling in verstedelijking én knooppuntontwikkeling in de pas blijven lopen en dat betrokkenen daarvan op de hoogte zijn. Daarbij sluiten we zo mogelijk aan bij de bestaande verstedelijkingsstrategieën en bereikbaarheidsprogramma's van het ministerie van IenW, het ministerie van BZK en de decentrale overheden (voor zowel wonen als mobiliteit).

## **2.4 Landsdelige uitwerking van de knooppuntopgaven bevat regionale accenten en aandachtspunten (versie 2021, jaarlijks te updaten)**

Iedere regio heeft eigen accenten in de knooppuntontwikkeling waar zij de komende jaren op focust. In zes landsdelige uitwerkingen duiden wij de accenten en aandachtspunten van knooppuntontwikkeling. Deze landsdelige uitwerkingen geven inzicht in de landelijke bundelopgaven, gezamenlijk gedragen focusknooppunten en alle knooppunten met één of meerdere opgave(n) in de regio. 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 een startpunt voor het jaarlijkse gesprek tussen Rijk en regio over knooppunten. Tijdens dit gesprek wordt gekeken of er knooppunten bij komen of van de kaart af worden gehaald.<sup>8</sup> De verantwoording van de landsdelige uitwerkingen is in bijlage 2 opgenomen.

### Noord (eerste inventarisatie, 2021)

Het noordelijke landsdeel bestaat uit de provincies Fryslân, Groningen en Drenthe. 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 waarborgen. Uitgangspunt daarbij is de inclusieve samenleving; 'Iedereen doet er toe!'. Er is daarom extra aandacht voor het aanbod van sociaal-maatschappelijke voorzieningen op knooppunten. De ambitie is dat knooppunten meer en meer ontmoetingsplaatsen met een passend aanbod van mobiliteit en voorzieningen worden.

De knooppunten zijn in Noord-Nederland ook van strategisch belang om de transitie naar duurzame mobiliteit verder vorm te geven. Laadvoorzieningen, aanbod van elektrisch vervoer, stimuleren van fietsen, lokale opwekking van duurzame energie zijn allemaal aspecten waarvan o.a. op de knooppunten gewerkt wordt.

De provincies Fryslân, 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 focuslocaties 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.

## Knooppuntstatus regio Noord



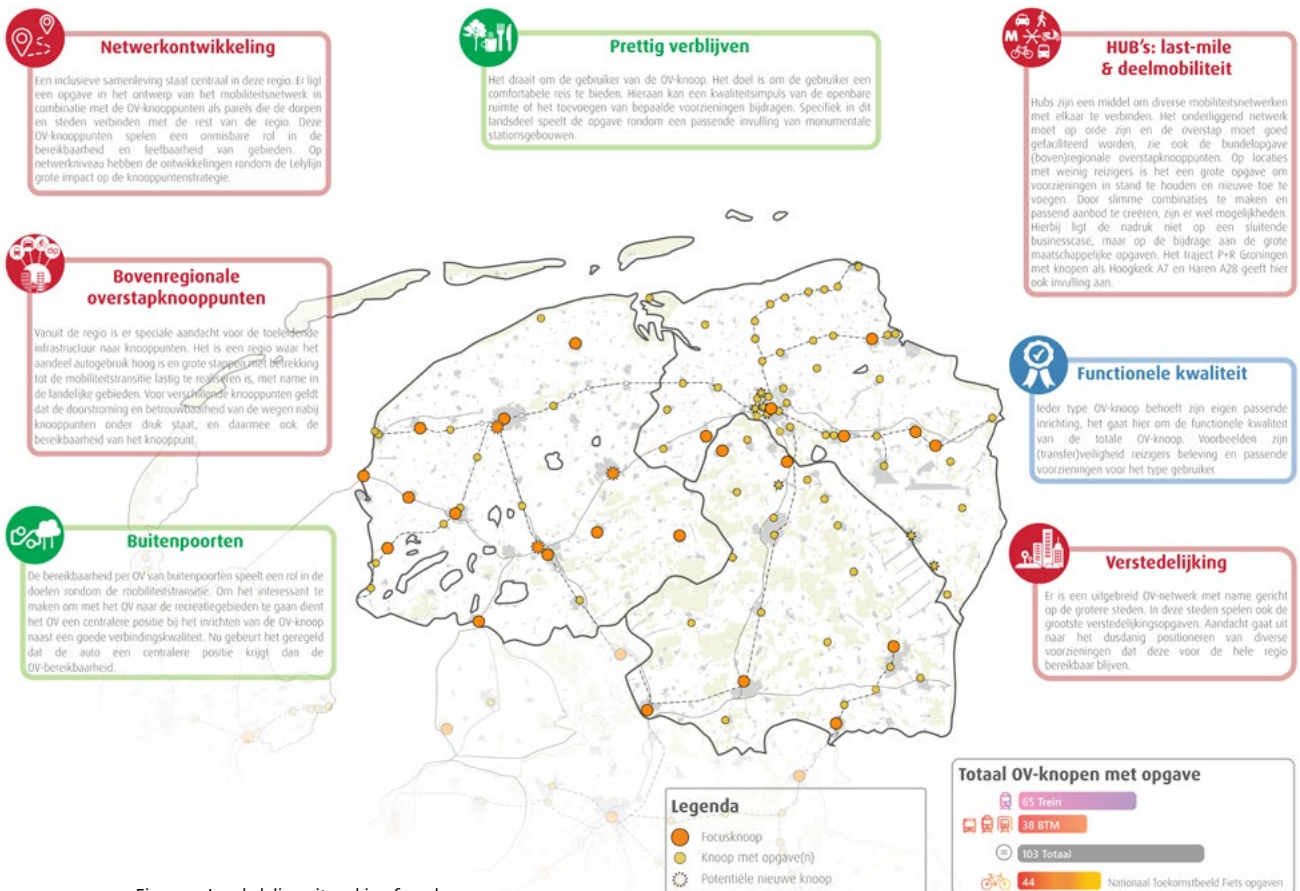
Figuur 6: Knooppuntstatus regio Noord

<sup>8</sup> In de uitwerkingen is (waar bekend) per locatie de huidige status opgenomen. Daar waar dit nog niet bekend was, kan ook dit meegenomen worden in de update in 2022, evenals wat kleinere opmerkingen die in deze versie nog niet zijn verwerkt.

Specifiek voor deze regio is 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, zoals het Noorden in het Deltaplan heeft verwoord. Dit biedt ook kansen om de huidige verstedelijking meer te spreiden.

Naast het treinverkeer wordt veel belang gehecht aan de overige modaliteiten. Zo heeft Noord-Nederland 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.

In Noord-Nederland zijn er diverse monumentale stationsgebouwen die hun oorspronkelijke functie hebben verloren. Het is een gezamenlijke uitdaging om een passende functie aan deze gebouwen te geven, die een bijdrage levert aan het gewenste aanbod van voorzieningen, de aantrekkelijkheid en de (sociale) veiligheid van een station.



Figuur 7: Landsdelige uitwerking focusknopen regio Noord (augustus 2021)



### Noordvleugel (eerste inventarisatie, 2021)

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) capaciteit aan P+R.

Overige opgaven die binnen het landsdeel naar voren komen zijn de kwaliteit van de leefbaarheid, 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. Er wordt in het algemeen met name prioriteit gegeven aan 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:

- 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.

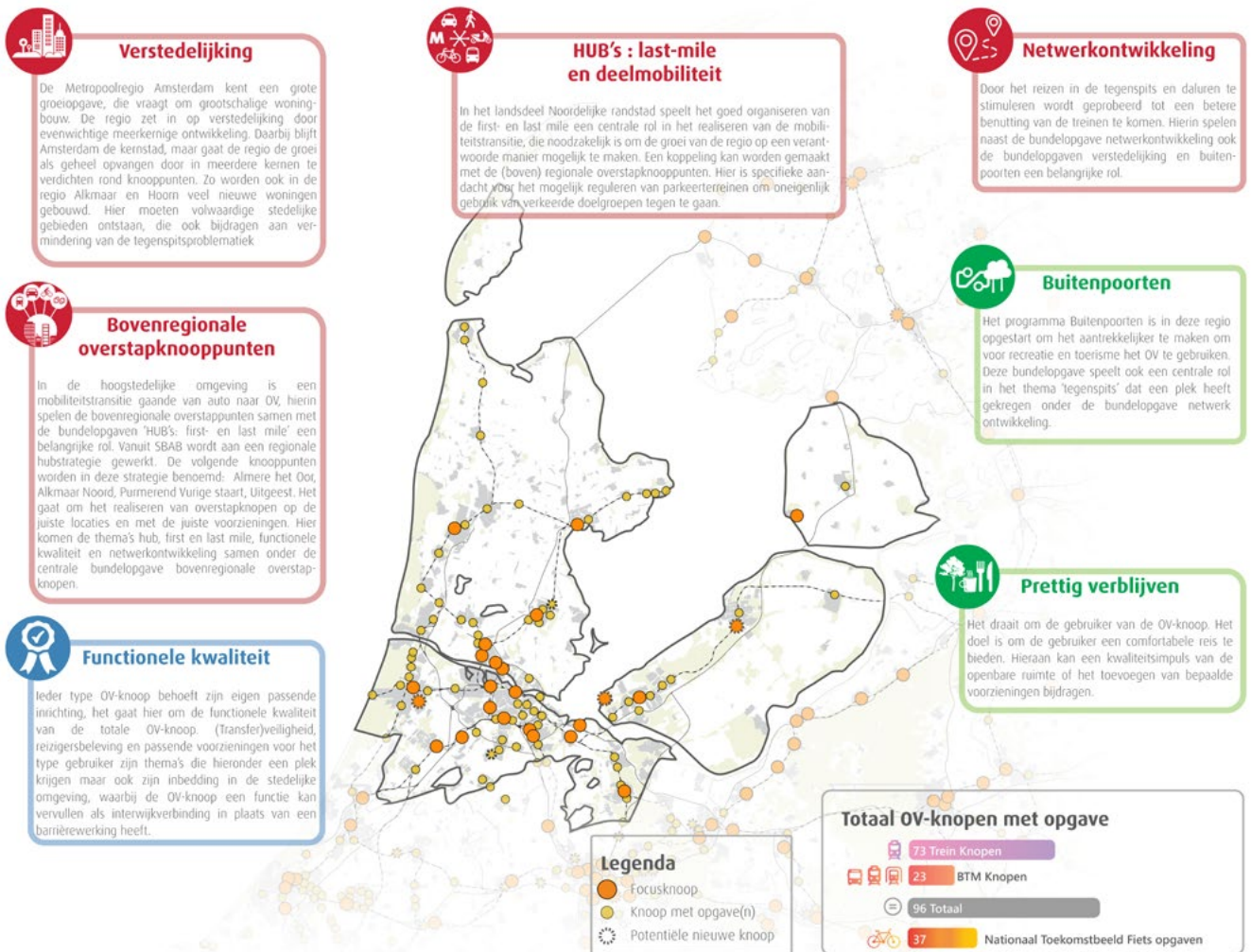
### Knooppuntstatus regio Noordvleugel



Figuur 8: Knooppuntstatus regio Noordvleugel

Noord-Holland kent al een lange traditie daar waar het gaat om knooppuntontwikkeling. Sinds 10 jaar heeft de provincie een uitvoeringsprogramma OV-knooppunten. De provincie wil stationsomgevingen beter benutten en in samenhang met elkaar ontwikkelen. Omdat stations belangrijke schakels zijn in de reis van mensen op weg naar werk, naar voorzieningen of recreatieve bestemmingen, stimuleert de provincie nieuwbouw van woningen en bedrijvigheid rondom stations.

Momenteel wordt er binnen het landsdeel samen met de spoorsector, Vervoerregio Amsterdam en gemeenten voor iedere spoorcorridor een regionale ontwikkelagenda opgesteld. Deze agenda bevat een integraal pakket aan maatregelen uitgewerkt op het vlak van economie, toerisme en recreatie, gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid. Het gaat daarbij zowel om korte als middellange termijn maatregelen. Doel is dat deze maatregelen gezamenlijk bijdragen aan een beter spoorproduct, bijvoorbeeld in de vorm van een betere treinbediening.



Figuur 9: Landsdelige uitwerking focusknopen regio Noordvleugel (augustus 2021)





### Midden (eerste inventarisatie, 2021)

De regio Midden bestaat uit de provincie Utrecht, waarbij moet worden opgemerkt dat de regio ook veel relaties heeft met de omliggende gebieden. Een aantal knooppunten buiten de provincie is voor de regio belangrijk. Verstedelijking wordt binnen de regio als de belangrijkste reden gezien om met knooppunten aan de slag te gaan. Er komen veel nieuwe woningen bij, waarbij het doel is deze in de nabijheid van knooppunten te bouwen. In Utrecht vindt de verstedelijking met name plaats in de metropoolpunten en in de nabijheid van zeven belangrijke regionale knooppunten. Verder zijn veel nieuwe woningen gepland in de regio Amersfoort en in de regio Foodvalley.

