

**Van:** Frank Menger

**Onderwerp:** AO spoor + MIRT stationsagenda 2030; stations aan de Lelylijn, Nedersaksenlijn en Suikerzijde in Groningen

**Datum:** maandag 11 maart 2024 14:53:07

**Bijlagen:** [stand-van-zaken-en-vooruitblik-ontwikkelingen-ov-taxi.pdf](#)

[bijlage-1-onderliggende-beslisnota-verzamelbrief-ov-taxi.pdf](#)

[bijlage-2-gecombineerde-beslisnotas-behorende-bij-kamerbrief-uitvoering-motie-bikker-grinwis-en-krul.pdf](#)

[bijlage-3-voortgangsrapportage-stationsagenda-2023.pdf](#)

---

Geachte leden van Staten en gemeenteraden,

Deze brief van 8 maart 2024 van de staatssecretaris aan de kamer is de eerste die weer in het AO spoor van voor de zomer voorkomt. Hier is de

link: <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2024/03/08/stand-van-zaken-en-vooruitblik-ontwikkelingen-ov-taxi>

Juist de voortgangsrapportage van de stationsagenda is nuttig om bij de eigen plannen te gebruiken. Dit betreft de stationsontwikkeling bij de spoorplannen Lelylijn en Nedersaksenlijn onder andere. Ook voor de MIRT verkenning Groningen West en station Suikerzijde .

Waarom ontvangt u dit niet onder collegebrief?

Hoop dat u de informatie nuttig gebruikt.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2024/16046

**Bijlagen**

3

Datum 8 maart 2024  
Betreft Stand van zaken en vooruitblik ontwikkelingen OV &  
Taxi

Geachte voorzitter,

In deze verzamelbrief OV en Taxi informeer ik uw Kamer over een aantal ontwikkelingen op het gebied van OV en Taxi.

### **De inzet van de extra middelen voor het OV (motie Bikker)**

Graag neem ik uw Kamer in deze brief mee over de stand van zaken omtrent de uitvoering van de motie Bikker<sup>1</sup>, waarmee €300 mln. structureel voor het regionaal OV ter beschikking is gesteld om prijsstijging tegen te gaan en het ov te verbeteren en daarnaast incidenteel €120 mln. om de prijsstijging bij NS eenmalig in 2024 te compenseren voor de reiziger.

Op 17 november jl. heb ik in mijn brief de contouren geschetst voor het uitvoeren van de motie.<sup>2</sup> Met de extra structurele middelen vanuit de motie Bikker stellen we de decentrale overheden in staat om het (regionale) openbaar vervoer op peil te houden en waar mogelijk te verbeteren. Daarmee geven we perspectief aan de reizigers en het personeel dat het OV de weg naar herstel nu definitief heeft ingeslagen. En we geven de provincies en hun vervoerders de ruimte en verantwoordelijkheid om het ov-aanbod beter aan te laten sluiten op de veranderde reizigersvraag en verder te werken aan innovatie en nieuwe mobiliteitsconcepten zoals publiek vervoer. Als voorzitter van het Nationaal OV Beraad (NOVB)<sup>3</sup> neem ik hierin de regie, rekening houdend met de bestaande verantwoordelijkheidsverdeling.

Voor de verdeling van de structurele middelen ten behoeve van het regionaal OV heb ik de afgelopen periode in het NOVB met decentrale overheden en

<sup>1</sup> *Kamerstukken II, 2023/24, 36410, nr. 29, d.d. 21-09-2023.*

<sup>2</sup> *Kamerstukken II, 2023/24, 23645, nr. 811, d.d. 17-11-2023.* Bijgevoegd bij deze brief treft u ook de nota's over de uitvoering Motie Bikker, Grinwis en Krul behorend bij de brief van 17 november jl. Na verzending van de brief is nagegaan of deze nota's in zijn geheel openbaar gemaakt kunnen worden. Dat is het geval, maar de verzending is tot op heden achterwege gebleven. Hierbij ontvangt u deze nota's alsnog.

<sup>3</sup> Het Nationaal OV Beraad (NOVB) is een landelijk bestuurlijk overlegorgaan, bestaande uit decentrale OV-autoriteiten, stad- en streekvervoerders, NS en het ministerie van IenW. Het directeurenoverleg NOVB bestaat uit dezelfde partijen, aangevuld met een vertegenwoordiger van consumentenorganisaties als adviserend lid.

vervoerders verdeelsleutels afgesproken. Dit hebben decentrale overheden berekend op basis van transparante en objectieve maatstaven. De decentrale overheden hebben daarbij een unaniem voorstel gedaan voor een verdeling. Hierbij is berekend dat ongeveer €158 mln. per jaar nodig is voor het tegengaan van de prijsstijgingen voor alle provincies en vervoerregio's gezamenlijk. De resterende €142 mln. per jaar wordt aangewend om het ov op peil te houden en te verbeteren. Provincies en vervoerregio's hebben vervolgens dit bedrag verdeeld op basis van een verdeelsleutel die de decentrale overheden vaker hanteren.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2024/16046

Al in het NOVB van november 2023 heb ik met de sector afgesproken dat zij de prijsstijgingen die voor dit jaar gepland stonden niet doorvoeren. In het NOVB van februari van dit jaar heb ik afspraken gemaakt over de verdeling en inzet van de resterende middelen. En de manier waarop we die inzet willen monitoren en evalueren. De monitoring zal in algemene zin inzicht geven in de kwaliteit van het openbaar vervoer. Het gaat hierbij om vier ijkpunten: 1) betaalbaar: zowel voor de reiziger als voor de overheden, 2) bereikbaar: bereikbaarheid van publieke voorzieningen, 3) beschikbaar: aanbod, duurzaam en innovatief en 4) betrouwbaar: veilig, prettig en punctueel.

Gezamenlijk hebben we in het NOVB de afspraak gemaakt dat decentrale overheden aan mij aangeven waaraan zij de gelden gaan besteden die beschikbaar zijn voor het op peil houden van het ov en verbetering van het ov, en welk effect zij daarmee beogen. Afgesproken is dat zij dit in ieder geval de komende drie jaar voor hun (regionale) concessies zullen rapporteren. Zo houden we met elkaar zicht op de maatregelen, de effecten, en de staat van het totale ov. Dit stelt mij ook in staat om uw Kamer hierover jaarlijks te informeren.

Daarnaast werk ik met de leden van het NOVB aan een nieuwe landelijke monitor. Een dergelijke monitor stelt mij, en ook de leden van het NOVB en uiteraard uw Kamer, in staat eerder op veranderingen of trends in te spelen. Ik benut het komend jaar om hier samen met het NOVB aan te werken. Daarbij kijken we naar welke kengetallen en indicatoren een goed beeld geven van de staat van het ov en hoe we deze zo optimaal mogelijk kunnen samenbrengen. Ik ben blij met het bestuurlijk commitment van de leden van het NOVB aan deze landelijke monitor.

#### *Inzet incidentele middelen ter voorkoming prijsstijging bij NS*

Zoals in de Kamerbrief van 17 november jl. aangegeven, kan met de incidentele €120 mln. ook de voorziene tariefsverhoging van NS voor 2024 met één jaar worden uitgesteld. Dat is per 1 januari 2024 ook gebeurd. Het ging daarbij om zowel de extra prijsverhoging van 3,5% als de reguliere prijsverhoging op basis van de verwachte inflatie in 2024. In het commissiedebat spoor van 7 maart jl. heb ik met uw Kamer uitgebreid gesproken over de voorziene verhoging van de NS-tarieven per 1 januari 2025. Ik heb toegezegd uw Kamer een brief te sturen met scenario's over de tariefontwikkeling voor NS-reizigers in 2025 en verder. Ik voorzie deze brief voor de zomer van 2024 aan u te sturen.

