OV-knooppunten van de toekomst

Een integraal handelingsperspectief



Ravenstein

Samenvatting

Datum: 05-09-2023

Versie: 1.1

Status: Definitief

Afzender: Royal HaskoningDHV

Link naar rijksoverheid handelingsperspectief



Aanleiding Handelingsperspectief

Aanleiding Handelingsperspectief
Oss heeft een vooruitstrevende visie en streeft ernaar uit te groeien tot een gemeente met meer dan 100.000 inwoners. Om deze ambitie te realiseren, versnelt Oss de woningbouw in de komende jaren tot een tempo van ongeveer 600 woningen per jaar, met name in het stedelijk gebied. Om deze groei te faciliteren en de aantrekkelijkheid, veiligheid en bereikbaarheid van Oss te waarborgen, is een focus op duurzame mobiliteit van cruciaal belang. Binnen de gemeente Oss bevinden zich drie belangrijke openbaar vervoer-knooppunten - Oss, Oss West en Ravenstein - waarvoor gelijktijdig een handelingsperspectief is opgesteld.

Voor de knoop Ravenstein zijn er verschillende aanleidingen om het handelingsperspectief op te stellen:

- In Ravenstein wordt aan weerszijden van het station het stationskwartier ontwikkeld. Tot 2035 worden hier 300-350 woningen gebouwd. Elders in Ravenstein komen er mogelijk nog 100 woningen bij. Er is o.a. voor deze bouwlocatie gekozen om in te zetten op duurzame mobiliteit.
- De nieuwe woningen vragen om een goede interwijkverbinding en mogen de druk op het reizigers overpad niet verhogen. Daarom zijn er plannen voor een ongelijkvloerse kruising van het spoor voor langzaam verkeer ter plaatse van de OV-knoop.

De ontwikkelingen in de omgeving van de knoop en de plannen voor een ongelijkvloerse spoorkruising voor langzaam verkeer zijn aanleiding voor een integraal handelingsperspectief.

Doelstelling Handelingsperspectief

Doelstelling handelingsperspectief
De stakeholders hebben als doel gezamenlijk een gedragen handelingsperspectief op te stellen dat inzicht geeft in aandachtspunten en kansen om de OV-knoop beter te benutten. De stakeholders streven ernaar zowel voor de korte als langere termijn gedragen ambities te formuleren welke gefaseerd kunnen worden gerealiseerd en aansluiten op de ontwikkelingen in de stad en rondom de OV-knoop. De stakeholders hebben verder als doel voor het gebruik van de OV-knoop breder te kijken dan alleen de OV-reiziger.

De OV-knopen in de gemeente Oss worden beschouwd in relatie tot elkaar. Ook worden de invloeden van ‘s-Hertogenbosch en Nijmegen meegenomen, bereikbaarheid van deze steden met de auto en het parkeerbeleid in deze steden is mogelijk van invloed op het gebruik van de OV-knopen in de gemeente Oss.

Werkwijze
Het handelingsperspectief is het resultaat van samenwerking tussen de verschillende stakeholders. Het handelingsperspectief komt tot stand in 3 stappen. In de eerste stap wordt de huidige situatie geanalyseerd en beoordeeld. In de tweede stap worden de ambities voor de toekomstige situatie vastgesteld en word het te overbruggen gat geanalyseerd. In de derde stap worden vervolgstappen gedefinieerd. In dit handelingsperspectief worden voor de OV-knoop Ravenstein stap 1 en 2 uitgevoerd.

Handelingsperspectief OV-knopen gemeente Oss

Integrale opgave

Oss wil vooruit. De gemeente heeft te ambitie om te groeien naar een gemeente van meer dan 100.000 inwoners. Daarom versnelt Oss de komende jaren de woningbouw tot zo'n 600 woningen per jaar, met name in het stedelijk gebied. Om deze groei te faciliteren en Oss aantrekkelijk, veilig en bereikbaar te houden is een focus op duurzame mobiliteit van cruciaal belang.

Binnen de gemeente Oss bevinden zich drie belangrijke OV-knooppunten - Oss, Oss West en Ravenstein - waarvoor gelijktijdig een handelingsperspectief is opgesteld. Een analyse van de huidige situatie en de gewenste situatie heeft inzicht gegeven in de te overbruggen 'gap'. De ontwikkeling van de drie OV-knopen in relatie tot hun omgeving vraagt om een toekomstbestendige aanpak.