Om de stedelijke verdichting te kunnen realiseren in een tegelijk leefbare stad moet een aanpassing van het mobiliteitssysteem plaatsvinden. Met name voor de auto is minder plaats in de stad. Mobiliteitshubs nabij snelwegen moeten daarom een bijdrage leveren aan de overstap van automobilisten naar de stad op een (deel-)fiets of op goed openbaar vervoer, eventueel in de vorm van BRT.

Naast woningbouw zijn er diverse langere termijn ambities met impact op knooppunten. Zo is het doel om metropoolpoorten en economische clusters te maken, landschap beter bereikbaar te maken via de buitenpoorten en samenhang in het (multimodale) mobiliteitssysteem aan te brengen op alle schaalniveaus.

Op veel gebieden zijn al studies uitgevoerd. Zo zijn er afspraken gemaakt over vier belangrijke spoor-corridors en worden de A1- en A28-corridor regionaal opgepakt. Bovendien zijn regionale BTM-ontwikkelingen in beeld gebracht en lopen er diverse BRT-studies. En binnen de regio Utrecht wordt in U Ned-verband een MIRT-verkenning OV en Wonen uitgevoerd.

Naast de 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)

### Knooppuntstatus regio Midden

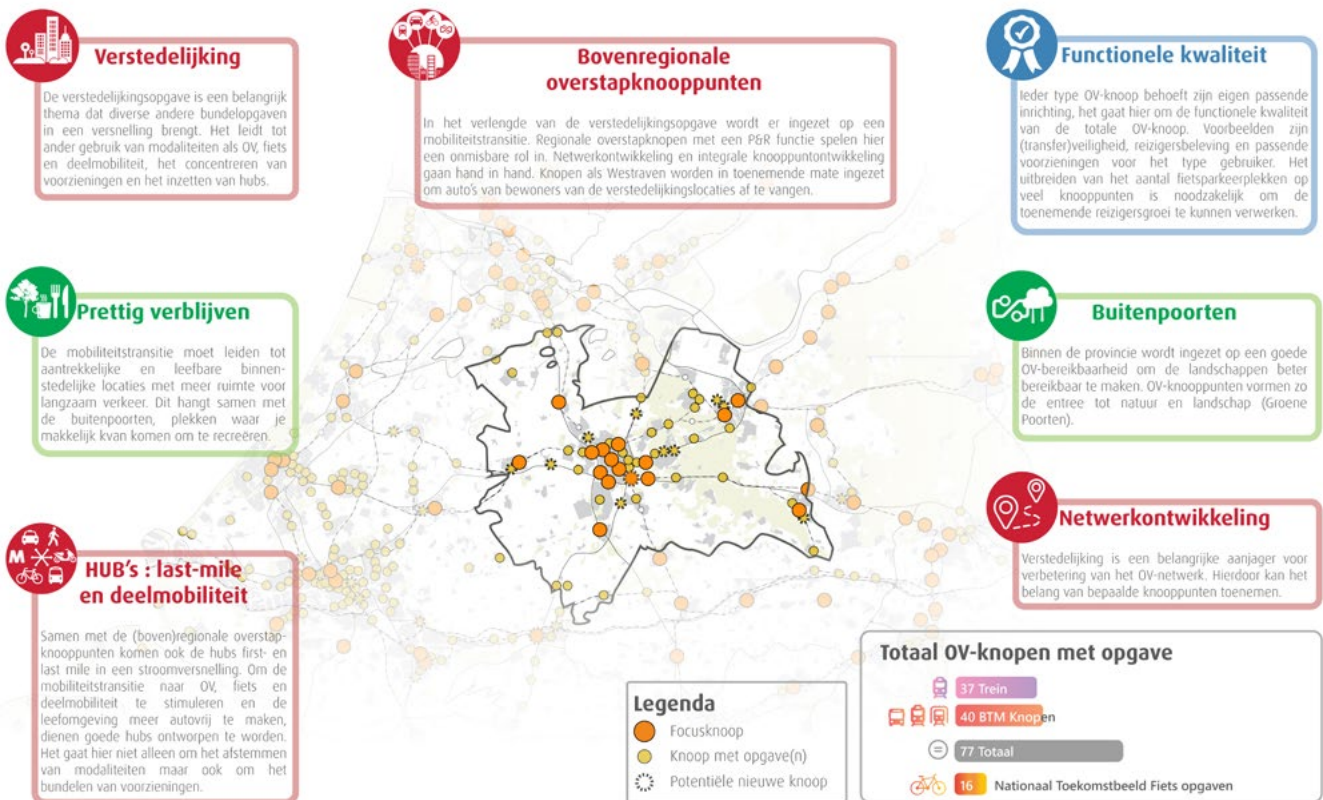


\*Geen statusgegevens beschikbaar

Figuur 10: Knooppuntstatus regio Midden

Speciaal aandacht in deze regio is voor de ketenvoorzieningen op de knooppunten. De mobiliteitstransitie in de grote steden vraagt om een (blijvende) toename van fietsstallingsplaatsen en aanbod van deelmobiliteitsvoorzieningen op regionaal niveau, maar ook in wijken en buurten binnen de steden.

Prioritaire knooppunten worden gezien op de ontwikkellocaties en bestaande knooppunten met een laag reizigersoordeel, onvoldoende basisniveau en te weinig fietsstallingen en overige faciliteiten.



Figuur 11: Landsdelige uitwerking focusknopen regio Midden (augustus 2021)



### Oost (eerste inventarisatie, 2021)

De provincie Gelderland heeft al een selectie van circa 30 knooppunten gemaakt die de komende jaren verder onderzocht worden en waar onderzoeks- en deels uitvoeringsmiddelen voor beschikbaar zijn 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. Daarmee wordt de reiziger gefaciliteerd bij het maken van de slimste en schoonste keuze op ieder moment.

### Knooppuntstatus regio Oost



### Knooppuntstatus regio Oost (vervolg)



Figuur 12: Knooppuntstatus regio Oost

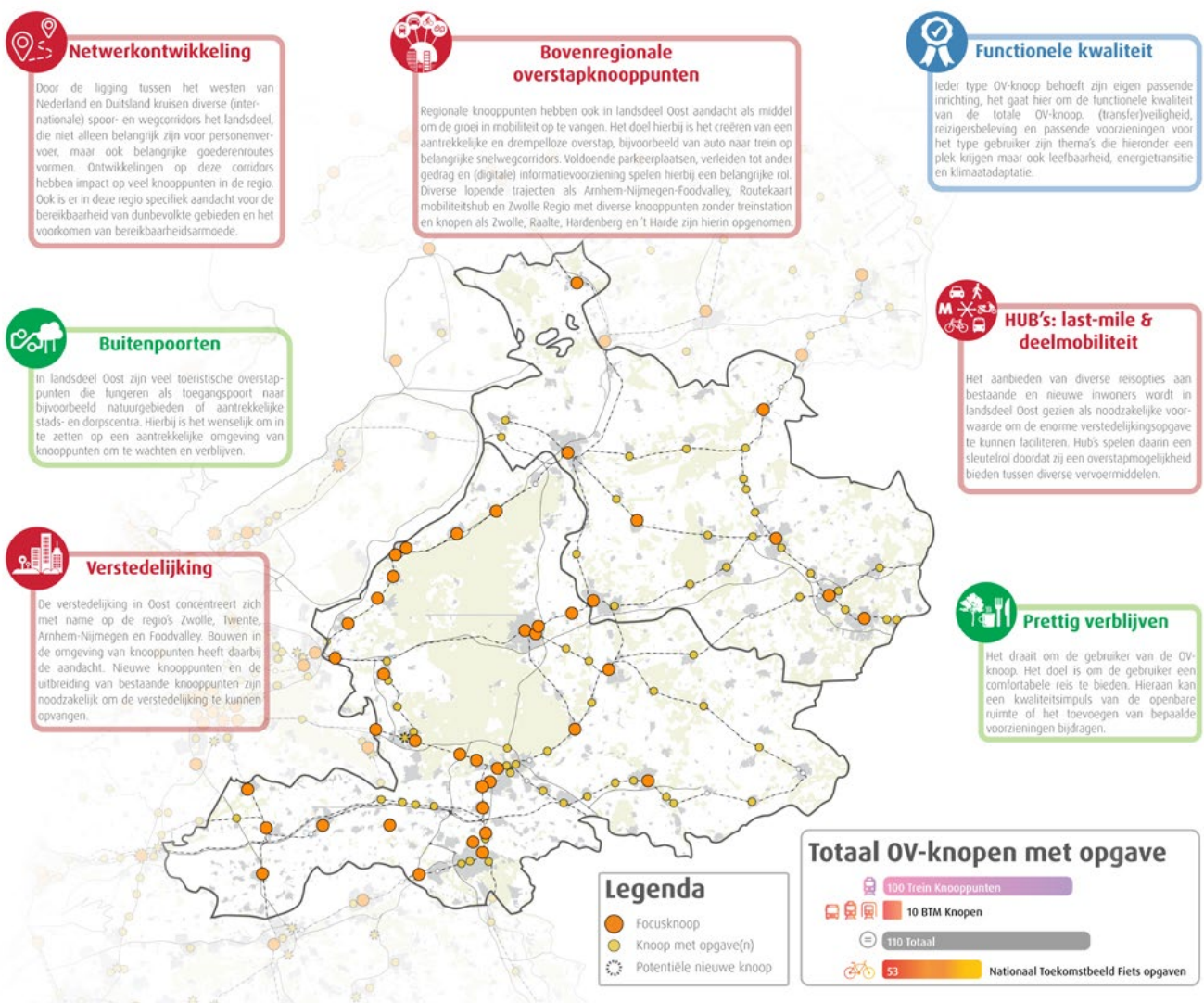
Binnen de provincie Overijssel zijn de opgaven divers. Er spelen opgaven met betrekking tot verstedelijking, leefbaarheid, klimaatadaptatie, bereikbaarheid en de energietransitie. Daarnaast is er specifieke aandacht voor dunbevolkte gebieden, een leefbaar platteland, het voorkomen van bereikbaarheidsarmoede, en een financieel gezond regionaal OV-systeem met inzet van bussen en meer P+R-locaties. Een selectie van de meest prioritaire knooppunten moet nog worden gemaakt.

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 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.



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.

Er wordt nagedacht over mogelijke nieuwe internationale treinverbindingen, wat een effect kan betekenen voor de aanliggende knooppunten. Daarnaast hebben snelheidsverhogingen op spoorlijnen en de keuze voor een bepaald goederentracé impact op knooppunten in de regio.



Figuur 13: Landsdelige uitwerking focusknoep regio Oost (augustus 2021)



### Zuid (eerste inventarisatie, 2021)

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. Vanwege de beperkte hoeveelheid spoor wordt ingezet op een hoogwaardige noord-zuid busverbinding (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.