#### **De inzet van de compenserende middelen voor de herijking van het studentenreisproduct (motie Krul)**

In mijn brief van 17 november jl. informeerde ik uw Kamer reeds over de middelen die het kabinet voornemens was eenmalig over te hevelen van de OCW-begroting naar de IenW-begroting om de gevolgen voor de vervoerders van de herijking van het ov-studentenreisproduct in 2024 te compenseren. Dit bedrag is door OCW definitief vastgesteld op €207 mln. In het NOVB van februari is

afgesproken dit bedrag te verdelen "als ware er geen herijking van de vergoeding voor het gebruik van het ov-studentenreisproduct". Dit komt voor NS neer op €96,8 mln. en voor het stads- en streekvervoer op een bedrag van in totaal €110,7 mln.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2024/16046

#### *Uitkeren van de extra middelen en de compenserende middelen*

In de eerdergenoemde brief heb ik aangegeven dat ik de voorkeur geef aan uitkeren van de middelen voor het regionaal ov via een of meerdere Decentralisatie Uitkeringen binnen het Provinciefonds voor wat betreft de extra middelen voor de provincies. Hierbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de reguliere, wettelijke, financiële verhoudingen tussen het Rijk en de decentrale overheden. Dat traject heb ik inmiddels in gang gezet. Ik streef ernaar dat dit bij Voorjaarsnota budgettair wordt verwerkt en dat dit is aangemeld voor de Meicirculaire. Voor de vervoerregio's MRDH en VRA lopen de structurele middelen normaal gesproken via de Brede Doeluitkering (BDU); voor het jaar 2024 bereid ik momenteel een specifieke uitkering voor omdat deze middelen begrotingstechnisch niet meer via de BDU in 2024 kunnen worden uitbetaald. Aan deze specifieke uitkering worden geen aanvullende voorwaarden gesteld, anders dan de hierboven beschreven zaken in het kader van monitoring die met alle NOVB leden zijn gemaakt. Ik streef ernaar dit gehele traject medio mei te hebben doorlopen waarna de gelden kunnen worden overgemaakt.

#### **Personeelskrapte in de ov-sector**

De ov-sector wordt door het personeel gezien als een mooie sector om in te werken met interessant en uitdagend werk met goede arbeidsvoorwaarden. Maar ook de ov-sector is één van de sectoren die te maken heeft met personeelskrapte en met een aanzienlijk ziekteverzuim, onder andere vanwege een vergrijzende personeelssamenstelling. Dit heeft als gevolg dat sommige diensten tijdelijk uitvallen en in sommige gevallen lijnen tijdelijk zijn geschrapt.

Hoewel de verantwoordelijkheid voor voldoende en gezond personeel en het uitvoeren van diensten primair aan de vervoerders is, probeer ik de sector waar mogelijk te ondersteunen vanuit mijn rol als voorzitter van het NOVB. In het NOVB voer ik gesprekken over de oorzaken en oplossingen van de personeelstekorten. De vervoerders geven aan dat het oplossen van personeelskrapte een hoge prioriteit heeft. Zo is er het afgelopen jaar extra ingezet op recruitment door vervoerders, waardoor nieuw personeel is aangetrokken. Ook wordt veel aandacht besteed aan het terugdringen van het ziekteverzuim. Mede omdat het tijd vergt om het personeelsbestand verder aan te vullen, zal deze inzet doorgezet worden door de vervoerders.

Daarnaast wordt in het NOVB verder gesproken over mogelijkheden om het imago van de ov-sector op de arbeidsmarkt te versterken. Ik bespreek dit onderwerp ook met vakbonden en ov-personeel.

#### **Stand van zaken toegankelijkheid ov**

IenW werkt samen met vervoerders, decentrale ov-autoriteiten, ProRail en belangenorganisaties aan een nog beter toegankelijk OV; onder andere door het uitwerken van het Bestuursakkoord toegankelijkheid OV 2022-2032 (verder te noemen Bestuursakkoord).<sup>4</sup> In mijn brief van 28 juni 2023 heb ik uw Kamer

---

<sup>4</sup> Kamerstukken II, 2022/23, 23645, nr. 783, d.d. 07-11-2022.

geïnformeerd over de voortgang van de uitwerking van enkele artikelen.<sup>5</sup> Zo werk ik samen met eerdergenoemde partijen aan de uitvoering van de afspraken.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Sinds mijn vorige brief zijn enkele nieuwe, tastbare resultaten geboekt. Zo heb ik eind 2023 in de beantwoording van schriftelijke vragen uw Kamer op de hoogte gebracht van een daling van het gemiddelde aantal liften dat langer dan een week in storing is.<sup>6</sup> Dit aantal is gedaald van gemiddeld 15-20 liften in de zomer van 2022 naar 10 liften eind 2023. ProRail is hiernaast hard bezig met het invoeren van een monitoringssysteem van liftstoringen ten behoeve van een actuele informatievoorziening per eind 2024. Hiermee worden reizigers sneller en nauwkeuriger geïnformeerd en kunnen zij hun reis indien nodig aanpassen.

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2024/16046

In december 2023 is ook een mijlpaal bereikt doordat op alle stations, die ProRail toegankelijk heeft gemaakt en waar NS halteert, reisassistentie beschikbaar is. Met reisassistentie kan iedere reiziger met behulp van een opgeleide assistentieverlener in- en uitstappen of door een station begeleid worden. Reisassistentie zal uiterlijk in 2025 ook beschikbaar komen op treinstations waar regionale vervoerders halteren.

Met de introductie van de Intercity Nieuwe Generatie in 2023 bij NS wordt het treinmaterieel dat over een zelfstandige instap beschikt verder uitgebreid. De Provinciale Staten in Gelderland hebben daarnaast in december 2023 definitief ingestemd met het inbouwen van toegankelijke toiletten in treinstellen die nog niet over toiletten beschikten.

Ten slotte heb ik in 2023 een subsidie van 1,5 miljoen beschikbaar gesteld aan gemeenten voor het aanstellen van OV-ambassadeurs. Deze vrijwilligers delen hun kennis en ervaring met mensen met een beperking (en andere reizigers) om zo de drempel om te reizen te verlagen. Circa 40 gemeenten hebben hiervoor een subsidie aangevraagd.

#### *Vervolg in 2024 en verder*

NS en ProRail hebben in samenwerking met verschillende belangenorganisaties onderzoek gedaan naar de toegankelijkheid van toiletten op treinstations. Ik heb met de betrokken partijen afgesproken dat uiterlijk in 2025 op elk station met toiletten in ieder geval één reizigerstoilet vindbaar is voor mensen met een visuele beperking. Daarnaast werkt ProRail verder aan het op hoogte brengen en houden van perrons op treinstations.

Aanvullend op het nationale Bestuursakkoord lopen er ook Europese initiatieven die bijdragen aan een verdere vergroting van een toegankelijk OV. Zo wordt momenteel de Toegankelijkheidsrichtlijn geïmplementeerd. Hiermee wordt informatie over vervoersdiensten en verschillende digitale diensten (zoals op mobiele apparaten, interactieve zelfbedieningsterminals en informatieschermen) medio 2025 toegankelijk voor personen met een handicap of een functionele beperking. Vervoerders hebben in aanloop naar het van kracht gaan van de richtlijn verschillende aanpassingen gedaan om (digitale) diensten toegankelijk te maken. Zo kan men in de NS-app een optie aanvinken om alleen reizen te tonen die volledig zelfstandig toegankelijk zijn, bijvoorbeeld voor reizigers in een rolstoel. Daarnaast worden er in steeds meer NS-treinstellen voorzieningen ingebouwd om reizigers met een auditieve of visuele beperking beter te kunnen bedienen.