In de drie losse handelingsperspectieven zijn door de betrokken stakeholders (gemeente Oss, provincie Noord-Brabant, ProRail en NS Stations) gezamenlijk ambities bepaald en aandachtspunten vastgelegd. Deze overkoepelende documenten vormen de basis voor korte termijn reparaties, verdiepend onderzoek en uiteindelijk een integrale ontwerp opgave. Door het vaststellen van de lange termijn ambities wordt tegelijkertijd bewaakt dat korte termijn ingrepen de lange termijn wensen niet in de weg staan.

De integrale opgave van de OV knopen (met name Oss en Oss West) dient in het mobiliteitspakket van de stedelijke regio Den Bosch en Oss te belanden.

Aanpak

Iedere OV-knoop volgt een eigen planning, maar grofweg kunnen onderstaande (deels gelijktijdige) stappen onderscheiden worden die van toepassing zijn op alle drie OV-knopen.

Repareren wat kapot is
- Op korte termijn maatregelen nemen om gevaarlijke en urgente knelpunten op te lossen.

Onderzoek als onderdeel van mobiliteitspakket regio 's-Hertogenbosch
- Onderzoek naar verwachte reizigersgroei corridor Nijmegen-'s-Hertogenbosch als gevolg van woningbouw en economische groei

Integrale ontwerp opgave
- Vormen van een visie voor de OV-knoop als onderbouwing als startpunt van integrale ontwerpopgave.
- Voorfase/ verkenning: Vooronderzoeken en haalbaarheidsonderzoeken om in latere fases weloverwogen keuzes en plannen te kunnen maken (zoals haalbaarheid ongelijkvloerse kruising, onderzoek reizigersgroei n.a.v. woningbouw, fietsparkeervraag, herkomst autoparkeerders, etc.)
- Alternatievenstudie: opstellen klanteneisen en maken van een schetsontwerp
- Plantuitwerking: Voorkeursvariant uitwerken (Voorlopig Ontwerp, Definitief Ontwerp)

Realisatie
- Realisatie aangepaste OV-knoop die aansluit op ambities.

Oss West

Ongelijkvloerse spoorkruising en een betere aansluiting met de omgeving

Voor OV-knoop Oss West staat een belangrijke uitdaging te wachten om voorbereid te zijn op de toekomstige verhoogde druk op de OV-knoop als gevolg van geplande woningbouwprojecten en ontwikkelingen langs de spoorzone.

Centraal staat het creëren van een levendige en veilige OV-knoop, met een ongelijkvloerse kruising voor reiziger, voetganger en fietser. Er is de ambitie voor een autoluw gebied met een knip in de Braakstraat ter hoogte van de OV-knoop om de fietser en voetganger meer ruimte te geven.

Om de OV-knoop optimaal te laten functioneren, is er behoefte aan een passend parkeerbeleid en een frequent treinaanbod. Tevens is er ruimte nodig voor deelmobiliteit (in de omgeving) en veilige fietsenstalling, om reizigers uit de regio te ondersteunen bij het maken van duurzame vervoerskeuzes.

Het streven is om van de OV-knoop een duurzame en aangename plek te maken om te verblijven. Dit vereist onder andere een goede aansluiting op de omgeving en voorzieningen die afgestemd zijn op de behoeften van de gebruikers. De ruimtelijke ontwikkelingsplannen op het Euterpepark, direct gelegen aan het station, vragen om mogelijk een integrale oplossing voor een optimale verbinding.

Het realiseren van deze doelstellingen vraagt om een integrale aanpak waarbij zorgvuldig rekening wordt gehouden met de diverse aspecten van de OV-knoop en de omgeving, met als uiteindelijk doel een goed functionerende en aantrekkelijke OV-knoop voor zowel reizigers als omwonenden.