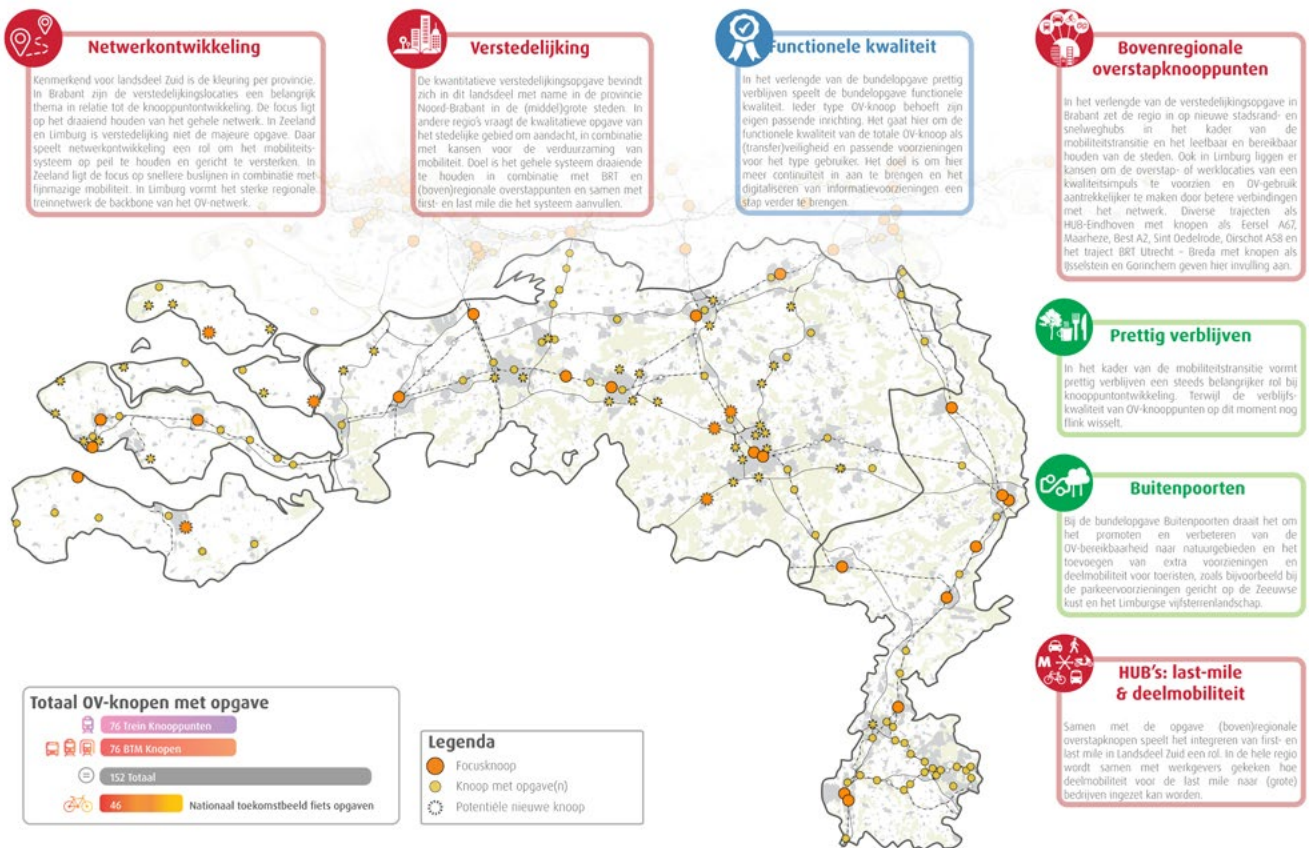
De knooppuntopgave in Limburg is heel divers. Er spelen verschillende dynamieken, van vergrijzing in het zuiden tot vergroening in het noorden. Ook de samenstelling van huishoudens gaat veranderen. Deze ontwikkelingen leiden naar verwachting tot een stabilisatie of lichte groei van de mobiliteit in de 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.

### Knooppuntstatus regio Zuid



Figuur 14: Knooppuntstatus regio Zuid





Figuur 15: Landsdelige uitwerking focusknopen regio Zuid (augustus 2021)





### Zuidvleugel (eerste inventarisatie, 2021)

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 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. Naast nationale verbindingen gaat het ook om het *daily urban system* binnen de regio. 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 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. Een aantal knopen is niet als focusknoop aangemerkt, maar is wel van belang voor de Zuidvleugel. Denk hierbij aan de knopen van het gebiedsprogramma Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV) zoals Den Haag Leyenburg en Rotterdam Zuidplein, maar ook knopen buiten MOVV: station Hazerswoude-Rijndijk, Nieuwerkerk a/d IJssel, Stellendam en andere knopen.

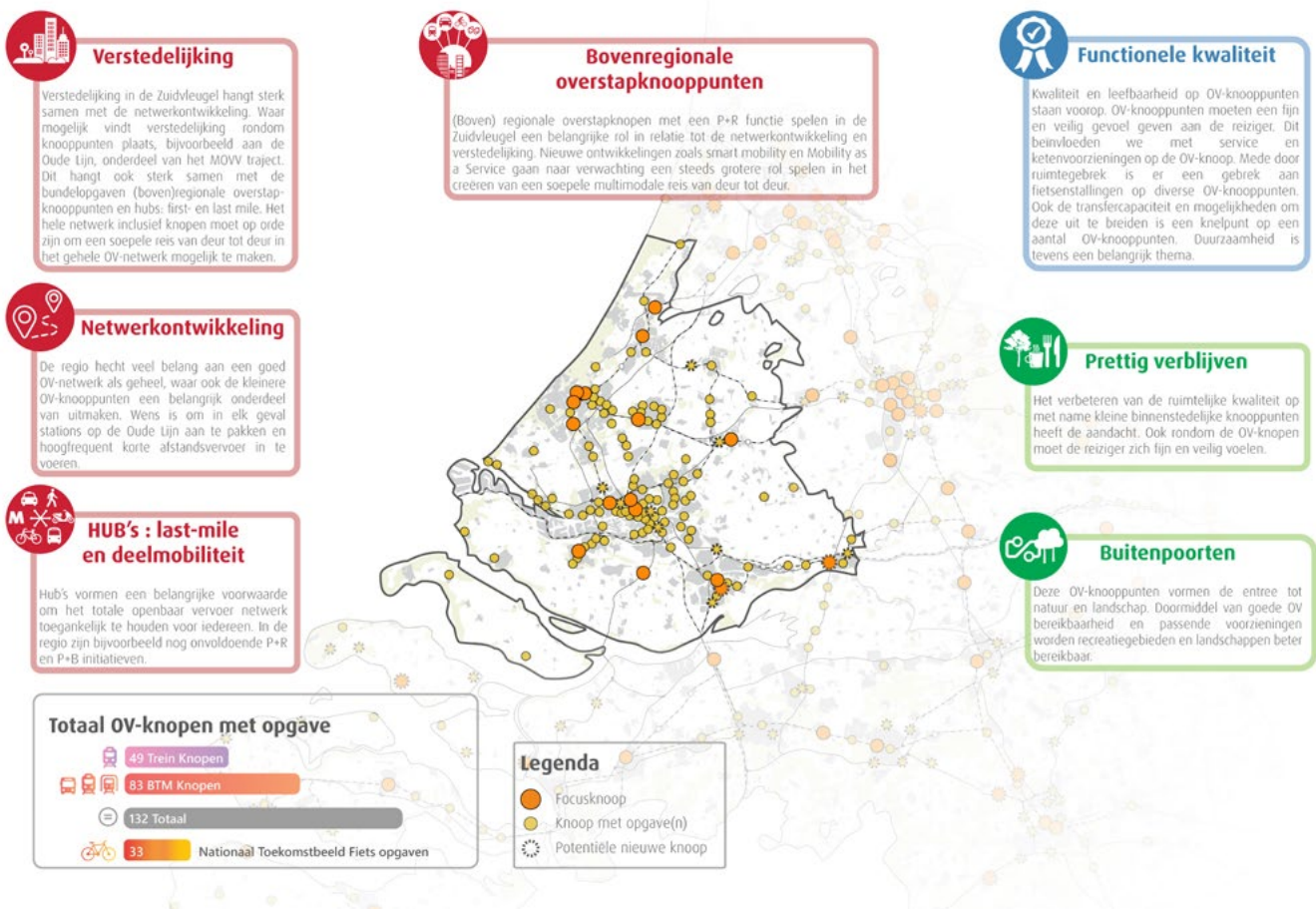
Aanvullend wordt een opgave gezien in het verbeteren van de duurzaamheid van knooppunten. Dit thema wordt bekeken vanuit twee perspectieven. Enerzijds wordt gekeken naar het beperken van het energiegebruik op knooppunten door deze bijvoorbeeld energieneutraal te maken. Anderzijds wordt gericht op het 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.

### Knooppuntstatus regio Zuidvleugel



Figuur 16: Knooppuntstatus regio Zuidvleugel





Figuur 17: Landsdelige uitwerking focusknopen regio Zuidvleugel (augustus 2021)



> 3.

> *Hoe gaan we*  
> knooppunt-  
> ontwikkeling  
> realiseren?

> > > > > > > >

> > > > > > > >

> > > > > > > >

> > > > > > > >

### 3.1 Inleiding

Om knooppuntontwikkeling kracht bij te zetten en uitvoering te geven aan de Actie-agenda OV-knooppunten stellen we voor om een intensieve programmatische aanpak in te zetten, waarin we met alle partners in beeld hebben en houden waar we aan werken en hoe we de samenhang tussen diverse ontwikkelingen bewaken. In dit hoofdstuk werken we de programmatische aanpak verder uit.

Het hoofdstuk is als volgt opgebouwd:

- Paragraaf 3.2 bevat een voorstel voor een verbeterde samenwerking en governance. Hierin is opgenomen op welke manier we ons committeren aan een integrale werkwijze en hoe we dit onder de aandacht brengen bij stakeholders.
- Paragraaf 3.3 bevat de uitwerking van een programmatische aanpak. De invulling van het kernteam, het opdrachtgeversoverleg, het loket, de kennispool en het datateam is hierin beschreven.
- Paragraaf 3.4 bevat de uitwerking van de lokale en regionale regiefunctie. De invulling van een knooppuntenregisseur, locatieregisseur en thematrekker van een bundelopgave is hierin beschreven.
- Paragraaf 3.5 bevat een visie op datagedreven knooppuntontwikkeling. Deze visie is vervolgens vertaald naar afspraken en acties om hieraan invulling te geven.







### 3.2 Een verbeterde samenwerking en governance is nodig om knooppunten integraal aan te pakken

Vanwege het groeiende belang en het concentreren van ruimtelijke ontwikkelingen op goed bereikbare plekken staat knooppuntontwikkeling meer en meer in de belangstelling. Integrale en gezamenlijke knooppuntontwikkeling is een relatief nieuwe discipline waar een zeer breed scala aan publieke en private partijen bij betrokken is. Sommige decentrale overheden hebben hier een integrale visie op OV-knooppuntontwikkeling en een programmatische aanpak voor. Andere regio's zijn nog niet zo ver. Het bij elkaar krijgen van de juiste kennis, expertise en competenties is soms lastig. Met name kleinere gemeenten hebben hierbij ondersteuning nodig. Het uitwisselen van *best practices* en het bieden van kennis/ervaring met knooppuntprojecten kan deze gemeenten helpen. Zeker daar waar het gaat over grotere projecten en het proces rondom het MIRT. Een relatief beperkt aantal personen heeft hier kennis van en ervaring mee, voor velen is het nieuw. Hierdoor ontstaat het risico dat het wiel op veel plekken steeds opnieuw uitgevonden wordt.

**We committeren ons aan een integrale werkwijze rond OV-knooppunten, waarbij oog is voor het langetermijnperspectief voor de mobiliteitsfunctie én de ruimtelijke component. We betrekken elkaar vroegtijdig en overvallen elkaar niet met plannen.**

Om dit te bereiken passen we het Handelingsperspectief OV-knooppunten toe als standaard analysestap bij het onderzoeken van knooppunten waar partijen gezamenlijk aan de slag willen. De analysefase sluiten we af met een set aan afspraken, met de taken, rollen en verantwoordelijkheden van de verschillende partijen in het vervolg.

We zoeken de samenwerking tussen netwerkontwikkeling en knooppunten regelmatig en tijdig op. Als er een netwerk-of corridorstudie (voor spoor, bus, tram en/of metro) plaatsvindt dan zorgen we er voor dat altijd de (ruimtelijke) impact op en kansen voor knooppunten voldoende mee worden genomen. Dit doen we ook andersom: we onderzoeken of en in hoeverre knooppuntontwikkeling zoals verdichting van woningbouwlocaties en het toevoegen van voorzieningen van invloed is op het netwerk.

We streven er ook naar dat in de toekomst geen enkele ambitie of (omgevings-)visie op/ rond een OV-knooppunt wordt vastgesteld, zonder dat alle relevante partijen (bijvoorbeeld provincie, ProRail, NS Stations of Rijkswaterstaat) daarin meegenomen zijn.

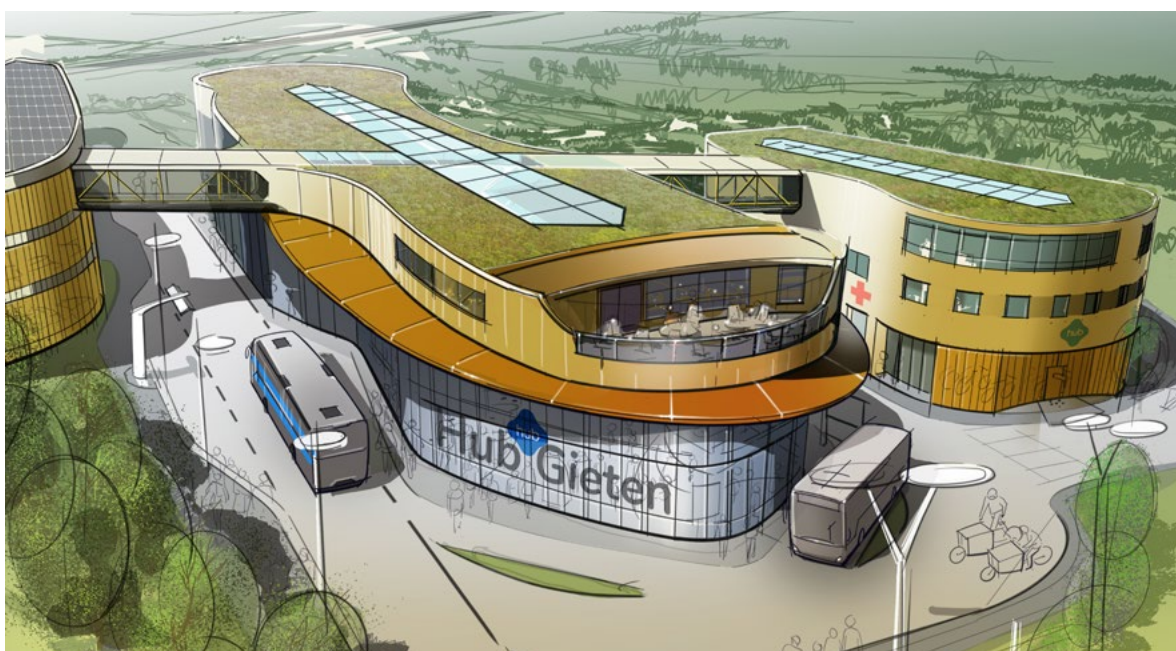
We helpen op plekken en rond knooppunten waar de integrale ontwikkeling niet vanzelf tot stand komt en/of het belang van knooppuntontwikkeling onvoldoende is meegenomen in onderzoeken of projecten, zodat er bijtijds ingegrepen kan worden op ambtelijk en (indien nodig) op bestuurlijk niveau. We hebben allemaal een functie in het signaleren van knelpunten, bijvoorbeeld als er onvoldoende aandacht is voor ruimtelijke kwaliteit.