<sup>5</sup> Kamerstukken II, 2022/23, 23645, nr. 806, d.d. 28-06-2023.

<sup>6</sup> Aanhangsel Handelingen II, 2023/24, nr. 458, d.d. 23-11-2023.

Op 20 november jl. heb ik uw Kamer daarnaast geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek op grond van artikel 2 van de Financiële verhoudingswet.<sup>7</sup> Met dat onderzoek is een kostenraming gemaakt voor enkele artikelen uit het Bestuursakkoord. Met de resultaten van dit onderzoek zullen decentrale OV- autoriteiten hun uitvoeringsprogramma's opstellen, waarmee zij aanspraak kunnen maken op een deel van de in het Mobiliteitsfonds gereserveerde bedrag (€30 miljoen) dat bestemd is voor de uitvoering van het Bestuursakkoord. Provincies en vervoerregio's kunnen onder andere een bijdrage vragen voor het (rolstoel)toegankelijk maken van buurtbussen, de aanleg van toiletten, het verwezenlijken van reisassistentie op stations waar treinen van regionale vervoerders halteren en overige maatregelen die bijdragen aan een verbetering van de toegankelijkheid.<sup>8</sup>

In het NOVB van 8 februari jl. is de verdeelsleutel voor de verdeling van de middelen samen met de vervoerders en decentrale ov-autoriteiten vastgesteld. Daarmee zetten wij een volgende stap in de uitvoering van het Bestuursakkoord. Het streven is om de middelen in 2024 uit te keren.

Het College voor de Rechten van de Mens bracht in december 2023 een themarapportage uit over de toegankelijkheid van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Op 30 januari 2024 is de motie van het lid De Hoop c.s. aangenomen om de aanbevelingen uit dit onderzoek over te nemen. Het College is aangewezen als onafhankelijk toezichthouder op de uitvoering van het VN-verdrag handicap in Nederland. Het ministerie van VWS is als coördinerend ministerie verantwoordelijk voor de implementatie van het VN Verdrag handicap. VWS zal in afstemming met IenW werken aan een beleidsreactie die aan uw Kamer zal worden gezonden. De aanbevelingen uit de rapportage over toegankelijkheid van het OV zie ik als een aanmoediging om het Bestuursakkoord succesvol uit te voeren.

Samen met de ondertekenaars van het Bestuursakkoord en de doelgroep blijven wij ons inzetten voor een toegankelijk openbaar vervoer. Dat doen we stap voor stap, waarbij het OV ieder jaar weer beter toegankelijk wordt met als eindperspectief een volledig toegankelijk OV in 2040.

### **Stand van zaken motie Van Dijk over buurtbusvervoer**

Uw Kamer heeft op 30 januari 2024 de motie van het lid Van Dijk c.s. aangenomen over het ondersteunen van concessieverlenende provincies en gemeenten bij het tegengaan van de tekorten aan vrijwilligers bij buurtbussen.<sup>9</sup> Ik onderschrijf de uitspraak van de kamer dat buurtbussen en vraaggestuurd vervoer een belangrijk onderdeel van het OV zijn.<sup>10</sup>

De decentrale overheden zijn eerstverantwoordelijk voor de inrichting van het regionaal openbaar vervoer. Samen met de regio's (en aansluitend bij de Mobiliteitsvisie 2050) kijk ik hoe we bereikbaarheid in regio's beter kunnen organiseren door de inzet van fijnmazig en vraaggestuurd publiek vervoer.<sup>11</sup>

Publiek vervoer is een samenspel tussen verschillende vormen van mobiliteit met een mix van rijden op basis van een dienstregeling en het rijden op basis van een

<sup>7</sup> *Kamerstukken II, 2023/24, 23645, nr. 812, d.d. 20-11-2023.*

<sup>8</sup> Deze bestedingsrichtingen zijn vastgelegd in *Kamerstukken II, 2022/23, 36200 A, nr. 50, d.d. 30-11-2022.*

<sup>9</sup> *Kamerstukken II, 2023/24, 36410-XII, nr. 44, d.d. 25-01-2024.*

<sup>10</sup> CROW, *De staat van het OV 2022, december 2023, p. 31-33*

<sup>11</sup> Bijlage bij *Kamerstukken II, 2022/23, 31305, nr. 388, d.d. 17-03-2023.*

vervoersvraag van een reiziger. Binnen dit concept is zowel nu als in de toekomst een belangrijke bijdrage voor de buurtbus en haar vrijwillige chauffeurs weggelegd. Gemeenten kunnen vanuit de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) vrijwilligers faciliteren en ondersteunen. Vrijwilligers op de buurtbus zijn hier onderdeel van. Samen met VWS zal ik de VNG en de gemeenten wijzen op de kansen die liggen in het stimuleren van vrijwilligerswerk en buurtbussen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2024/16046

In Zeeland is een pilot gestart waar een platform wordt ontwikkeld dat moet bijdragen aan het verbeteren van het publiek vervoer in Zeeland. Hiervoor heb ik eerder € 6 mln. beschikbaar gemaakt. Zowel binnen deze pilot als bij de uitwerking van publiek vervoer in andere regio's wordt de ondersteuning van het vervoer via buurtbussen verder vormgegeven.

### **Voortgang programma Boordcomputer Taxi (hierna: BCT)**

Op 2 september 2022 heb ik uw Kamer per brief geïnformeerd over het streven om het nieuwe systeem voor de verkrijging en verwerking van taxivervoergegevens t.b.v. het taxitoezicht als opvolger van de huidige Boordcomputer Taxi (BCT) in 2024 te introduceren.<sup>12</sup> Nu de ontwikkeling van deze nieuwe systematiek vordert, is meer uitsluitsel te geven over de planning. De beoogde inwerkingtreding is voorzien voor 1 januari 2025. De introductie van het nieuwe systeem vergt aanpassingen aan het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000). En daarnaast is een nieuwe ministeriële regeling voor de Centrale Database Taxivervoer (CDT) nodig.

In de nieuwe systematiek is sprake van voortdurende aanlevering van taxivervoergegevens (waaronder persoonsgegevens van de chauffeur) bij een centrale database van de ILT. Privacybescherming is daarom een aandachtspunt bij het wetgevingstraject van de aangepaste Bp2000 en de ministeriële regeling CDT. Daartoe voert de ILT een verplichte Data Protection Impact Assessments uit.

### **Nieuwe concessies Friese Waddenveren**

De concessies voor het personenvervoer tussen het vasteland en de Friese Waddeneilanden lopen in 2029 af. Vanwege mijn rol als concessieverlener voor deze concessies treft het ministerie van IenW voorbereidingen voor de periode daarna. In dat kader heb ik uw Kamer op 20 december geïnformeerd over de uitkomsten van de marktanalyse en mijn besluit om voor de periode vanaf 2029 opnieuw een of meerdere concessies te verlenen.<sup>13</sup> Deze concessies zullen worden verleend na een openbare aanbestedingsprocedure.

Ter voorbereiding op de aanbesteding heeft het ministerie van IenW een concept-Nota van Uitgangspunten (NvU) opgesteld, met daarin de belangrijkste kaders en uitgangspunten voor de volgende concessie(s). Over de NvU wordt op dit moment een openbare consultatie gehouden, via het online "Platform Participatie".<sup>14</sup> Om geïnteresseerden goed te informeren over de concept-NvU en de consultatie zijn er eind maart enkele bijeenkomsten. De consultatiereacties zullen gebruikt worden voor het opstellen van de Nota van Uitgangspunten, die ik naar verwachting deze zomer met uw Kamer zal delen.