Repareren op korte termijn
- Onderzoek/ aanpak toegankelijkheid omgevingsdomein

Oss

Een toekomstvaste OV knoop met een ongelijkvloerse spoorkruising en verbinding met de omgeving

Er ligt voor OV-knoop Oss een grote integrale opgave om klaar te zijn voor de toekomst. Op alle onderdelen van het handelingsperspectief is een aanzienlijke verbetering gewenst. Het aantal inwoners in Oss groeit. De OV-knoop ligt centraal en heeft een belangrijke functie in de stad en regio. De stedelijke ontwikkelingen vragen om een toekomstbestendige OV-knoop die zorgt voor naadloze verbindingen: verbinding van modaliteiten, verbinding van inwoners, verbinding van stadsdelen en verbinding van de stad en regio.

Centraal staat het aanleggen van een ongelijkvloerse spoorkruising voor reizigers en een alternatieve route voor een interwijkverbinding. Het eventueel combineren van reizigers- en interwijkstromen in vraagt om verdiepend onderzoek.

Daarnaast is er behoefte aan een nieuwe inrichting van de OV knoop met een logische indeling van de stationsdomeinen die zorgt betere doorstroom van reizigers en voor een betere oriëntatie. Ook is er de behoefte het busstation te verplaatsen naar de zuidzijde voor verkorting van de routetijden.

De verbindingen binnen de stad en met de regio verdienen aandacht voor diverse vervoersmodaliteiten. Er is behoefte aan betere routes voor langzaam verkeer rondom de OV knoop, passend parkeerbeleid en optimale treinfrequentie.

Er is behoefte aan een plek met karakter die zorgt voor verbinding van mensen. Voor reizigers en inwoners van Oss moet de toekomstige OV-knoop een duurzame en aangename plek zijn, waar mensen graag verblijven en elkaar ontmoeten. De OV knoop dient integraal onderdeel te worden van de stedelijke structuur van de stad.

De bovengenoemde vraagstukken vragen om een integrale aanpak waarbij oplossingen elkaar versterken en zorgen voor een toekomstvaste OV knoop die dient als bouwsteen voor de ontwikkeling van de stad, regio en duurzame mobiliteit.

Repareren op korte termijn
- Handhaving fietsparkeren
- Aanpak verrommeling fietsenstalling
- Aanpak/oplossing fietsen op busbaan
- Onderzoek/aanpak voetgangersverbinding Gasstraat

Ravenstein

Ongelijkvloerse spoorkruising en een betere aansluiting met de omgeving

Er zijn plannen voor een nieuwe woonwijk ter hoogte van OV-knoop Ravenstein, met wijkdelen aan weerszijden van het spoor. De locatie bij het station is gekozen met oog op duurzaam vervoer. De nieuwe woonwijk vraagt om een goede ontsluiting en een goede verbinding tussen deze wijkdelen voor langzaam verkeer. De druk op het huidige reizigersoverpad, op dit moment de enige spoorkruising nabij de OV-knoop, mag niet toenemen. Het reizigersoverpad is niet langer geschikt in de toekomstige situatie.