De TBOV partners spreken af de werkwijze uit de Actie-agenda vanaf 2022 toe te gaan passen. De partijen die indirect betrokken zijn geweest, zoals gemeenten, brengen we op de hoogte van deze werkwijze. We gaan in gesprek met hen en onderzoeken hoe de integrale werkwijze en landelijke programmatische aanpak in te passen is in hun processen en hoe dit leidt tot verbeterde resultaten. We grijpen regelmatig terug op de Actie-agenda en spreken elkaar aan wanneer de afspraken niet worden nagekomen of de voortgang op de acties uitblijft.

### “Alleen ga je sneller, samen ga je verder”

De institutionele complexiteit is lastig, maar gemeenten, provincies, vervoerregio's, Rijk, RWS, ProRail, NS Stations, vervoerders, vastgoedeigenaren en projectontwikkelaars kunnen een bijdrage aan projecten leveren. De betrokkenheid van deze partijen is echter niet altijd eenduidig en helder, zeker in de verkennende fases van projecten. In het traject naar de Actie-agenda hebben we hier meer uitwerking aan gegeven. In bijlage 3 is per subfase van projecten uitgewerkt waar partijen een rol hebben.

ACTIES	TERMIJN
<ul style="list-style-type: none"><li>• We organiseren een roadshow en communicatiecampagne naar aanleiding van de Actie-agenda om alle stakeholders mee te nemen in de afspraken en voorgenomen werkwijze en om de meerwaarde ervan duidelijk te maken. Hierbij hebben we specifieke aandacht voor gemeenteambtenaren en het zo snel mogelijk meenemen van nieuwe raadsleden en wethouders na de gemeenteraadsverkiezingen.</li></ul>	2022
<ul style="list-style-type: none"><li>• We ontwikkelen in samenwerking met CROW-KpVV workshops, bijeenkomsten en publiceren handreikingen om knooppuntprofessionals te bekwamen in de integrale werkwijze.</li></ul>	2022-2023
<ul style="list-style-type: none"><li>• We zetten een eerste stap in het onderzoeken in hoeverre ambities en projecten in bestaande bestemmingsplannen/ omgevingsplannen van gemeenten op en rond OV-knooppunten impact hebben op het knooppunt en ondernemen actie als relevante partijen zoals bijv. de provincie, ProRail/NS Stations of RWS hier nog niet van op de hoogte zijn.</li></ul>	2022-2023
<ul style="list-style-type: none"><li>• We leggen de kaart met OV-knooppunten op de kaart van verstedelijkingslocaties om de kansen en knelpunten tussen beide kaarten te ontdekken en hier nadere afspraken over te maken.</li></ul>	2022 en vervolgens jaarlijks
<ul style="list-style-type: none"><li>• We onderzoeken in hoeverre OV-knooppunten voldoende mee zijn genomen in lopende netwerk-/corridorstudies. Vice versa bekijken we of bestaande plannen voor OV-knooppunten voldoende rekening houden met de capaciteit van het netwerk en netwerkontwikkelingen.</li></ul>	2022 en vervolgens jaarlijks
<ul style="list-style-type: none"><li>• We inventariseren jaarlijks wat de status is van OV-knooppunten en voor welke OV-knooppunten aankomend jaar nader onderzoek nodig is. Als dit onderzoek een focusknooppunt betreft, ondersteunen provincie en/of ProRail/NS Stations waar nodig bij het toepassen van het Handelingsperspectief.</li></ul>	2022 en vervolgens jaarlijks





### 3.3 Een nieuwe landelijke programmatische aanpak verbindt partijen en sectoren, faciliteert en jaagt aan

Vanuit verschillende partijen is de wens om inzichten te bundelen, opgaven landelijk te inventariseren, een netwerk te creëren en kennis onderling te delen. Door ervaringen, informatie en data uit te wisselen en elkaar verder te helpen, worden opgaven versneld en vooruit geholpen. Om hier invulling aan te geven, continueren we de goede samenwerking vanuit TBOV en borgen we de aandacht voor knooppuntontwikkeling op een duurzame manier. Deze samenwerking is een middel om nationale doelstellingen te behalen en bevindt zich op de interface van TBOV en NOVI. Het samenwerkingsverband verknoopt op regionaal en landelijk niveau de OV-, mobiliteits- en ruimtelijke ambities aan elkaar. Daarmee worden de kansen voor ruimtelijke inrichting en toekomstvast investeringen benut.

#### **We starten in 2022 met de uitvoering van de Actie-agenda OV-knooppunten volgens een gezamenlijk landelijk programma.**

We stellen middelen en medewerkers beschikbaar voor de invulling van de landelijke programmaonderdelen. Alle partijen dragen daarnaast financieel bij aan een budget voor ondersteuning en onderzoek via het programma Toekomstbeeld OV2040. Voor lokale of regionale studies of projecten, die niet alle partners raken, worden aparte financieringsafspraken gemaakt.

Het programma wordt uitgevoerd door een kernteam. Dit team zorgt jaarlijks voor een werkplan, op basis van de afspraken en acties uit de Actie-agenda, en komt regelmatig bij elkaar om hier voortgang op te boeken. Ook maakt het kernteam jaarlijks – na inventarisatie en monitoring van de voortgang – een update van de acties en het beeld van de regionale opgaven. Het kernteam bespreekt de voortgang van knooppuntontwikkeling, voorbeelden van knooppuntontwikkeling, stuurt bij als de landelijke doelen en afspraken onvoldoende behaald worden en leert van ervaringen om de lessen breder te verspreiden. Het opdrachtgeversoverleg Actie-agenda OV-knooppunten monitort de voortgang van het programma en is hierop aanspreekbaar. De stuurgroep TBOV monitort de resultaten op hoofdlijnen en richt zich met name op de bijdrage daarvan aan de doelen van het bredere TBOV programma en stuurt bij waar nodig.

De voortgang van het programma wordt minstens jaarlijks (in het voorjaar) op de landsdelige OV- en Spoortafels besproken. Het kernteam stelt een (monitorings-)format op. Dit format draagt bij aan het gesprek op de landsdelige OV- en Spoortafels en maakt het mogelijk om gezamenlijk te programmeren en keuzes te maken.

#### **We richten een loket en kennispool in om knooppuntprofessionals te ondersteunen.**

Het loket vormt een centrale plek met vaste contactpersonen waar alle partijen met vragen over knooppuntontwikkeling terecht kunnen. Een kennispool van publieke en private partijen faciliteert kennisuitwisseling, tools, standaardovereenkomsten, gezamenlijke onderzoeken en levert kennis en eventueel capaciteit aan projecten.

#### **We richten een datateam in, met experts en aanspreekpunten vanuit de deelnemende organisatie.**

Het datateam werkt conform een werkplan en werkt samen met het Kennisnetwerk Knooppunten en Mobiliteitshubs van CROW-KpVV om data, kennis en tools te verspreiden en te bouwen aan een netwerk van professionals.

In 2021 is per landsdeel in kaart gebracht op welke locaties knooppunten met opgaven zijn, waar de focusknooppunten zich bevinden, welke nieuwe OV-knooppunten gewenst zijn en wat de algemene bundelopgaven zijn. Deze gebiedsgerichte en landelijke opgaven zijn opgenomen in deze Actie-agenda (zie hoofdstuk 2). De uitvoering van deze agenda wordt opgepakt in een landelijke samenwerking vanuit een programmatische aanpak.

De programmatische aanpak bestaat uit een aantal onderdelen:

- **Kernteam en opdrachtgeversoverleg:** monitort de uitvoering van landelijke en landsdelige knooppuntontwikkeling en de acties uit de Actie-agenda en versnelt, faciliteert en adviseert waar nodig bij bestuurlijke besluitvorming.
- **Loket:** Het programma bevat een centrale plek met vaste contactpersonen waar alle partijen met vragen over knooppuntontwikkeling terecht kunnen.
- **Kennispool:** een kennispool van publieke en private partijen faciliteert kennisuitwisseling, tools, standaardovereenkomsten, gezamenlijke onderzoeken en levert kennis en eventueel capaciteit aan projecten.
- **Datateam:** een datateam werkt aan het beter ontsluiten en harmoniseren van data over OV-knooppunten om datagedreven beleid te stimuleren.

ACTIES	TERMIJN
• We bereiden een format voor landsdelige OV- en Spoortafels voor om jaarlijks een gesprek te voeren over de opgaven, status van locaties en de lijst met focusknooppunten, als input voor gezamenlijke programmering.	2022
• We bespreken aan de hand van een format de gebiedsuitwerkingen met de landsdelige OV- en Spoortafels. Naar aanleiding hiervan maken we jaarlijks een update van de gebiedsuitwerkingen.	2022 en vervolgens jaarlijks
• We stellen een werkplan op voor 2022 en vervolgens jaarlijks, uitgaande van de set aan afspraken en acties zoals in de Actie-agenda opgenomen.	2022 en vervolgens jaarlijks
• We stellen 500.000 euro beschikbaar vanuit het TBOV2040 budget om het programma in 2022 vorm te geven en uitvoering te geven aan de opgenomen afspraken en acties. We bespreken ook hoe de financiering van de acties in de hierop volgende jaren duurzaam vormgegeven kan worden.	2022
• We onderzoeken waar we de loketfunctie met vaste contactpersonen kunnen onderbrengen.	2022
• We stellen een centraal punt beschikbaar om de vragen vanuit het loket in behandeling te nemen en vragen onder vaste contactpersonen uit te zetten.	2022
• We inventariseren bestaande informatie, kennis, tools, standaardovereenkomsten en onderzoeken voor knooppuntontwikkeling. We ontsluiten deze informatie samen met CROW-KpVV via mobiliteitshubs.nl.	2022

In bijlage 3 is een eerste inventarisatie gemaakt van de inzet en capaciteit van partijen om een bijdrage te leveren aan de programmatische aanpak.



### 3.4 Een lokale en regionale regiefunctie is nodig om de integraliteit van de opgave te bewaken

Veel verschillende partijen – zowel publieke als private partijen - zijn betrokken bij knooppuntontwikkeling. Deze partijen werken volgens verschillende tijdschalen. De realisatie van gebouwen duurt vaak één tot een aantal jaren, de aanleg van infrastructuur kost al gauw vijf tot tien jaren en de (totale) gebiedsontwikkeling duurt vaak tientallen jaren. Een bepaalde mate van regie is nodig om partijen bij elkaar te brengen en te houden, te zorgen dat er een integrale oplossing komt voor de gedefinieerde opgaven en om de koppeling met de ruimtelijke omgeving te bewaken.

**We richten de regionale en landelijke regiefunctie op OV-knooppunten steviger in. We geven provincies en vervoerregio's hierin een uitgesproken rol als knooppuntenregisseur die het overzicht behoudt en de verbindende schakel vormt tussen het lokale en landelijke niveau.**

Elke provincie en vervoerregio benoemt een knooppuntenregisseur. Deze volgt en ondersteunt de ontwikkeling van knooppunten in de regio, constateert knelpunten en vragen en legt waar nodig de link met het landelijk programma. Deze regisseur zorgt ook voor een jaarlijkse actualisatie van de gebiedsuitwerking, inclusief focusknooppunten. Alle andere TBOV partners benoemen ook een knooppuntenregisseur voor OV-knooppunten. Bij ProRail en NS Stations leggen deze personen het contact met stationsorganisaties, planontwikkelaars en coördineren regionale vertegenwoordiging. De knooppuntenregisseurs nemen plaats in het kernteam en dragen actief kennis en best practices aan voor de Kennispool.