### **Stand van zaken sociale veiligheid in het OV**

OV-bedrijven zijn in eerste instantie verantwoordelijk voor de veiligheid van hun reizigers en personeel. Waar mogelijk ondersteunen de concessieverleners deze

<sup>12</sup> Kamerstukken II, 2022/23, 23645, nr. 769, d.d. 02-09-2022.

<sup>13</sup> Kamerstukken 23645, nr. 815.

<sup>14</sup> <https://www.platformparticipatie.nl>

partijen. In 2023 zijn verschillende gezamenlijke extra initiatieven gestart om naast de bestaande inzet op sociale veiligheid extra maatregelen te kunnen nemen en de ontwikkelingen tegen te gaan waarover ik uw Kamer op 26 juli 2023 heb geïnformeerd.<sup>15</sup>

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2024/16046

Met een actieprogramma van 10 maatregelen en een geïntensiveerde aanpak zetten vervoerders, politie, vakbonden, ProRail en de ministeries van Justitie en Veiligheid (JenV) en IenW onder leiding van een onafhankelijk voorzitter van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV) zich gezamenlijk in om het OV veiliger te maken voor personeel en reizigers.<sup>16</sup> Met het recent opgerichte 'actieprogramma sociale veiligheid' geef ik invulling aan de wens van uw Kamer om met een aanvalsplan te komen en daarin samen te werken met het ministerie van JenV.<sup>17</sup> Ik zie de motie van het lid Veltman die vraagt om een aanvalsplan dan ook als een aanmoediging om door te gaan met dit sinds 2023 bestaande actieprogramma. Daarbij voer ik het gesprek met de OV-sector, partijen in het veiligheidsdomein en de minister en staatssecretaris van JenV om te bepalen welke aanvullende afspraken nodig zijn.

#### Voortgang acties

Binnen het actieprogramma wordt o.a. gezorgd voor borging van sociale veiligheid in regelgeving voor het ontwerp van stations, wordt gewerkt aan middellange termijnplannen voor de als meest onveilig ervaren stations en is gewerkt aan extra (fysieke) maatregelen op stations.

Om te voorkomen dat reizigers en personeel op de Vechtdallijnen overlast ervaren zet Arriva met 'vliegende brigades' in op extra toezicht, mede dankzij subsidies van het Rijk en de provincies. Metingen bij de Vechtdallijnen laten zien dat het veiligheidsgevoel van het personeel is verbeterd.

Om extra capaciteit van Veiligheid & Service-medewerkers in te zetten op locaties en tijdstippen met een hoog risico op onveiligheid, ontvangt NS in 2024 net als in de voorgaande jaren €2 miljoen extra van IenW. Daarnaast ben ik vanwege de hoge kosten en de unieke situatie rondom station Maarheeze met de staatssecretaris van JenV overeengekomen NS gezamenlijk eenmalig voor €2,3 mln. te compenseren voor maatregelen die NS heeft genomen om de veiligheid rondom dit station te waarborgen. Reizigers en ov-personeel ervaren bij station Maarheeze regelmatig overlast die wordt veroorzaakt door bewoners van het nabijgelegen azc in Budel. Het gaat hierbij met name om betalingsproblematiek. Om de veiligheid van het personeel en de reiziger te waarborgen heeft NS fysieke- en beveiligingsmaatregelen genomen. Om de veiligheid van het personeel en de reiziger te waarborgen heeft NS fysieke- en beveiligingsmaatregelen genomen. Omdat er geen mogelijkheid is om NS voor meerdere jaren of op meerdere locaties te compenseren, gaat het bij Maarheeze om een eenmalige actie. In samenwerking met de lokale driehoek en het ministerie van JenV wordt gezocht naar een duurzame oplossing voor dit station. Verder zijn door JenV afspraken gemaakt over de versnelling en intensivering van acties uit de integrale aanpak overlastgevendende asielzoekers en de samenwerking tussen vervoerder en politie.

<sup>15</sup> *Kamerstukken II, 2022/23, 28642, nr. 110, d.d. 26-07-2023.*

<sup>16</sup> *Tevens de samenwerkende partijen genoemd in Kamerstukken II, 2019/20, 28642, nr. 108, d.d. 09-07-2020.*

<sup>17</sup> *Kamerstukken II, 2023/24, 36410-XII, nr. 32, d.d. 25-01-2024.*



Verder is NS in januari 2024 gestart met een bodycamproef voor hoofdconducteurs en servicemedewerkers. In navolging van NS en andere stadsvervoerders zal ook het GVB in 2024 starten met bodycams voor hun Service en Veiligheid medewerkers. Een bodycam werkt de-escalerend en de camerabeelden kunnen, in aanvulling op de camera's in het ov en op haltes en stations, gebruikt worden voor opsporingsdoeleinden door justitie en politie. Ik vind het positief dat de sector met een breed scala aan maatregelen haar verantwoordelijkheid neemt in het veiliger maken van het OV.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2024/16046

Ook kijken regionale partijen of de verdere uitrol van een whatsapp-alert mogelijk is, die voor reizigers van NS-treinen al langer bestaat. Tijdens het commissiedebat Spoor op 7 maart jl. heb ik aan Kamerlid Van der Plas toegezegd schriftelijk toelichting te geven op de ervaringen met de alert-dienst van NS. Bij overlast of een onveilig gevoel kunnen reizigers via WhatsApp of sms contact op te nemen met de meldkamer NS. Reizigers maakten hier in 2023 4.449 keer gebruik van. Afhankelijk van de aard van een melding wordt gepaste actie ondernomen. Bij deze meldingen kan NS cameratoezicht en personeel inzetten of indien nodig de Politie inschakelen. Soms gaat het bericht over verloren spullen, zaken die in het verleden hebben plaatsgevonden of een vraag over reisinformatie. Daar is het nummer niet voor bedoeld. De meldkamer geeft dan terug wat daarvoor het juiste kanaal is. Bij spoedeisende situaties dient altijd 112 te worden gebeld, NS vermeldt dit ook in de informatie omtrent het nummer. In algemene zin is het beeld van NS dat het nummer een positieve bijdrage heeft in het voorkomen van en adequaat reageren op incidenten en het vergroten van het veiligheidsgevoel. Het precieze effect van de alertdienst is echter niet in cijfers uit te drukken door de veelheid aan verschillende andere maatregelen en verschillende factoren van invloed op incidenten/veiligheidsgevoel.

De gezamenlijke partijen hebben ook een werkwijze afgesproken zodat de beëdiging van boa's zo min mogelijk tijd in beslag neemt en boa's sneller inzetbaar zijn. In 2023 is ook de pilot regionaal reisverbod – waarbij vervoerders in een regio samenwerken bij het opleggen en handhaven van een reisverbod – afgerond.<sup>18</sup> De provincie Overijssel heeft de juridische en technische randvoorwaarden voor een dergelijk verbod inzichtelijk gemaakt en zal de uitkomsten van de pilot delen in het landelijk overleg sociale veiligheid. In het commissiedebat Spoor van 7 maart jl. heeft Kamerlid Heutink mij gevraagd om betere handhaving van het OV-verbod voor veelplegers en uw Kamer hierover schriftelijk te informeren. Deze verboden worden door de OV-sector samen met het OM opgelegd en worden door het OM strafrechtelijk gehandhaafd. Het opleggen van reis- en verblijfsverboden aan notoire overtreeders is een van de veiligheidsinstrumenten van de OV-sector. Dit instrument wordt door vervoerders met regelmaat ingezet. Bij strafrechtelijke incidenten is dit een maatregel die wordt opgelegd naast de straf die een rechter vanuit het strafrecht kan opleggen. De politie is verantwoordelijk voor de handhaving van de opgelegde straffen, zo ook voor de reis- en gebiedsverboden.