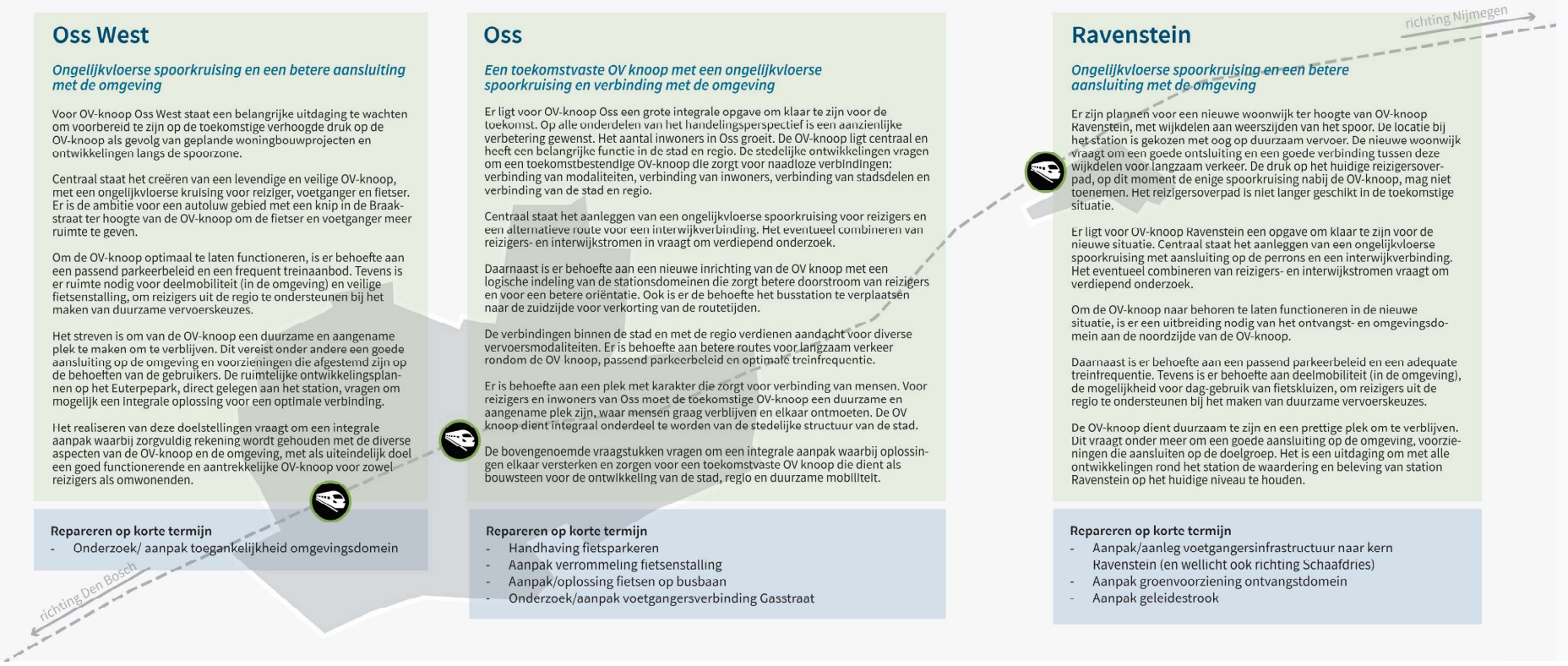
Er ligt voor OV-knoop Ravenstein een opgave om klaar te zijn voor de nieuwe situatie. Centraal staat het aanleggen van een ongelijkvloerse spoorkruising met aansluiting op de perrons en een interwijkverbinding. Het eventueel combineren van reizigers- en interwijkstromen vraagt om verdiepend onderzoek.

Om de OV-knoop naar behoren te laten functioneren in de nieuwe situatie, is er een uitbreiding nodig van het ontvangst- en omgevingsdomein aan de noordzijde van de OV-knoop.

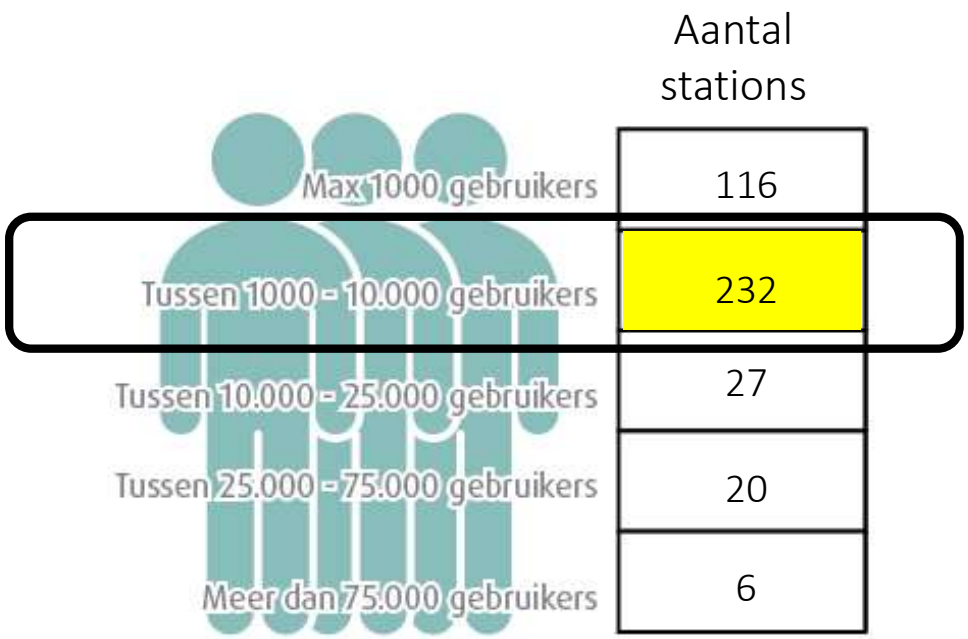
Daarnaast is er behoefte aan een passend parkeerbeleid en een adequate treinfrequentie. Tevens is er behoefte aan deelmobiliteit (in de omgeving), de mogelijkheid voor dag-gebruik van fietskluizen, om reizigers uit de regio te ondersteunen bij het maken van duurzame vervoerskeuzes.