**We bewaken de integrale aanpak van OV-knooppunten ook op projectniveau door het benoemen van locatieregisseurs.**

We streven er naar dat bij elke locatie waar een verkenning plaatsvindt naar een OV-knooppunt een locatieregisseur aan wordt gesteld, vanaf de initiatief- of onderzoeksfase tot realisatiefase. Voor bestaande projecten bezien we of deze werkwijze al gevolgd wordt of dat het toegevoegde waarde heeft om deze rol alsnog te introduceren. De locatieregisseur bewaakt de integrale opgave en initieert overleg om raakvlakken van deelprojecten te bespreken. Hij/zij stelt een totaalplanning op en houdt alle partijen betrokken en op de hoogte van de ontwikkelingen van deelprojecten. De locatieregisseur kan ondersteund worden met kennis of capaciteit vanuit de kennispool.

**We verdelen onze aandacht over grote en kleine OV-knooppunten, over knelpunten en kansen en over stedelijk en landelijk gebied.**

Om voldoende te borgen dat onze aandacht verdeeld is en ook landelijke aandacht blijft voor kleinere OV-knooppunten in landelijk gebied, werken we thematisch aan acht (bundel)opgaven. Voor elke bundelopgave stellen we een landelijke trekker aan. De thematrekker is verantwoordelijk voor het bundelen van de kennis en informatie rondom de opgaven. Waar aanvullende actie nodig is op een thema, zet de thematrekker deze uit.

**We werken de komende jaren samen aan het beter inzichtelijk maken van bestuurlijke besluitvormingsprocessen, zodat het voor initiatiefnemers duidelijk en transparant is waarom keuzes worden gemaakt en wat criteria zijn om in aanmerking te komen voor (co-)financiering vanuit bijvoorbeeld provincie of Rijk.**

Dit heeft tot doel om langdurige ontwikkelingen te borgen en te continueren, wederzijds begrip voor de verschillende belangen te creëren en de voorspelbaarheid en kwaliteit van ontwikkelingen te verbeteren.

### “Kooppunten zijn van iedereen en daarom van niemand.”

Om de brede en integrale belangen binnen OV-knooppunten mee te nemen, is het wenselijk dat één partij of persoon zich eigenaar voelt van de integrale opgave. Daarnaast is het wenselijk dat per landsdeel regie wordt gevoerd op de voortgang van knooppunten. Voor bundelopgaven met een thematische of programmatische aanpak (zie hoofdstuk 2 voor de bundelopgaven) wordt een thematrekker aangesteld.

ACTIES	TERMIJN
<ul style="list-style-type: none"><li>Belanghebbenden bij een focusknoop stellen gezamenlijk een locatieregisseur aan om de integraliteit van de focusknooppogave te bewaken.</li></ul>	2022-2023
<ul style="list-style-type: none"><li>Knooppuntenregisseurs inventariseren of er sprake is van een locatieregisseur bij focusknopen. We onderzoeken gezamenlijk de toegevoegde waarde voor de inzet van een locatieregisseur bij bestaande projecten.</li></ul>	2022-2023
<ul style="list-style-type: none"><li>We stellen kennis en capaciteit (vanuit de kennispool) beschikbaar om de locatieregisseur te ondersteunen.</li></ul>	2022-2023
<ul style="list-style-type: none"><li>We stellen voor iedere bundelopgave een trekker aan. Voor de verschillende bundelopgaven zorgen we voor een goede afspiegeling van partijen.</li></ul>	2022

In bijlage 3 is een eerste inventarisatie gemaakt van de inzet van elk van de rollen in verschillende fases van een project.

### 3.5 Op termijn kan de samenwerking bijdragen aan een gezamenlijk inzicht in de prioritering en fasering van projecten per landsdeel

De Ontwikkelagenda van het TBOV 2040 heeft in kaart gebracht dat de komende twintig jaar circa € 250-500 miljoen per jaar nodig is om de opgaven op OV-knooppunten aan te pakken. Momenteel zijn deze middelen (nog) niet beschikbaar, waardoor het gesprek over ieders bijdrage en een realistische fasering daarin extra belangrijk wordt. Indien er op termijn een investeringsbudget voor OV-knooppunten beschikbaar komt, kan de geïntensiverde samenwerking bijdragen aan een stroomlijning en ondersteuning van de besluitvorming richting het BO MIRT.

Vanuit een programmatische aanpak kunnen we onderbouwd (ondersteund door kennis per landsdeel en datagedreven methodes) inzicht bieden in de selectie, bundeling en fasering van opgaven. Hierbij is het wenselijk om vanuit gezamenlijke randvoorwaarden en criteria te werk te gaan. Een eerste denkrichting hiervoor staat onderstaand, maar dient verder te worden uitgewerkt zodra er zicht is op budgetten. Als er voldoende steun is, dan ligt het voor de hand om een dergelijke agenderende rol bij het kernteam Actie-agenda OV-knooppunten te beleggen.

Definitieve besluitvorming over investeringen in en financiering van concrete projecten en maatregelen loopt via het BO MIRT en mogelijk aanvullende fondsen, zoals het Nationaal Groeifonds en Mobiliteitsfonds.



<b>MOGELIJKE RANDVOORWAARDEN VOOR KNOOPPUNTINVESTERINGEN</b>	<b>MOGELIJKE CRITERIA VOOR VOORUIT TREKKEN PROJECTEN</b>	<b>MOGELIJKE CRITERIA VOOR COMBINEREN PROJECTEN (TOT EEN PROGRAMMA OF BUNDELOPGAVE)</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Opgave benoemd als focusknooppunt of bundelopgave door gezamenlijke partijen</li><li>• Capaciteit voor project beschikbaar</li><li>• Cofinanciering beschikbaar</li><li>• Circulaire en duurzame aanpak</li></ul> <p>Advies:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Integrale analyse d.m.v. Handelingsperspectief uitgevoerd</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Maatschappelijke urgentie</li><li>• Noodzakelijke ingrepen vanuit netwerkontwikkeling</li><li>• Capaciteitsknelpunt / veiligheidsrisico</li><li>• Momentum i.v.m. andere projecten in omgeving (werk met werk)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Landelijke spreiding</li><li>• Mix capaciteit en kwaliteitsopgaven</li><li>• Mix van kleine en grote knooppunten</li><li>• Aanpak diverse bundelopgaven</li></ul>

We werken de komende jaren samen aan het beter inzichtelijk maken van bestuurlijke besluitvormingsprocessen, zodat het voor initiatiefnemers duidelijk en transparant is waarom keuzes worden gemaakt en wat criteria zijn om in aanmerking te komen voor (co-) financiering vanuit bijvoorbeeld provincie of Rijk. Dit heeft tot doel om langdurige ontwikkelingen te borgen en te continueren, wederzijds begrip voor de verschillende belangen te creëren en de voorspelbaarheid en kwaliteit van ontwikkelingen te verbeteren.

### 3.6 Datagedreven aanpak bij knooppuntbeleid is het uitgangspunt

Data staat centraal in een toekomstbestendige en integrale aanpak van knooppuntontwikkeling. Met deze aanpak, ook wel datagedreven knooppuntontwikkeling, worden inzichten in en rondom knooppunten en ontwikkeling van knooppunten vergroot. Dit betekent dat kennis en doorontwikkeling van die kennis over het verzamelen, verwerken en analyseren van data een integraal onderdeel worden van de aanpak van knooppunten.

Om breed gedragen keuzes te maken ten aanzien van knooppunten en netwerken, is betrouwbare en vergelijkbare informatie nodig. Deze informatie is momenteel vaak niet of versplinterd beschikbaar, waardoor het niet eenvoudig is om integrale en breed gedragen keuzes te maken. Door vanuit dezelfde data te werken, hebben partijen een gelijk informatieniveau en een gezamenlijk startpunt, waardoor tussen partijen een gelijk of eenduidig beeld van de bestaande situatie ontstaat en persoonlijke meningen minder belangrijk worden.

- Bij de ontwikkeling van een knooppunt zijn vaak meerdere partijen betrokken. Data kunnen bijdragen aan een gemeenschappelijke taal, gedeelde uitgangspunten, transparantie, gezamenlijk analyseren van data, wederzijds begrip en het aanscherpen en afwegen van ambities van de partijen. Daarmee wordt de stap gezet van data naar informatie, en vervolgens naar interpretatie van deze informatie.
- Data kunnen bijdragen aan een gezamenlijk startpunt. Partijen gaan met elkaar in gesprek op basis van vastgestelde standaarden en een gemeenschappelijke taal, zoals eenduidige definities van invloedgebieden en gedeelde indicatoren.
- Data kunnen worden gebruikt bij prognoses, waardoor partijen eenzelfde beeld hebben van de toekomstige situatie.



- Het in samenhang bezien van data, kaartmateriaal en dashboards, maakt het mogelijk om ontwikkelingen en trends in en rondom knooppunten te duiden.
- Data kunnen bijdragen aan efficiency in het werkproces, omdat partijen niet iedere keer zelf het wiel hoeven uit te vinden.

Bij de besluitvorming rondom OV-knooppunten en bij het ontwikkelen, monitoren en evalueren van het knooppuntbeleid speelt beschikbaarheid en betrouwbaarheid van data een prominente rol. Daarnaast zijn veel partijen betrokken. Daarom is het van belang om afspraken te formuleren over het gebruik en toepassen van data. Een datagedreven manier van werken vergt ervaring en (in het begin) tijd en geduld. Succesfactoren voor een datagedreven manier van werken zijn het (1) kunnen en willen delen van data, (2) samen volgen van gekozen indicatoren en (3) samen vergaren, bundelen en ontwikkelen van kennis.

We sluiten aan bij de eerder opgedane inzichten, zoals de verkenning Model Informatieprofiel Knooppunten (MIK) van het CROW en de tussenrapportage Beleidsinformatieprofiel Knooppunten (BIK) van Vereniging Deltametropool en CROW en overige relevante onderzoeken en ervaringen.

Om invulling te geven aan onze ambities stellen we gezamenlijk definitie(s) vast, kiezen we databronnen en maken we afspraken over het gebruik, beschikbaarheid en controle van data. Ook wordt overeenstemming bereikt over de te hanteren reken- en afleidingsregels en over visualisaties van indicatoren.

Met gezamenlijke databronnen, kaartmateriaal, handreikingen en tools geven we invulling aan deze visie op datagedreven knooppuntbeleid. We werken toe naar een platform waar data en informatie en voorbeelden van knooppuntontwikkeling openbaar gedeeld en toegankelijk gemaakt worden. Dit draagt bij aan het vergroten van de kennis en inzichten van lokale, regionale en landelijke partijen. Daarnaast versterkt dit de inzichten en wederzijds begrip rondom datagedreven knooppuntontwikkeling.

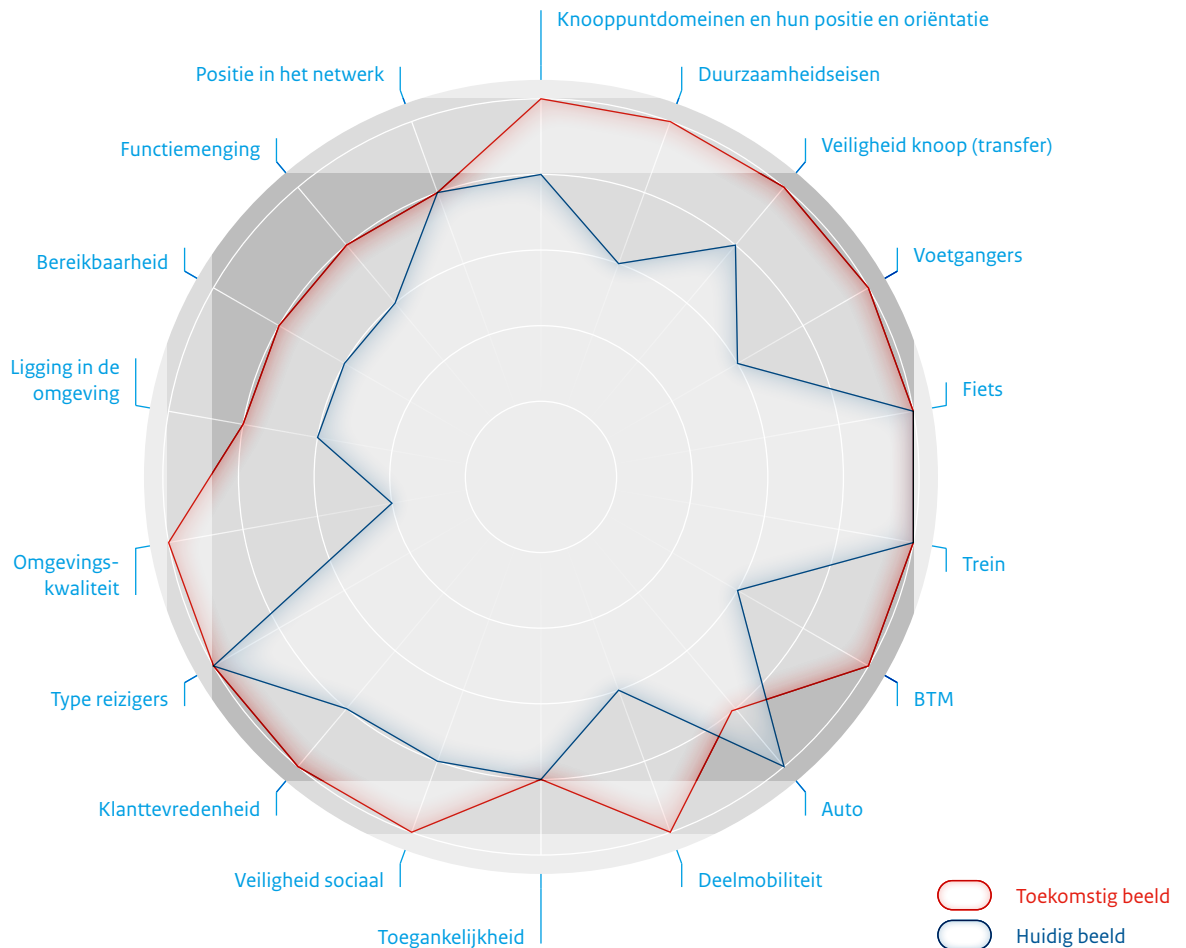
### **Handelingsperspectief OV-knooppunten**