Tijdens het commissiedebat OV en Taxi van 22 februari 2023 heb ik aan lid Minhas toegezegd uw Kamer te informeren over de mogelijkheid om ov-boa's toegang te

---

<sup>18</sup> Een landelijk reisverbod is door het OM niet toegestaan omdat dit niet proportioneel is. De Kamer is daar afgelopen jaren al uitgebreid over geïnformeerd: recentelijk in *Aanhangsel Handelingen II*, 2023/24, nr. 673, d.d. 21-12-2023.

geven tot het rijbewijsregister van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW).<sup>19</sup> Dit traject is zeer complex door de technische en juridische randvoorwaarden waaraan voldaan moet worden.

Sinds 2022 wordt door de ministeries van JenV en IenW gewerkt aan het project om ov-boa's toegang te verlenen tot registers met persoonsgegevens. Op 26 juli 2023 heb ik in een brief aan uw Kamer gemeld dat voortgang in dit traject vanwege privacywetgeving en de juridische complexiteit langzamer gaat dan gehoopt.<sup>20</sup> Voor alle registers met persoonsgegevens van BZK, IenW en JenV stelt de wetgeving op het gebied van privacy hoge eisen aan het delen van deze gegevens.

De meest recente planning om de toegang voor ov-boa's te realiseren, geeft het beeld dat minstens drie jaar nodig is. Daarbij komt, dat naast het doorlopen van de stappen in het wetgevingsproces de toegang tot het rijbewijsregister van de RDW ook organisatorisch en technisch gerealiseerd moet worden. Vanwege de hoge investeringen, lange doorlooptijden en de onzekerheid over het succesvol doorlopen van alle (privacy)toetsen is voorgenomen vooralsnog te starten met de openstelling van het rijbewijsregister voor boa's in publieke dienst. De ov-boa's, in dienst van private werkgevers, zullen mogelijk later volgen.

#### *Vervolg*

Het tot uitvoering brengen van alle maatregelen uit het actieplan is geen gemakkelijke opgave, omdat voor dit programma een aantal complexe vraagstukken in kaart is gebracht waarvoor afstemming tussen veel verschillende organisaties vereist is en omdat ontwikkelingen in de samenleving de veiligheid in het OV sterk beïnvloeden. Verschillende van de voorgenomen maatregelen vragen ook wetwijzigingen en vereisen daarbij vaak gegevensdeling vanuit (basis)registraties, die gebonden zijn aan privacyregelgeving.

Ondertussen wordt er door alle vervoerders en door ProRail - naast de gebruikelijke inzet en geplande werkzaamheden - verschillende extra maatregelen genomen om de veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren, waaronder (tijdelijke) fysieke maatregelen, bodycams, cameratoezicht, informatie-gestuurde extra inzet van boa's en ingangscntrole bij verschillende haltes.

#### **Voortgangsrapportage Stationsagenda**

Op 9 februari 2023 heb ik uw Kamer de Stationsagenda aangeboden.<sup>21</sup> De Stationsagenda bevat een visie voor de toekomst van treinstations. Daarnaast stuurde ik uw Kamer ook een uitvoeringsagenda voor de jaren 2023 en 2024 die beschrijft welke stappen op korte termijn worden gezet om de ambities waar te maken. Het afgelopen jaar heeft het ministerie van IenW samen met ProRail, NS Stations en andere belanghebbenden gewerkt aan de acties uit deze uitvoeringsagenda. Ik heb bij de aanbidding van de Stationsagenda toegezegd uw Kamer op de hoogte te houden van de vorderingen hiervan. Hierbij bied ik uw Kamer daarom de eerste voortgangsrapportage van de Stationsagenda aan. Deze beschrijft de voortgang die in 2023 is geboekt.

#### *Oordeel van de reiziger*

Een belangrijke graadmeter voor het functioneren van treinstations is het oordeel van de treinreiziger. Dit oordeel wordt sinds 2014 gemeten met een steekproef

---

<sup>19</sup> Toezegging dat 'de staatssecretaris de Kamer zal informeren over de mogelijkheid om de bevoegdheid om het rijbewijsregister te raadplegen' aan Kamerlid Minhas, 22 februari 2022, kenmerk: TZ202302-194

<sup>20</sup> Kamerstukken II, 2022/23, 28642, nr. 110, d.d. 26-07-2023.

<sup>21</sup> Kamerstukken II, 2022/23, 29984, nr. 1088, d.d. 09-02-2023.

onder ruim 80.000 reizigers in de Stationsbelevingsmonitor. Het gemiddelde oordeel van de reiziger in 2023 komt uit op 7,21. Dit is hoger dan bij aanvang van de metingen in 2014 (6,96), maar vormt een lichte daling ten opzichte van de score in 2022 (7,32).

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2024/16046

In de jaren 2020 t/m 2022 waren de stations rustiger. Dit heeft de beoordeling positief beïnvloed. Door de toename van de reizigersaantallen is het reizigersoordeel in 2023 weer meer in de lijn met dat van voor de pandemie. Ondanks de lichte daling in het gemiddelde reizigersoordeel is het landelijke beeld dat de reizigers over het algemeen tevreden zijn over de treinstations. Meerdere stations werden in 2023 bovendien definitief heropend na een grote verbouwing, zoals Roermond, Dordrecht Zuid, Naarden Bussum en Almere Centrum. De grootschalige aanpak van al deze locaties levert een substantiële bijdrage aan de ervaring van de reiziger en maakt dat de stations toekomstbestendig zijn en weer decennia mee kunnen.

#### *Aandachtspunten*

De Stationsbelevingsmonitor helpt om aandachtspunten te identificeren. Zo toont de monitor een daling aan van het reizigersoordeel over de sociale veiligheid op de (met name) grotere treinstations. Zoals ik eerder in deze brief al schreef, herken ik dit en werk ik met onze partners intensief samen om dalende veiligheidsgevoel tegen te gaan. Ik wil dat iedereen zich veilig voelt in het openbaar vervoer en dus ook op de stations. Andere thema's waar ik naar aanleiding van de Stationsbelevingsmonitor aandacht aan besteed in mijn gesprekken met ProRail en NS Stations zijn de wachttijdbeleving en de reinheid van stations.

#### *Resultaten en voortgang prioritaire thema's*

De voortgangsrapportage bevat naast een beschrijving van de algemene ontwikkeling ook een overzicht van de voortgang rond 10 prioritaire thema's. Een aantal noemenswaardige resultaten zijn:

- Door tientallen stations te verbouwen zijn in 2023 stations toegankelijker geworden voor mensen met een beperkingen. Ook zijn de wachtovervoorzieningen op diverse perrons en in stationshallen verbeterd.
- In het afgelopen jaar is het aantal stations met een beschikbare deelfiets van OV-fiets of een andere aanbieder gegroeid. De ambitie om in 2030 op alle treinstations een aanbod van deelmobiliteit te hebben komt daarmee dichterbij.
- Het aantal maatschappelijke initiatieven op stations is in 2023 toegenomen. Dit soort initiatieven vergroot de inzet en betrokkenheid van mensen voor het station en de stationsomgeving en draagt bij aan levendigere en prettigere stations.

Bovenstaande resultaten vormen een greep uit de bijgevoegde voortgangsrapportage. In 2024 zet ik de realisatie van de uitvoeringsagenda 2023-2024 voort samen met ProRail, NS Stations en andere partijen. Binnen de kaders van bestaande budgetten, projecten en programma's werken we daarmee aan het verder verbeteren van de stations. Ik merk daarbij op dat het steeds complexer is om het reizigersoordeel over stations positief te beïnvloeden. Ik heb er desondanks vertrouwen in dat het werk dat wij verzetten helpt om treinstations beter te maken voor de gebruikers ervan en de ambities uit de Stationsagenda voor 2030 dichterbij brengt.