De OV-knoop dient duurzaam te zijn en een prettige plek om te verblijven. Dit vraagt onder meer om een goede aansluiting op de omgeving, voorzieningen die aansluiten op de doelgroep. Het is een uitdaging om met alle ontwikkelingen rond het station de waardering en beleving van station Ravenstein op het huidige niveau te houden.

Repareren op korte termijn
- Aanpak/aanleg voetgangersinfrastructuur naar kern Ravenstein (en wellicht ook richting Schaafdries)
- Aanpak groenvoorziening ontvangstdomein
- Aanpak geleidestrook



A. Aantal gebruikers en reizigers



Bovenstaand figuur toont het aantal stations per categorie in Nederland (bron: Netverklaring 2020)

Spoorvervoer

- Aantal in- en uitstappers trein per dag*
  - 2019: 1439
  - 2022: 1057
- 0 overstappers trein
- Verdeling reismotief:
  - Woon/werk: 38%
  - School/studie/cursus/opleiding: 5%
  - Sociaalrecreatief: 54%
- Ravenstein valt in de stationsklasse 'Basis' (o.b.v. gegevens 2019)
- Vervoerder: NS
- Het station heeft twee sporen en twee perrons
- Het station heeft aan twee zijden perrons, en wordt aan twee zijden ontsloten, er zijn aan de noordzijde nu ook reizigersvoorzieningen. De overzijde kan worden bereikt via een reizigersoverpad.

Busvervoer

- In- en uitstappers bus per werkdag**: 5,2 in jaar 2022, (8 ,3in jaar 2019)
- Overstappers bus<>trein: Schatting op basis van voor/na transport trein: 1%*
- Vervoerder: Arriva
- Er is 1 busperron

*bron: Reizigersgedrag | NS Dashboard (nsjaarverslag.nl)
**bron: Provincie Noord-Brabant

B. Analyse huidige situatie:

De huidige situatie op het knooppunt wordt in kaart gebracht aan de hand van de volgende aspecten in het handelingsperspectief: plaats, knoop, mobiliteit en mens. Deze indeling ondersteunt bij het vormen van een integraal beeld hoe de knoop functioneert; als fysieke netwerkschakel met verschillende vervoersmodaliteiten, hoe de knoop werkt in de omgeving en als overstappunt, zodat het een aantrekkelijke plek is om te wonen, werken en/of recreëren.

Plaats
Positie in het netwerk
Bereikbaarheid
Functiemenging
Ligging in de omgeving
Omgevingskwaliteit
OV-Knoop
Knooppuntdomeinen en hun positie en oriëntatie
Duurzaamheidseisen
Veiligheid knoop (transfer)
Mobiliteit
Voetgangers
Fiets (bewaakt en onbewaakt)
Trein
BTM
Auto
Deelmobiliteit
Mens
Type reizigers
Klanttevredenheid
Veiligheid sociaal
Toegankelijkheid

GAP-Analyse:

Huidige situatie

Plaats		Huidige situatie		Toekomstige situatie	GAP
	Positie in het netwerk	4	De positie in het spoor netwerk is goed, ook ten opzichte van Oss, Wijchen en A50. Er is geen aanleiding om spoor bij te leggen. Voor het busnetwerk is er mogelijk wel behoefte aan verbinding met het zuiden (Maashorst).		
	Bereikbaarheid	4	Station Ravenstein is goed te bereiken te voet, fiets en met de auto. Voor de voetganger is er verbetering mogelijk richting het zuiden en richting de stadskern. Hier ontbreekt (gedeeltelijk) voetgangersinfrastructuur.		
	Functiemenging	2	Weinig omliggende functies. Station ligt direct naast bedrijventerrein.		
	Ligging in de omgeving	2	Trein halteert niet centraal in Ravenstein		
	Omgevingskwaliteit	4	Het station ligt mooi in een landelijke omgeving. De treinreiziger ervaart de directe omgeving als goed, het station scoort een 8 van de reiziger.		
OV-knoop					
	Knooppuntdomeinen en hun positie en oriëntatie	4	Oriëntatie is duidelijk		
	Duurzaamheidseisen	2	Geen duurzaamheidsmaatregelen toegepast. Vanwege de omgeving veel groen.		
	Veiligheid knoop (transfer)	4	Het station voldoet aan de ProRail normen, er is voldoende transfercapaciteit en er zijn geen knelpunten. Het reizigersoverpad wordt door de stakeholders als risicovol ervaren. Haast om de halterende trein aan de overzijde te bereiken kan leiden tot risicovol gedrag bij een gesloten reizigersoverpad.		
Mobiliteit					
	Voetganger	4	Er zijn logische looproutes. Het pad ten noorden van het station is te smal voor gebruik door voetganger en fietser.		
	Fiets	4	Fietsparkeren is voldoende aanwezig. Ook het pad richting het noorden zit gemengd gebruik op. Verbeteren fietskluizen is wenselijk, nu allemaal bezet maar niet in gebruik.		
	Trein	3	Gemeente wenst meer treinaanbod. ProRail geeft aan dat de reizigersaantallen geen uitbreiding van het aanbod onderbouwen. Een analyse van de gehele corridor zou anders kunnen uitwijzen.		
	BTM	3	De busverbinding is beperkt, maar er komen ook geen klachten over binnen.		
	Auto	2	Hoge parkeerdruk, de parkeerplaatsen zijn vaak vol, auto's worden dan in de berm geparkeerd. Er is behoefte lokaal autogebruik te faciliteren. Er moet iets gebeuren met het autoparkeren, daarom een 2.		
	Deelmobiliteit	3	OV-fiets aanwezig. Meer deelmobiliteit is gewenst.		
Mens					
	Type reizigers	4	Er is tevredenheid over het type reiziger.		
	Klanttevredenheid	5	In lijn met reizigersonderzoek NS scoort dit een hoog cijfer. Het wordt de uitdaging deze score te behouden met de geplande veranderingen in de omgeving van het station.		
	Veiligheid sociaal	4	Er zijn geen problemen bekend op het gebied van sociale veiligheid. Wel ligt het station op een afgelegen plek en is er weinig toezicht.		
	Toegankelijkheid	3	Het station voldoet aan ProRail normen. De blindengeleidestrook wordt onderbroken door een terras.		

GAP-Analyse:

Toekomstige situatie

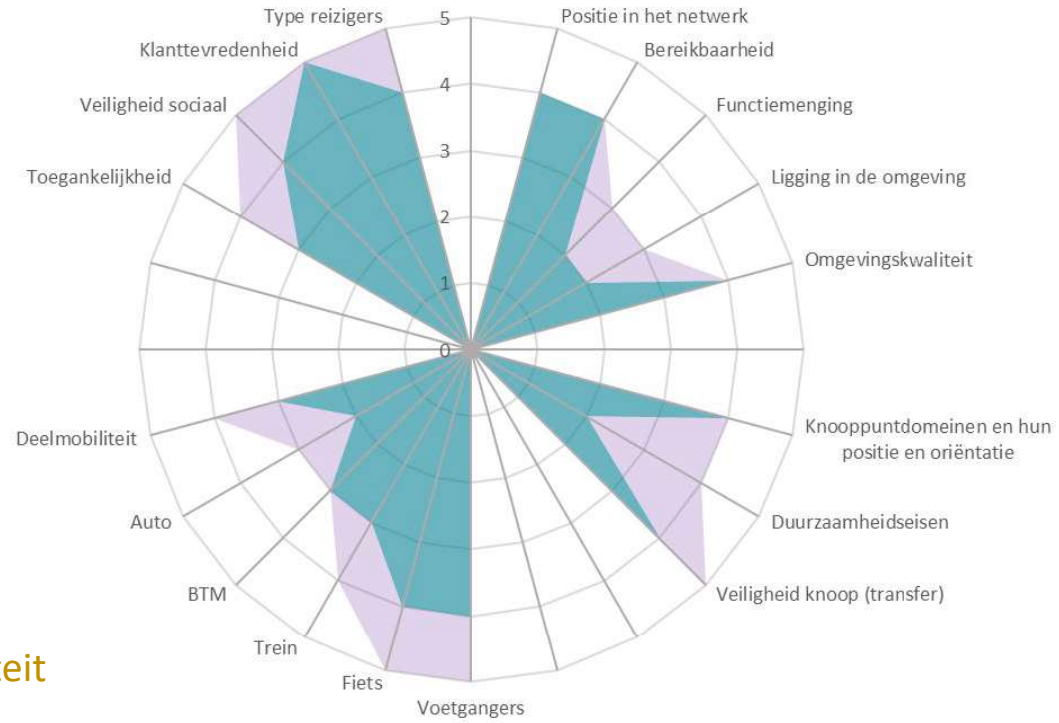
Plaats	Huidige situatie	Toekomstige situatie	Toelichting	GAP
Positie in het netwerk	4	4	De positie in het spoor netwerk is goed, ook ten opzichte van Oss, Wijchen en A50.	-
Bereikbaarheid	4	4	In het algemeen is de OV goed te bereiken voor de verschillende modaliteiten. Voor de voetganger en fietser is er verbetering mogelijk voor een goede ontsluiting en verbinding met de kern van Ravenstein.	-
Functiemenging	2	3	Door de nieuwe woonwijk Stationskwartier zal de functiemenging toenemen	1
Ligging in de omgeving	2	3	Nieuwe woonwijk naast OV-knoop.	1
Omgevingskwaliteit	4	4	Het is de ambitie de score voor omgevingskwaliteit hoog te houden ondanks de ruimtelijke veranderingen. Dit is een uitdaging omdat de omgevingskwaliteit nu hoog gewaardeerd wordt vanwege de landelijke omgeving.	-
OV-knoop				
Knooppuntdomeinen en hun positie en oriëntatie	4	4	Nieuwe wijk vraagt om een ongelijkvloerse spoorkruising. Het is de ambitie een logische indeling en goede oriëntatie te behouden in de toekomstige situatie met een ongelijkvloerse spoorkruising.	-
Duurzaamheidseisen	2	4	Er is veel winst te behalen. De groene omgeving in de huidige vorm zal door nieuwe wijk verdwijnen. Het is de ambitie een duurzame OV-knoop en omgeving te realiseren.	2
Veiligheid knoop (transfer)	4	5	Ambitie ongelijkvloerse spoorkruising te realiseren en reizigersoverpad te saneren	1
Mobiliteit				
Voetganger	4	5	Ambitie voor ongelijkvloerse spoorkruising en verbindingsroutes	1
Fiets	4	5	Ambitie voor ongelijkvloerse spoorkruising en interwijkverbinding	1
Trein	3	4	Gemeente heeft ambitie voor uitbreiding treinaanbod. NS en ProRail geven aan dat huidig aanbod toereikend is.	1
BTM	3	3	Geen ambitie busaanbod te veranderen	-
Auto	2	3	Afhankelijk van uitkomsten parkeeronderzoek is er de ambitie de parkeersituatie beter aan te laten sluiten op de visie van de gemeente.	1
Deelmobiliteit	3	4	Ambitie om deelmobiliteit te faciliteren	1
Mens				
Type reizigers	4	5	Ambitie duurzaam vervoer te faciliteren voor bewoners nieuwe wijk.	1
Klanttevredenheid	5	5	Ambitie hoge tevredenheid te behouden	-
Veiligheid sociaal	4	5	Ambitie sociale veiligheid te vergroten. Nieuwe wijk draagt hier aan bij.	1
Toegankelijkheid	3	4	Ambitie toegankelijkheid te verbeteren, onder andere met ongelijkvloerse spoorkruising.	1

GAP-Analyse:

Toekomstige situatie

Mens

Plaats



Mobiliteit

OV-knoop

Integrale opgave

Veilige interwijkverbinding en een betere aansluiting met de omgeving

Er ligt voor OV-knoop Ravenstein en directe omgeving een integrale opgave om aan te sluiten op de geplande woningbouw aan weerszijden van de knoop, te voorzien in een veilige spoorkruising en duurzame mobiliteit te faciliteren voor de inwoners uit Ravenstein en omgeving.