Het Handelingsperspectief is bedoeld als instrument om gezamenlijk de huidige en toekomstige situatie van een OV-knooppunt in kaart te brengen. Het Handelingsperspectief is een landelijke uniforme werkwijze om met knooppuntontwikkeling aan de slag te gaan. Daarvoor is het van belang dat alle betrokken partijen aan één tafel zitten, zodat de relevante gegevens met elkaar gedeeld kunnen worden. Hierdoor ontstaat een gezamenlijk gedragen beeld van de betreffende locatie. Het Handelingsperspectief is geen garantie voor een project, noch voor financiering vanuit de deelnemende partijen. Uitkomst van het doorlopen van de stappen in het Handelingsperspectief kan ook zijn dat slechts één van de partijen iets te doen heeft richting de toekomst. Maar dan zijn wel alle partijen op de hoogte en in staat om mee te kijken/reviewen waar nodig. In 2019 is een eerste versie van het Handelingsperspectief gepubliceerd<sup>9</sup>. Afgelopen jaar is het Handelingsperspectief verder doorontwikkeld. Dit Handelingsperspectief zal zich verder door blijven ontwikkelen, waarbij in de toekomst ook een digitale versie beschikbaar komt. In deze digitale versie is het Handelingsperspectief digitaal gekoppeld aan databronnen.

<sup>9</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/02/06/ov-knooppunten-van-de-toekomst>



## Station Amersfoort



Figuur 18: Uitkomst en score handelingsperspectief, voorbeeld Station Amersfoort

### We ondersteunen Rijk, regio's en gemeenten bij het vormgeven van een datagedreven beleid voor integrale knooppuntontwikkeling, onder andere door het inrichten van een digitaal platform voor knooppuntdata.

We stellen als doel om zo veel mogelijk informatie over knooppunten en gebruikers van die knooppunten op een toegankelijke manier beschikbaar te stellen. We gebruiken zoveel mogelijk de website mobiliteitshubs.nl van het CROW om deze informatie te ontsluiten. We committeren ons aan het eindbeeld van één centraal dataplatform voor OV-knooppunten en de stappen daar naartoe.

We stellen informatie beschikbaar door benodigde data met het juiste kwaliteitsniveau op te halen en te verwerken tot gebruiksvriendelijke en visuele informatie. Daarbij koppelen we bestaande en nieuwe tools aan elkaar. We spreken af onder welke voorwaarden wij data en informatie onderling delen. We streven naar het zoveel mogelijk openbaar en toegankelijk maken van data. We hanteren het "ja, tenzij" -principe. Dat betekent dat we in principe informatie beschikbaar stellen en zoeken naar een oplossing voor data die niet openbaar gemaakt kan of mag worden.

Organisaties die hieraan deelnemen brengen kennis, data en/of financiële middelen in om het platform te voeden en (door) te ontwikkelen.

## We werken aan gezamenlijke definities, tools en methoden rond OV-knooppunten.

Hierbij gaan we uit van de wensen van professionals betrokken bij knooppuntontwikkeling. We starten met de uitwerking van gezamenlijke knooppunt-typologieën en een uitwerking van de definitie van invloedsgebieden van OV-knooppunten. Ook verzamelen we (missende) informatie, bijvoorbeeld over knooppuntbeleving, fietsgebruik, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit van OV-knooppunten. Met deze data verrijken we inzichten zoals de opgaven van knooppuntontwikkeling en de omvang van deze opgaven.

ACTIES	TERMIJN
• We publiceren een handreiking voor datagedreven knooppuntbeleid. Deze handreiking bevat ook een (jaarlijks te actualiseren) overzicht van andere actuele (data)trajecten.	2022-2023
• We inventariseren de data- en informatiebehoefte en beschikbaarheid van data van stakeholders.	2022
• We werken de aanpak uit om tot een platform voor datagedreven knooppuntbeleid te komen.	2023
• We onderzoeken welke onafhankelijke partij het beheer van het platform op zich zal nemen.	2023
• We werken het digitaal platform op basis van de behoeften van de gebruikers in fases uit.	2023-2025
• We ontsluiten het Handelingsperspectief (werkwijze, digitaal format en voorbeelden) via het platform.	2022
• We maken afspraken over data delen. Hierbij maken we onderscheid tussen informatie die nodig is (need to have) en informatie die wenselijk is (nice to have).	2022-2023
• We maken afspraken over toegang, beheer en eigenaarschap. Hieronder vallen afspraken over het werken met data, de rechtenstructuur, het gebruik van niet-openbare data en statische en dynamische data.	2023-2025
• We stellen het platform snel operationeel, zodat informatie beschikbaar is. We passen het platform aan en zorgen ervoor dat het platform in zijn uiteindelijke en definitieve vorm operationeel is.	2023-2025
• We evalueren het platform iedere drie jaar met de gebruikers. In deze evaluatie wordt onderzocht of en in hoeverre het platform invulling geeft aan de behoefte van gebruikers.	2026 en daarna
• We ontwikkelen een gezamenlijke en werkbare definitie voor invloedsgebieden.	2022
• We verwerken de gewenste invloedsgebieden met behulp van GIS software en ontsluiten deze informatie vervolgens centraal voor alle knooppunten in Nederland.	2023
• We spreken af wie (jaarlijks) verantwoordelijk is voor het maken van de invloedsgebieden. De achterliggende methodiek met de te doorlopen stappen in GIS zullen worden beschreven in een handleiding.	2023
• We zoeken naar een methode voor het meten van de reizigersbeleving op BTM-knooppunten, zodanig dat de resultaten vergelijkbaar zijn met de resultaten van de stationsbelevingsmonitor voor treinstations.	2023

> 4.

> *Vervolg*  
> en opvolging

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

Deze agenda bevat een groot aantal ambities, afspraken en acties. Na de publicatie van dit document start een kernteam en een opdrachtgeversoverleg met de uitvoering hiervan.<sup>10</sup> Zij agenderen, voeren uit, monitoren en versnellen waar nodig. Waar nodig leggen ze verbinding met andere lopende programma's en projecten, zoals de bereikbaarheidsprogramma's en de verstedelijkingsstrategieën. De leden zorgen voor draagvlak in de eigen organisaties en bij partners ten behoeve van de bestuurlijke overleggen. Ook onderhouden zij contact met partijen die niet direct vertegenwoordigd zijn en enthousiasmeren zij hen om mee te werken.

De uitvoering van de Actie-agenda OV-knooppunten valt onder het programma Toekomstbeeld OV2040. De stuurgroep TBOV stelt budget beschikbaar voor de uitvoering van de Actie-agenda en overziet deze op enige afstand. De stuurgroep TBOV wordt aan de hand van *specials* op belangrijke momenten inhoudelijk bijgepraat zodat de leden goed advies kunnen geven aan hun bestuurders. De stuurgroep TBOV zorgt ervoor dat besluiten in samenhang met de andere werkstromen (zoals de Netwerkuitwerking en Bus Rapid Transit) worden doorgeleid richting de bestuurlijke tafels. Daar waar bespreekpunten voor de bestuurlijke tafels specifiek OV-knooppunten betreffen en de samenhang met de andere werkstromen minder relevant is, kan het Opdrachtgeversoverleg ook rechtstreeks punten voor die tafels agenderen. Per onderwerp wordt bekeken of het wel of niet relevant is om het vooraf ook in de Stuurgroep TBOV te bespreken.

### Monitoring

De voortgang van de ambities, afspraken en acties in deze Actie-agenda wordt meerdere keren per jaar besproken in het kernteam en opdrachtgeversoverleg Actie-agenda OV-knooppunten. Aan het einde van elk jaar wordt gerapporteerd over de voortgang.

De werkgroep Monitoring van het programma TBOV onderzoekt de bijdrage van de uitvoering van de Actie-agenda OV-knooppunten aan de doelen en acties van het brede TBOV programma en rapporteert hierover.

### Actualisatie

Jaarlijks stelt het kernteam Actie-agenda OV-knooppunten een werkplan op voor het kalenderjaar, waarin een geactualiseerde actielijst opgenomen is.

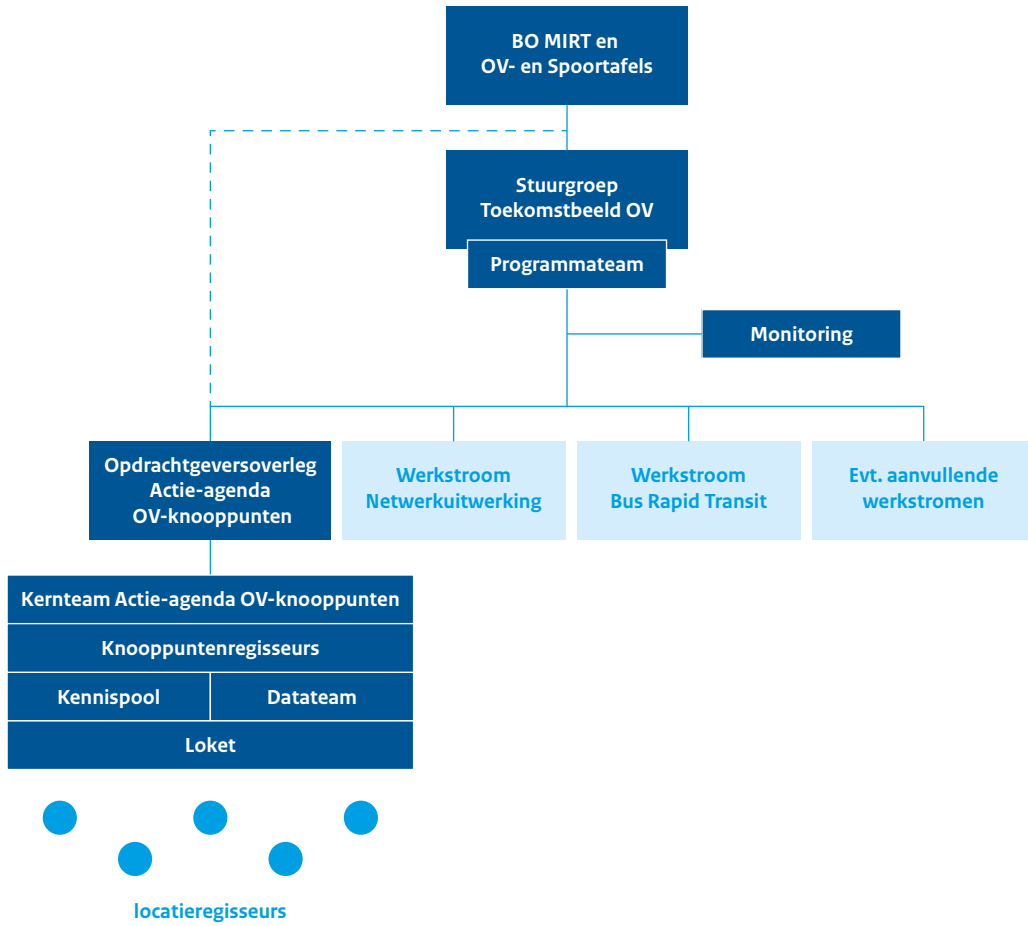
Ook de kaartbeelden en inzichten over opgaven per locatie en focusknooppunten (Hoofdstuk 2) worden jaarlijks geüpdatet en vormen een belangrijke leidraad voor de jaarlijkse werkzaamheden.