*Vervolg*

Met deze rapportage is voor het eerst de inzet van het ministerie van IenW, ProRail en NS Stations over de volle breedte van het stationsdomein in beeld gebracht. Het jaarlijks opstellen van deze voortgangsrapportage in de toekomst maakt transparant op welke manier we werken aan de publieke belangen op stations en hoe belangrijke indicatoren zich meerjarig ontwikkelen. In het eerste kwartaal van 2025 stuur ik u daarom een voortgangsrapportage over 2024 op. Ook stuur ik u dan een nieuwe uitvoeringsagenda voor de daaropvolgende jaren.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2024/16046

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen



Aan Staatssecretaris

# nota

Verzamelbrief voortgang dossiers OV & Taxi

## TER BESLISSING

### Datum

8 maart 2024

### Onze referentie

IENW/BSK-2024/16047

### Opgesteld door

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

### Beslistermijn

08-03-2024

### Bijlage(n)

4

## Aanleiding

Met de bijgevoegde brief informeert u de nieuwe Tweede Kamer over lopende werkzaamheden, actualiteiten, toezeggingen en/of moties op het gebied van OV en Taxi. De planning is de brief uiterlijk 11 maart naar de Kamer te verzenden, voorafgaand aan (de procedurevergadering voor) het commissiedebat OV en Taxi van 20 maart 2024.

In de brief zijn de volgende onderwerpen opgenomen:

- 1) Stand van zaken motie Bikker
- 2) Stand van zaken motie Krul (inzet van de compenserende middelen voor de herijking van het studentenreisproduct)
- 3) Personeelskrapte in de ov-sector
- 4) Stand van zaken bestuursakkoord toegankelijkheid
- 5) Stand van zaken motie over buurtbusvervoer
- 6) Voortgang programma vervanging Boordcomputer Taxi (BCT)
- 7) Nieuwe concessies Friese Waddenveren
- 8) Stand van zaken sociale veiligheid in het OV
- 9) Voortgangsrapportage Stationsagenda (deze is als bijlage bij de verzamelbrief gevoegd)

Daarnaast komt u in de brief nog terug op enkele vragen die in het CD Spoor van 7 maart zijn gesteld.

Aangaande onderwerpen 1 en 2 heeft u op 17 november jl. met de brief '*Aanvullende financiële steun voor het openbaar vervoer*' de Kamer geïnformeerd over de uitvoering Motie Bikker, Grinwis en Krul. Daarbij is alleen de laatste beslisnota gestuurd. De voorgaande beslisnota's behoren daar echter ook nog bij. Op deze nota's is na verzending van de brief samen met HBJZ een check gedaan op openbaarheid. Conclusie is dat deze nota's in zijn geheel openbaar gemaakt kunnen worden. Dat is tot op heden niet gedaan. Ons voorstel is dat bij deze verzamelbrief alsnog te doen.

## Geadviseerd besluit

1. U wordt verzocht in te stemmen met de verzending van de verzamelbrief naar de Tweede Kamer.
2. U wordt verzocht in te stemmen met het nazenden van de gecombineerde beslisnota's aan de Tweede Kamer behorende bij de Kamerbrief ter uitvoering

van de uitvoering moties Bikker, Grinwis en Krul voor extra middelen in het OV die verstuurd is 17 november jl.

## Kernpunten

- 1) Stand van zaken motie Bikker over regionaal OV
  - Op 21 september 2023 heeft de Kamer een motie aangenomen over het in 2024 voorkomen van prijsstijgingen in het regionaal openbaar vervoer en het OV te verbeteren. Met de motie stelt de Kamer structureel 300 miljoen voor het regionaal ov ter beschikking. Daarnaast heeft de Kamer incidenteel 120 miljoen vrijgespeeld om in 2024 ook de prijsstijging bij NS te compenseren voor de reiziger.
  - In de brief informeert u de Kamer over de invulling van deze motie, de voorgenomen verdeelsleutels en de monitoring van de afspraken. U bent hierover via een separate nota geïnformeerd (rondzendmap-2024/386).
  - U informeert de Kamer ook over het meezenden van nota's die behoren bij de Kamerbrief van 17 november 2023.
  
- 2) De inzet van de compenserende middelen voor de herijking van het studentenreisproduct (motie Krul)
  - In uw brief van 17 november jl. informeerde u de Kamer over de middelen die het kabinet voornemens was over te hevelen van de OCW-begroting naar de IenW begroting om de gevolgen voor de vervoerders van de herijking van het studenten OV-reisproduct te compenseren.
  - In de bijgevoegde brief informeert u de Kamer over de in het NOVB afgesproken verdeelsleutel en de wijze waarop de middelen worden uitgekeerd.
  - Voor de NS-middelen geeft u in de brief aan afspraken te zullen maken binnen de concessierelatie. U bent hierover via een separate nota geïnformeerd (rondzendmap-2024/603).
  
- 3) Personeelskrapte in de ov-sector
  - De ov-sector is één van de sectoren die te maken heeft met personeelskrapte met (tijdelijke) uitval van OV als gevolg. De primaire verantwoordelijkheid ligt bij vervoerders. U informeert de Kamer over maatregelen die de sector neemt en de gesprekken die u daarover in NOVB-verband voert.
  
- 4) Stand van zaken bestuursakkoord toegankelijkheid
  - U heeft de Kamer op 28 juni 2023 per brief geïnformeerd over de voortgang van enkele zaken uit het bestuursakkoord. Door middel van deze verzamelbrief geeft u een stand van zaken over de uitvoering van het Bestuursakkoord en andere zaken met betrekking tot toegankelijkheid van het OV.
  - In de verzamelbrief gaat u ook in op de motie De Hoop c.s. over de aanbevelingen van het College voor de Rechten van de Mens over de toegankelijkheid in het OV en het doelgroepenvervoer. Het ministerie van VWS is als coördinerend ministerie hoofverantwoordelijke voor de implementatie van het VN-verdrag handicap. VWS zal in afstemming met IenW werken aan een beleidsreactie die aan de Kamer zal worden gezonden.
  - In de brief gaat u ten slotte in op de verdeling van de in het Mobiliteitsfonds gereserveerde middelen voor de uitvoering van het bestuursakkoord toegankelijkheid over de decentrale overheden. IenW

### Datum

8 maart 2024

### Onze referentie

IENW/BSK-2024/16047

### Opgesteld door

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

### Aan

Staatssecretaris

### Bijlage(n)

4

heeft – in afstemming met het samenwerkingsverband DOVA van de decentrale ov-autoriteiten – een verdeelvoorstel ontworpen. In het BO NOVB van 8 februari jl. heeft u deze verdeelsleutel geagendeerd en heeft u vastgesteld dat deze op draagvlak kan rekenen bij de decentrale overheden en vervoerders. U bent hierover via een separate nota geïnformeerd (rondzendmap-2023/15604).

**Datum**

8 maart 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/16047

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

**Aan**

Staatssecretaris

**Bijlage(n)**

4

5) Stand van zaken motie over buurtbusvervoer

- Tijdens de begrotingsbehandeling van IenW heeft de Tweede Kamer de motie aangenomen van het lid van Dijk c.s. over het bevorderen dat concessieverlenende provincies en gemeenten tekorten aan vrijwilligers bij buurtbussen kunnen tegengaan.
- Vanuit de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) hebben de gemeenten de opdracht om vrijwilligerswerk te faciliteren en ondersteunen. U zegt toe in de brief dat wij in gesprek gaan met VNG over de kansen en (mogelijke) belemmeringen voor vrijwilligers om chauffeur te worden in het buurtbusvervoer.
- In de brief wordt gemeld dat u in gesprek bent met de decentrale overheden over publiek vervoer. Dit sluit aan bij uw besluit van 1 november 2023 om in Zeeland te starten met een pilot publiek vervoer (inclusief de inzet van buurtbussen daarbij). Daarbij heeft u tijdens het BO MIRT 2023 € 6 mln. beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van een platform dat moet bijdragen aan een landelijke uitrol van publiek vervoer. Onderdeel van deze pilot is een beter samenspel van traditionele lijnbussen en nieuwe vervoersvormen. Ondersteuning van de buurtbus is hier onderdeel van.