Hierbij staat centraal:

- Het realiseren van een ongelijkvloerse spoorkruising met aansluiting op de perrons. Het is de wens reizigers- en interwijkstromen te combineren in dezelfde spoorkruising. Het combineren van reizigers- en interwijkstromen vraagt om verdiepend onderzoek.
- Een uitbreiding van ontvangst- en omgevingsdomein aan de noordzijde
- Goede fiets- en voetgangersverbindingen van en naar de OV-knoop en bestemmingen in Ravenstein

Om de OV-knoop te laten functioneren zoals gewenst is er behoefte aan:

- Een passend parkeerbeleid
- Ruimte voor deelmobiliteit
- Een passend treinaanbod
- Dag-gebruik van fietskluizen

De OV-knoop dient duurzaam te zijn en een prettige plek om te verblijven, dit vraagt om:

- Het een duurzame uitwerking en implementatie van de geambieerde veranderingen op de OV-knoop
- Voorzieningen op en rondom de OV knoop die aansluiten op de doelgroep
- Goede aansluiting op de omgeving voor een samenhangend geheel
- Sociale veiligheid

‘Reparaties’ op korte termijn:

Op korte termijn zijn er een aantal zaken die direct kunnen worden opgepakt voor een verbetering van de huidige situatie, dit zijn:

- Aanpak/aanleg voetgangersinfrastructuur naar kern Ravenstein
- (Aanpak/aanleg voetgangersinfrastructuur Schaafdries)
- Aanpak groenvoorziening ontvangstdomein
- Aanpak geleidestrook

Aanzet deelopgaven

	Deelopgave:	Wanneer:	Betrokken partijen:
Reparaties	Aanpakken geleidestrook	Korte termijn	Gemeente
	Aanpakken groenvoorziening ontvangstdomein	Korte termijn	Gemeente
	Verbeteren looproute richting de kern van Ravenstein (ontwerp/uitvoer)	Korte/Middellange termijn	Gemeente
Onderzoek als onderdeel van mobiliteitspakket regio 's-Hertogenbosch	Onderzoek verwachte reizigersgroei corridor Nijmegen-'s-Hertogenbosch naar aanleiding van woningbouw en groei bedrijventerreinen	Onderdeel mobiliteitspakket	Gemeente, Provincie, NS
Integrale ontwerp opgave:			
• Onderbouwing (als startpunt voor integrale opgave)	Opstellen analyse conform 3e Kadernota Railveiligheid/Beleidsagenda Spoor 2020-2025 ivm woningbouw en extra druk op reizigersoverpad	Nader te bepalen	Gemeente, ProRail
	Opstellen visie-document voor OV-knoop met concrete ambities	Korte termijn	Gemeente, ProRail, NS
• Voorfase/ verkenning	Onderzoek haalbaarheid ongelijkvloerse spoorkruising reizigers en langzaam verkeer (capaciteit/ ruimtelijk/ financieel)	Korte/Middellange termijn	Gemeente, ProRail
	Onderzoek wensen inrichting omgevingsdomein	Korte/Middellange termijn	Gemeente, ProRail, NS
	Onderzoek (/ beschikbaar maken gegevens) bezettingsgraad fietsenstallingen en fietskluizen en verbetermogelijkheden fietskluisbezetting	Korte/Middellange termijn	Gemeente, NS
	Onderzoek (/ vaststellen) toekomstige parkeervraag fiets (incl. BMF, fietskluis, scooter)	Korte/Middellange termijn	Gemeente, ProRail
	Onderzoek parkeervraag auto (aantal, herkomst, bestemming). (Toekomstig) parkeerbeleid Oss, Nijmegen en 's-Hertogenbosch in kaart brengen.	Korte termijn	Gemeente, NS
	Kwantificeren ambities deelmobiliteit	Korte termijn	Gemeente
• Alternatievenstudie	Opstellen klanteisen	Middellange termijn	Gemeente, NS, ProRail, Provincie
	Schetsontwerp OV knoop	Middellange termijn	Gemeente, NS, ProRail, Provincie
• Planuitwerking	Planuitwerking OV knoop	Middellange termijn	Gemeente, NS, ProRail, Provincie
Realisatie OV knoop	Realisatie aangepaste OV knoop die aansluit op ambities en ontwikkelingen in omgeving	Lange termijn	Gemeente, NS, ProRail, Provincie