### Agendering

Het kernteam agendeert minstens jaarlijks de voortgang van de Actie-agenda OV-knooppunten (in het voorjaar) op de landsdelige OV- en Spoortafels. Ook wordt hierbij bepaald welke update van de gebieds-uitwerkingen nodig is. Op basis van de prioriteiten die uit deze gesprekken komen, besluit het kernteam welke OV-knooppunten te agenderen richting de gangbare overleggen ter voorbereiding van het jaarlijkse BO MIRT.

<sup>10</sup> Het Kernteam en Opdrachtgeversoverleg Actie-agenda OV-knooppunten zijn opvolgers van het eerdere kernteam Ketens en Knopen en het Opdrachtgeversoverleg Ketens en Knopen. De naamsverandering markeert de nieuwe fase waar deze werkstroom in terecht komt, waarbij de uitvoering van de Actie-agenda centraal staat.





Figuur 19: organogram en positionering werkstroom OV-knooppunten binnen Toekomstbeeld OV

# Bijlagen

> *Bijlage 1:*  
> **Parallele trajecten**

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

De Actie-agenda hangt samen met en bundelt inzichten uit verschillende lopende regionale en landelijke trajecten. De koplopers onder deze trajecten worden geholpen door de Actie-agenda met data, tools en kennisuitwisseling. Daar waar knooppuntontwikkeling nog minder onder de aandacht is, helpt de Actie-agenda hier de aandacht op te vestigen, lessen te delen en waar nodig te faciliteren en aan te jagen.

### Toekomstbeeld OV

In het programma Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV) werken overheden en OV-partijen aan de toekomst van het OV. In de Contourennota Toekomstbeeld OV 2040 uit 2019 zijn knooppunten opgenomen als essentieel onderdeel van de drempelloze reis van deur tot deur. Daarmee is OV-knooppunten één van de werkstromen binnen TBOV.

In de Contourennota TBOV zijn drie pijlers uitgewerkt. OV-knooppunten hebben de potentie om aan al deze doelstellingen en pijlers een bijdrage te leveren en vormen daarmee de grondslag van de Actie-agenda:

- Focus op de kracht van het OV: Integrale knooppuntontwikkeling versterkt de kracht van het OV, door mobiliteit en ruimte in samenhang te ontwikkelen. Frequentieverhoging en versnelling van netwerken in combinatie met binnenstedelijke verdichting rondom knooppunten, verleiden reizigers te kiezen voor duurzame mobiliteit.
- Drempelloos van deur-tot-deur: Netwerken en modaliteiten die perfect op elkaar aansluiten, eenvoudig te gebruiken en vooral zeer bereikbaar (bij voorkeur te voet/ per fiets)
- Veilig, duurzaam en efficiënt OV: Verkeersveilig (conflictvrije routes), sociaal veilig (reuring, ogen en oren), etc.

De Contourennota TBOV bevat vijf doelen om vanuit het OV een bijdrage te leveren aan maatschappelijke (ruimtelijke) opgaven rondom economie, woningbouw en leefomgeving:

- Het OV vangt haar deel van de mobiliteitsgroei op, in stedelijk gebied is OV samen met de fiets het belangrijkste vervoermiddel.
- Het klantoordeel in het hele OV gaat naar een 8 gemiddeld.
- De gehele OV-sector zero emissie en circulair.
- Nederland is een koploper in innovatie en vernieuwing van het OV.
- We streven – ook met het intensiveren van het OV – naar een voortdurende verbetering van veiligheid en minder hinder voor de omgeving.

In de Ontwikkelagenda TBOV uit 2021 worden de te nemen stappen tot 2040 inzichtelijk gemaakt. Een eerste ordening van verschillende ontwikkelrichtingen is uitgewerkt in menukaarten. OV-knooppunten komen in twee menukaarten duidelijk terug. Menukaart 0 (“Een robuuste basis”) bevat randvoorwaardelijke bouwstenen voor het bereiken van de doelen van Toekomstbeeld OV. Menukaart 7 (“Knooppunten van de toekomst”) richt zich op acties om knooppunten toekomstbestendig te maken richting 2040. De maatregelen in die laatste menukaart zetten in op (1) het verbeteren van de functionele kwaliteit (2) verbeteren van ruimtelijke kwaliteit en (3) schaa sprong.



### Andere werkstromen binnen TBOV

Naast OV-knooppunten zijn er een aantal andere werkstromen van het programma TBOV 2040:

- In de werkstroom Landelijke Netwerkuitwerking spoor (LNS) vinden corridorstudies plaats naar het spoornetwerk. De relevante knooppunten en raakvlakken langs die corridors worden daarin meegenomen als onderdeel van de opgave. De inzichten uit de corridorstudies worden andersom ook weer meegegeven voor de Actie-agenda.
- In de werkstroom Bus Rapid Transit (BRT) worden kansrijke verbindingen voor BRT in beeld gebracht. Ook daar is de kwaliteit en locatie van de hubs een onderdeel van de opgave.

### Samenhang met NOVI

Goede knooppuntontwikkeling is in lijn met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), waarin is benoemd dat het in samenhang functioneren van het totale mobiliteitssysteem, waaronder multimodale knooppunten en stations van nationaal belang is. Ontwikkellocaties worden geselecteerd op nabijheid en goede aansluiting op het OV-netwerk. In de NOVI wordt geadviseerd om bedrijvigheid op locaties bij knooppunten van infrastructuur te clusteren, om de economische vitaliteit van een regio te bevorderen.

### Nationale programma's

De Actie-agenda hangt samen met het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. In dit programma worden de landelijke opgaven op de fietsinfrastructuur (netwerk en stallen) geëxpliciteerd. Daar waar deze opgaven zich op of langs OV-knooppunten bevinden, zit samenhang met de Actie-agenda, daarom stemmen we nauw met dit traject af. Het NTF wordt in 2022 uitgebracht.

De Actie-agenda hangt ook samen met de Stationsagenda, waarin IenW in samenwerking met ProRail en NS Stations werkt aan een nieuwe Rijkvisie op de kwaliteit van stations. Ook hierin wordt aandacht gevraagd voor het functioneren van stations als multimodale knooppunten en de verbinding tussen station en omgeving. De Stationsagenda komt in 2022 uit en de wisselwerking met de Actie-agenda wordt binnen IenW bewaakt.

### Regionale trajecten

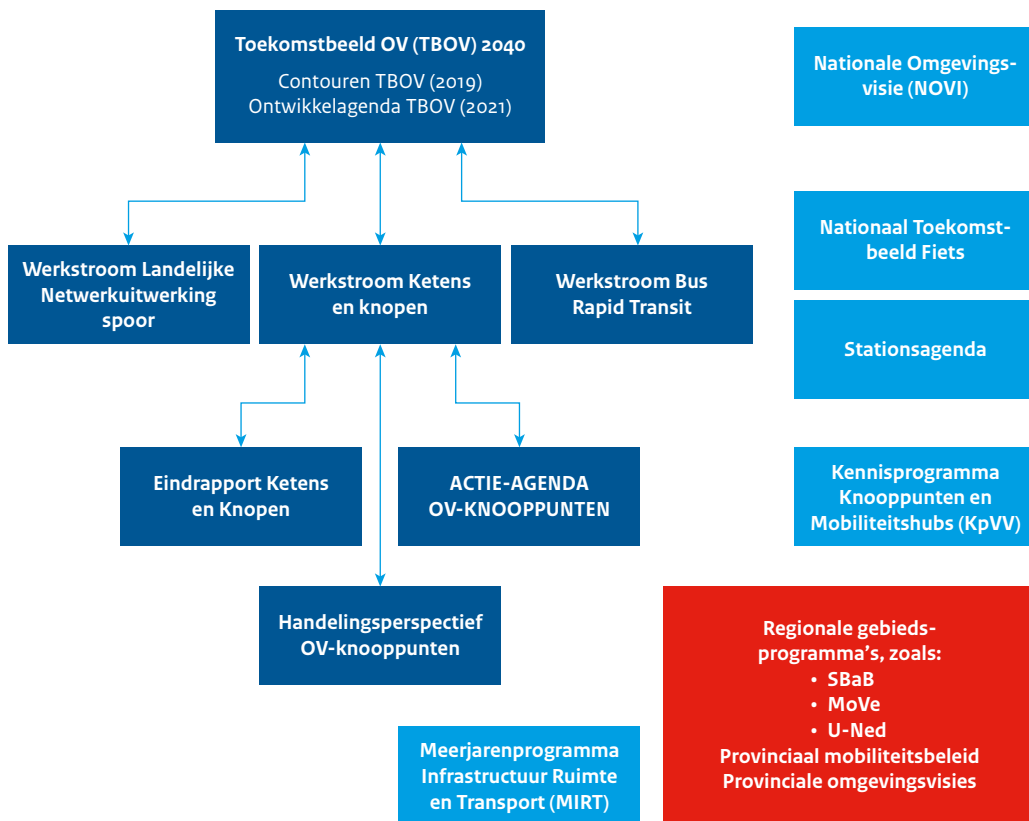
Ook beoogt de Actie-agenda zo veel mogelijk aan te sluiten bij lopende ontwikkelingen zoals bereikbaarheids- en gebiedsprogramma's, waaronder de Rijk-regio programma's SBaB, MoVe en U Ned. De laatste inzichten hieruit zijn zo veel mogelijk in de Actie-agenda overgenomen.

- In Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (**SBaB**) werken het Rijk en de Regio gezamenlijk aan mobiliteitsvraagstukken in de metropoolregio Amsterdam. Zo worden samenhangende keuzes gemaakt op het gebied van infrastructuur, duurzame mobiliteit en verstedelijking. Hierbij wordt verstedelijking zo veel mogelijk rond knooppunten gefaciliteerd. Het programma bevat een specifieke werkstroom gericht op multimodale knooppuntontwikkeling.
- In **MoVe** werken overheden, infrastructurele netwerkbeheerders en vervoerders in de Zuidelijke randstad samen aan versterking van de regionale economie met meer kansen voor mensen en het versneld realiseren van 170.000 woningen. Een belangrijk gebiedsgericht project binnen dit programma is de ontwikkeling van de Oude IJn tussen Dordrecht en Leiden en de hieraan gelegen OV-knooppunten.
- In **U Ned** werken Rijk, Provincie en gemeenten samen aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Het verstedelijkingsperspectief Utrecht Nabij staat centraal in het programma en van daaruit worden diverse programmaonderdelen uitgewerkt. Het Programma Knooppunten is een van de onderdelen die op de middellange termijn (tot 2030) wordt uitgewerkt.



Iedere provincie werkt aan provinciaal mobiliteitsbeleid en een Omgevingsvisie en iedere gemeente werkt aan een Structuurvisie, waar ook knooppunten en hubs een plek in krijgen. Daarnaast vinden er op regionaal niveau verschillende ontwikkelingen plaats. Zo zijn in verschillende provincies gerichte visies en uitvoeringsprogramma's rond hubs / OV-knooppunten aanwezig, bijvoorbeeld in Noord-Holland, Noord-Brabant, Groningen, Drenthe en Gelderland. De laatste inzichten daaruit zijn in deze Actie-agenda opgenomen en gebundeld.

Door heel het land is veel aandacht voor OV-knooppunten, vaak onder de bredere noemer van hubs. Op diverse conferenties en in samenwerkingsverbanden zoals in de Mobiliteitsalliantie wordt hier over gesproken en wordt aan kennisuitwisseling gedaan. Ook CROW-KpVV werkt aan een Kennisprogramma Knooppunten en Mobiliteitshubs.



Overzicht van en samenhang tussen te parallelle trajecten

> *Bijlage 2:*  
> Toelichting op de  
> gebiedsgerichte  
> uitwerking per  
> landsdeel

>	>	>	>	>	>	>	>
>	>	>	>	>	>	>	>
>	>	>	>	>	>	>	>
>	>	>	>	>	>	>	>

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 (1) de landelijke bundelopgaven, waarbij een specifieke regionale duiding is gegeven, (2) gezamenlijk gedragen focusknooppunten en (3) 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 een startpunt voor het jaarlijkse gesprek tussen Rijk en regio over knooppunten. Tijdens dit gesprek wordt gekeken of er knooppunten bij komen of van de kaart af worden gehaald.

De zes landsdelige uitwerkingen zijn als volgt opgebouwd:

- schets van de knooppuntopgaven in de regio in tekst;
- gezamenlijk gedragen kaartbeeld met totaaloverzicht van knopen met en een opgave en focusknopen;
- weergave bundelopgaven met regionale invulling om de kaart heen;
- diagram overzicht fases;
- diagram type knopen en aantal knopen met een fietsopgave (uit Nationaal Toekomstbeeld Fiets).

Om tot de landsdelige uitwerkingen van deze hoofdogaven te komen, zijn drie rondes met betrokkenen doorlopen: inventarisatie, verrijking en focus. Iedere ronde zijn werksessies gehouden met de landsdelen. Daarnaast is er ook een landelijk spoor gevolgd om tot het landelijk kaartbeeld te komen.





## Toelichting gebruikte terminologie in de landsdelige uitwerkingen

### Categorieën knooppunten:

- Knooppunt met opgave(n): knooppunten waar tot 2040 een of meerdere opgaven gaan spelen volgens de provincie, vervoerregio of NS Stations en ProRail.
- Focusknooppunt: 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
- Potentiële nieuwe knoop: locatie waar nu geen knooppunt is maar richting 2040 mogelijk wel een knooppunt wordt ontwikkeld.

### Status focusknooppunten:

- 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 (o.a. toepassing Handelingsperspectief) inclusief de organisatie van een project met alle betrokken partijen.
- Verkenning/planuitwerking: Gezamenlijk uitwerken van kansrijke oplossingen die een antwoord bieden op de integrale opgaven van de knooppuntontwikkeling tot een gedeelde voorkeursoplossing waarover besluitvorming tot realisatie mogelijk is.
- Uitvoering/realisatie: Uitvoeren van de werkzaamheden conform de gedeelde voorkeursoplossing in één of meerdere fasen en/of deelprojecten.



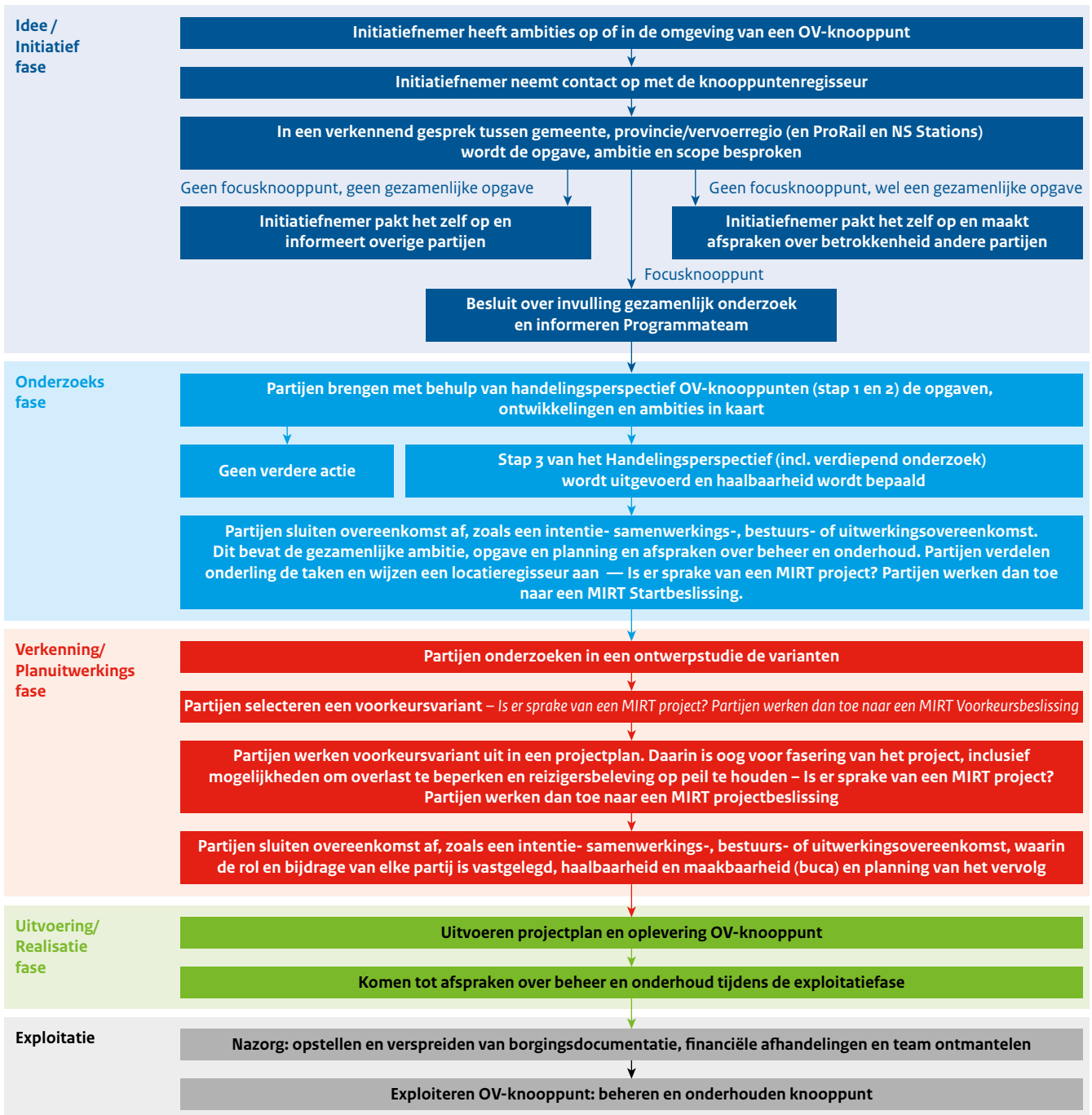




- > **Bijlage 3:**
- > Uitwerking van de taken en rollen van het programma en de partijen

- > > > > > > >
- > > > > > > >
- > > > > > > >
- > > > > > > >

Het programma en de partijen hebben verschillende taken en rollen bij OV-knooppuntontwikkeling. In onderstaande figuur zijn de verschillende stappen en mogelijkheden uitgewerkt. Hierbij is uit gegaan van een gemiddeld project, waarbij een ambitie of idee bij een regionale stakeholder ontstaat. Uiteraard zijn er ook projecten waarbij landelijke partijen zoals ProRail of NS Stations een project initiëren.





FASE	ROL LOKET OV-KNOOPPUNTEN	ROL KENNISPOOL	ROL DATATEAM	ROL KERNTTEAM
<b>Partijen met een rol</b>	CROW/KpVv	Ministerie van IenW Ministerie van BZK Rijkswaterstaat NS Stations ProRail DOVA CROW/KpVv IPO College van Rijksadviseurs Bureau Spoorbouwmeester	Ministerie van IenW NS Stations ProRail DOVA CROW/KpVv (Stads)vervoerders	Ministerie van IenW Ministerie van BZK NS Stations ProRail DOVA Landsdelen
<b>Idee/ Initiatief</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evt. verwijzen initiatiefnemer naar juiste knooppuntenregisseur.</li> <li>Fungeren als algemene postbus voor iedereen met een vraag over knooppuntontwikkeling en doorverwijzen naar de juiste personen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kennisvragen van OV-knooppunt in kaart brengen en antwoorden formuleren voor de veelgestelde vragen.</li> <li>Verbinden initiatiefnemer aan locaties met vergelijkbare vragen/opgaven, waar mogelijk aanreiken best practices</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Monitoren stand van zaken focusknooppunten.</li> <li>Landelijk overzicht bewaken over knooppunt-ontwikkeling over alle landsdelen heen.</li> <li>Monitoren behoefte verandering in lijst focusknooppunten.</li> </ul>
<b>Onderzoek</b>	-	<i>Idem activiteiten initiatief fase</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verzamelen ingevulde Handelingsperspectieven en overige onderzoeksresultaten.</li> <li>Aanreiken tools, werkwijzen, model-overeenkomsten, etc.</li> <li>In kaart brengen behoefte aan kennisontwikkeling, innovatie en nieuwe onderzoeksthema's.</li> <li>Initiëren en begeleiden onderzoeken en verspreiden resultaten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kennis nemen van databehoeft in deze fase, t.b.v. (door) ontwikkelen van instrumenten t.b.v, datagedreven knooppuntbeleid.</li> <li>Onderzoeken hoe deze data te krijgen en afspraken maken over delen van data.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kennis nemen van resultaten onderzoeks-fase en besluit over vervolg.</li> <li>Monitoren stand van zaken focusknooppunten.</li> <li>Landelijk overzicht bewaken over knooppunt-ontwikkeling over alle landsdelen heen.</li> </ul>
<b>Verkenning/ Planuitwerking</b>	-	<i>Idem activiteiten onderzoeksfase</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aanreiken overzicht van partijen in de markt (aannemers, architecten, onderzoekers, ingenieursbureaus, projectregisseurs, etc).</li> </ul>	<i>Idem activiteiten onderzoeksfase</i>	<i>Idem activiteiten onderzoeksfase</i>
<b>Uitvoering/ Realisatie</b>	-	<i>Idem activiteiten onderzoeksfase</i>	<i>Idem activiteiten onderzoeksfase</i>	<i>Idem activiteiten onderzoeksfase</i>
<b>Exploitatie</b>	-	<i>Idem activiteiten onderzoeksfase</i>	<i>Idem activiteiten onderzoeksfase</i>	-

FASE	ROL LOCATIETEGISSEUR	ROL KNOOPPUNTENREGISSEUR
<b>Partijen met een rol</b>	Gemeenten en ProRail	Provincies Vervoerregio's Regionale aanspreekpunten bij landelijke partijen (ProRail, NS Stations, IenW, BZK, RWS)
<b>Idee/Initiatief</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Link leggen tussen ambities locatie en overige ambities in provincie/vervoerregio of langs de corridor.</li> <li>• Een eventuele link constateren met netwerkontwikkeling spoor en verbinden aan ProRail.</li> <li>• Link leggen tussen initiatiefnemer en Nationaal Programma Knooppunten.</li> <li>• Checken: is het desbetreffende OV-knooppunt in de Actie-agenda benoemd als focusknooppunt? En zo niet, zijn er redenen om door nieuwe ontwikkelingen de status te heroverwegen?</li> <li>• Indien gewenst: Inbrengen behoefte verandering in status knooppunt aan landsdelige OV- en Spoortafel (zodat ook tijdig oog is voor een mogelijke agendering van de locatie voor het MIRT)</li> <li>• Verwachtingen managen van alle betrokken partijen.</li> </ul>
<b>Onderzoek</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kennismaken en overzicht krijgen van opgaven, partijen en belangen.</li> <li>• Zorgen voor (bestuurlijk) draagvlak.</li> <li>• Zorgen voor financieel overzicht en planning.</li> <li>• Zorgen voor eventuele doorgeleiding naar het MIRT.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betrokkenheid (op afstand) bij invullen Handelingsperspectief.</li> <li>• Delen ontwikkelingen en resultaten onderzoeksfase met Kennispool en Kernteam.</li> <li>• Bewaken dat er tijdig een locatieregisseur wordt aangesteld.</li> </ul>
<b>Verkenning/ Planuitwerking</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewaken integraliteit en continuïteit.</li> <li>• Checks met projecten vanuit spoor en BTM-netwerk.</li> <li>• Zorgen dat alle juiste partijen aangehaakt zijn en blijven.</li> <li>• Zorgen voor goede afweging belangen alle stakeholders en toewerken naar overeenstemming.</li> <li>• Inspelen op voortschrijdend inzicht.</li> <li>• Zorgen voor (bestuurlijk) draagvlak.</li> <li>• Zorgen voor eventuele doorgeleiding naar het MIRT.</li> <li>• Vastleggen commitment in overeenkomsten.</li> <li>• Samenstellen van teams</li> <li>• Signalen en acties doorgeven aan knooppuntenregisseur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betrokkenheid (op afstand) bij verkenning/ planuitwerking.</li> <li>• Delen ontwikkelingen en resultaten verkenning/ planuitwerking fase met Kennispool en Kernteam.</li> <li>• Bijstaan locatieregisseur met raad en daad.</li> </ul>
<b>Uitvoering / Realisatie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewaken integraliteit en continuïteit en afspraken uit voorgaande fases.</li> <li>• Zorgen voor vaste overlegmomenten met alle betrokken partijen en de overeenkomst(en) erbij houden of er nog voldaan aan hetgeen is afgesproken.</li> <li>• Zorgen voor zorgvuldige afweging belangen bij (onverwachte) ontwikkelingen.</li> <li>• Zorgen voor (bestuurlijk) draagvlak.</li> <li>• Vastleggen wijzigingen in overeenkomsten.</li> <li>• Zorgen dat alle juiste partijen aangehaakt zijn en blijven.</li> <li>• Signalen doorgeven aan knooppuntenregisseur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Op de hoogte blijven van voortgang realisatie.</li> <li>• Delen ontwikkelingen en resultaten met Kennispool en Kernteam.</li> <li>• Bijstaan locatieregisseur met raad en daad,</li> </ul>
<b>Exploitatie</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren ontwikkelingen knooppunt en signaleren mogelijke (nieuwe) opgaven.</li> </ul>