6) Stand van zaken programma Boordcomputer Taxi

- De Kamer wordt geïnformeerd over de planning van de opvolger van de Boordcomputer Taxi (BCT), de Centrale Database Taxivervoer (CDT). De CDT wordt door de ILT ontwikkeld in opdracht van u.
- De ambitie was het systeem op 1 juli 2024 te introduceren, de beoogde datum is nu 1 januari 2025. Eerder bent u tijdens de DGMO-staf ingelicht over de aangepaste planning. De branche is hier over ingelicht, omdat de ILT met de branche 1 juli 2024 als startdatum had gecommuniceerd na evaluatie van de praktijktoets. De praktijktoets is samen met de branche uitgevoerd om de ontwikkelde oplossing in de praktijk te toetsen.
- Door de aangepaste planning kunnen de AMvB en de ministeriële regeling gelijktijdig ter (internet)consultatie aangeboden worden; dit was een wens van de sector. De bevindingen uit de Praktijktoets CDT - zoals meer inzicht in de kosten voor de sector en de te verwachten performance van het nieuwe systeem – worden meegenomen in de uitwerking van de AMvB en ministeriële regeling; ook dit had de voorkeur van de sector.

7) De nieuwe concessies Friese Waddenveren

- De concessies voor het personenvervoer tussen het vasteland en de Friese Waddeneilanden lopen in 2029 af. U bent concessieverlener en informeert de Kamer in de brief over de voorbereidingen voor de aankomende aanbestedingsprocedure.

8) Sociale veiligheid in het OV

- Naar verwachting zal in de Tweede Kamer meer aandacht zijn voor de sociale veiligheid in het OV. Tegelijkertijd bent u ook van plan om in gesprek te gaan met de minister van JenV om tot betere afspraken te

- komen over de inzet van de politie, daar waar de OV-bedrijven nu onevenredig veel capaciteit moeten inzetten om de veiligheid te waarborgen (o.a. bij de grotere AZC-locaties). Ook bespreekt u de juridische mogelijkheden om OV-BOA's een betere informatiepositie te geven zodat overtredingen efficiënter kunnen worden afgehandeld.
- Tijdens de IenW-begrotingsbehandeling zijn verschillende vragen gesteld op dit onderwerp:
    - o *"Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat de treinen en stations veilige ruimtes blijven?"*
    - o *"Wat is de voortgang van de toezegging aan mijn voorganger, de heer Minhas, dat spoorboa's toegang zouden krijgen tot het rijbewijsregister?"*
    - o *"En hoe staat het met het regionale reisverbod, de pilot in Overijssel? Zijn hier al resultaten van?"*
    - o *"Waarom komt er geen landelijk reisverbod voor overlastgevend tuig?"*
  - De bovenstaande onderwerpen komen terug in de concept-Kamerbrief. Daarnaast wordt de Kamer geïnformeerd over verschillende ontwikkelingen op dit dossier. Wij beogen daarmee de Kamer een beter beeld te geven van de serieuze inspanningen die de OV-sector pleegt en dat beeld niet alleen te laten bepalen door de dossiers die vanwege de juridische beperkingen ingewikkeld zijn of zelfs onmogelijk te realiseren zijn.
  - Over de algemene ontwikkelingen ten aanzien van sociale veiligheid, het besluit over station Maarheeze en de toegang tot het rijbewijsregister bent u recent geïnformeerd en vormen de besluiten in deze nota's de basis van de Kamerbrief (achtereenvolgend rondzendmap-2023/13148, rondzendmap-2024/13148 en rondzendmap-2023/15846).
  - Op 30 januari jl. is door de Tweede Kamer een motie aangenomen die oproept tot een aanvalsplan om de veiligheid in het openbaar vervoer en op stations te verbeteren<sup>1</sup>. De motie verzoekt in samenwerking met JenV en vervoerders te komen tot een gezamenlijk actieprogramma. Met het 'actieprogramma sociale veiligheid' wordt sinds 2023 met de betrokken stakeholders samengewerkt en worden initiatieven genomen voor extra maatregelen. In de Kamerbrief wordt het bestaande actieprogramma daarom genoemd als instrument om invulling te geven aan de motie.
  - Voor het onderwerp 'regionale reisverboden' ligt het initiatief primair bij decentrale concessieverleners en vervoerders. In maart zal de provincie Overijssel de lessen uit deze pilot delen in het directeurenoverleg sociale veiligheid.

#### 9) De Voortgangsrapportage Stationsagenda

- De Stationsagenda (visie voor stations in 2040) is op 9 februari 2023 door u aangeboden aan de Kamer. Daarbij heeft u toegezegd de Kamer op de hoogte te houden van de vorderingen. U biedt daarom de eerste voortgangsrapportage van de Stationsagenda aan. Deze beschrijft de voortgang die in 2023 is geboekt en is in afstemming met ProRail en NS Stations opgesteld.
- De rapportage bevat meerdere kwantitatieve indicatoren. Daarnaast bevat de rapportage ook een kwalitatieve beschrijving van de resultaten en de acties die zijn ondernomen om die te bereiken. Het gemiddelde oordeel

<sup>1</sup> Motie van het lid Veltman c.s. over een aanvalsplan om de veiligheid in het openbaar vervoer en op stations te verbeteren, 30 januari 2024, kenmerk: 2024D02489

#### **Datum**

8 maart 2024

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2024/16047

#### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

#### **Aan**

Staatssecretaris

#### **Bijlage(n)**

4



van de reiziger in 2023 komt uit op 7,21. Dit is hoger dan bij aanvang van de metingen in 2014 (6,96), maar vormt een lichte daling ten opzichte van de score in 2022 (7,32).

- De lichte daling is toe te schrijven aan de toegenomen drukte op de stations. De thema's sociale veiligheid, wachttijdbeleving en reinheid van de stations volgen daarnaast als aandachtspunten uit de monitor.
- U zegt toe de Kamer jaarlijks te blijven informeren. In het eerste kwartaal van 2025 zal de voortgangsrapportage over 2024 volgen.

### **Krachtenveld**

Ten aanzien van het tweede besluit in deze nota: In de tweede nota in de gecombineerde versie is het standpunt richting RFL verwoord over de herijking van de compensatie van de studenten ov-kaart en is aangegeven hoe Financiën en OCW zich tot dit standpunt verhouden. Omdat hier geen eenheid van Kabinetsbeleid in het gedrang is, wordt er geen grond gezien om deze passages te lakken.

### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

#### **Datum**

8 maart 2024

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2024/16047

#### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

#### **Aan**

Staatssecretaris

#### **Bijlage(n)**

4

## Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Conceptbrief aan Tweede Kamer	Beschrijving voortgang in dossiers OV & Taxi
2	Gecombineerde beslisnota's behorende bij Kamerbrief uitvoering Motie Bikker Grinwis en Krul voor extra middelen naar het ov.	Dit zijn de gecombineerde beslisnota's die bij de brief horen van 17 november jl.
3	Voortgangsrapportage Stationsagenda	De voortgangsrapportage Stationsagenda 2023 d.d. 22 februari 2024
4	Stationsagenda	Ter info (intern)

**Datum**

8 maart 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/16047

**Opgesteld door**Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations**Aan**

Staatssecretaris

**Bijlage(n)**

4



Aan Minister en staatssecretaris

nota

MR 17 november - Kamerbrief motie Bikker, Grinwis en  
Krul voor extra middelen in het OV

**TER BESLISSING**

**Datum**

15 november 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/349330

**Opgesteld door**

Directoraat-Generaal Mobiliteit  
Openbaar Vervoer en Spoor

**Beslistermijn**

16 november 2023

**Bijlage(n)**

4

**Aanleiding**

In de RFL van dinsdag 14 november is gesproken over de wijze waarop door het kabinet invulling wordt gegeven aan de moties Bikker c.s., Grinwis c.s en Krul om extra middelen vrij te maken voor het tegengaan van prijsstijgingen in het ov en het uitstellen van de herijking van het ministerie van OCW van het studenten OV reisproduct. Met deze nota wordt u akkoord gevraagd met het aanbieden van de gewijzigde kamerbrief aan de MR en deze na instemming van de MR aan de Tweede Kamer te zenden. Tevens worden de nota's van wijziging aan de Kamer aangeboden voor de financiële dekking van de moties.

**Geadviseerd besluit**

1. Instemmen met het aanbieden van de gewijzigde stukken aan de MR van 17 november.
2. Instemmen met verzenden van de kamerbrief na akkoord van de MR.
3. Instemmen met de Nota's van Wijziging waarmee de wijzigingen op de begroting van IenW worden doorgevoerd.
4. Instemmen om voor de Ministers van OCW, IenW en FIN mandaat te vragen aan de MR om zonder tussenkomst van de MR de Nota's van Wijziging op te stellen en aan de Kamer te zenden, die nodig zijn om het besluit rondom de herijking van de OV Studentenkortingen middelen te effectueren.

**Kernpunten**

De RFL is akkoord gegaan met de dekking voor de moties Bikker c.s. en Grinwis c.s. Voor het uitvoeren van de motie Krul is besproken dat OCW de herijking van het student reisproduct doorzet en dat de middelen die hiermee vrijvallen op de begroting van OCW naar IenW worden overgeheveld, waardoor de vervoersbedrijven gecompenseerd kunnen worden. De Nota's van Wijziging die hiervoor nodig zijn, om de OCW en IenW begroting te wijzigen worden later door aan de Kamer aangeboden. Aan de MR wordt hiervoor mandaat gevraagd.

**Krachtenveld**

Naar aanleiding van de RFL van 14 november jl. is het besluit conform bespreking aangepast. Naast de hiervoor genoemde besluiten, is in afstemming met de ministeries van LNV en FIN in de kamerbrief een tekst opgenomen ter verduidelijking van de consequenties die de dekking van de motie Bikker c.s. heeft op het Transitiefonds en de daarbij behorende doelen. De M LNV is met deze teksten akkoord. De aangevulde teksten over de herijking van de studenten OV

kaart zijn ambtelijk afgestemd met OCW. De Minister van OCW moet daarop ook ngo akkoord geven.

## Toelichting

### *Financiële/juridische overwegingen*

Met uw instemming worden de benodigde wijzigingen op de begroting van IenW doorgevoerd aan de hand van de bijgevoegde nota's van wijziging. De nota van wijziging voor de begroting OCW wordt later met de Kamer gedeeld.

## Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

## Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Aanbiedingsformulier MR	
03	Kamerbrief aanvullende financiële steun openbaar vervoer	Kamerbrief over uitvoering van de moties Bikker c.s., Grinwis c.s. en Krul.
04	Bijlage 1 – 55. Mobiliteitsfonds – Eerste nota van wijziging 2024	Nota van wijziging ten behoeve van aanpassing van begrotingsartikel Mobiliteitsfonds op de begroting IenW.
05	Bijlage 2 – 12. Infrastructuur en Waterstaat – Eerste nota van wijziging 2024	Nota van wijziging ten behoeve van aanpassing begroting IenW voor uitvoering moties.

### *Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's*

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
Dit vul je van nieuwste naar oudste in, net zoals je de beslisnota's hebt samengevoegd.	Vul hier de naam van de onderliggende beslisnota in.	Geef in 1 à 2 zinnen aan waar de nota om gaat.

### Datum

15 november 2023

### Onze referentie

IENW/BSK-2023/349330

### Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit  
Openbaar Vervoer en Spoor

### Aan

Minister en staatssecretaris

### Bijlage(n)

4



Aan

Minister en Staatssecretaris

nota

Aanbieding Kamerbrief motie Bikker en bijbehorende  
begrotingsstukken aan RFL

**TER BESLISSING**

**Datum**

3 november 2023

**Onze referentie**

IENW BSK-2023 328768

**Opgesteld door**

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en

Spoor

OV en Stations

**Beslistermijn**

Voor dinsdag 7 november 12u

**Bijlage(n)**

5

**Aanleiding**

Bijgaand ontvangt u voor bespreking in de CFL van 14 november een Kamerbrief over de motie Bikker, de begrotingsstukken waarmee de aanvullende middelen op de IenW-begroting beschikbaar komen en een oplegmemorandum voor de bespreking in de CFL. Er vindt parallelle afstemming met FIN plaats over de CFL-stukken.

Er zijn naar aanleiding van de CFL van 31 oktober twee beslispunten waarover politieke besluitvorming nodig is:

- De dekking van de compensatie prijsstijging NS
- De omgang met de herijking van de studenten ov-kaart in het licht van de motie Krul.

Wij bespreken dit graag met u voorafgaand aan de verzending van de CFL-stukken naar AZ (dinsdag 7 november voor 12:00).

Naar aanleiding van de Motie Bikker die aangeeft dat eenmalig de tarievenstijging voor NS moet worden tegen gegaan, moet nog gezocht worden naar de dekking van de resterende €45 mln. Hierover bent u al eerder – voorafgaand aan de CFL – met elkaar in gesprek gegaan. De uitkomsten uit de CFL nopen er echter toe nog een keer goed te kijken naar de dekking van deze €45 mln.

**Geadviseerd besluit**

- Inzetten op dekking van deze resterende €45 mln uit IenW-middelen
- Inzetten als voorkeursoptie om dit als "placeholder" te halen uit de DUMO-middelen die nog (onbestemd) op de Aanvullende Post bij FIN staan voor Vergoeding personenvervoer en reisgedrag.
- Inzetten als terugvaloptie op "kaasschaaf" op het MF (gepauzeerde projecten) boven het aanwijzen van dekking uit één specifiek project
- Inzetten op uitstel van de OCW-herijking tot 2025 zodat uitwerking kan worden gegeven aan de motie Krul.

**Kernpunten**

*Dekking 120 mln compensatie prijsstijging NS*

Eerder hebt u aangegeven liever niet de middelen uit het mobiliteitsfonds te halen maar te kijken naar een andere vorm van dekking, bijvoorbeeld uit de 300 mln. (De € 45 mln wordt ten laste gebracht van de structurele reeks van € 300 mln voor regionaal OV, wat concreet inhoudt dat er gedurende 5 jaar € 291 mln in

plaats van € 300 mln beschikbaar komt. Na deze vijf jaar is wel jaarlijks € 300 mln beschikbaar. )

Deze optie kent een aantal risico's

- Financiën stemt niet in met deze optie, omdat dit indruist tegen het Kabinetsbeleid om onverkort moties over te nemen en dus niet deze inhoudelijk te wijzigen, op het moment dat de Kamer zelf dekking heeft aangedragen
- Op het moment dat wij een alternatief dekkingsvoorstel gaan doen voor de resterende 45 mln, gaan ook andere departementen zich mengen in deze discussie, omdat er met de dekking van bijvoorbeeld de 300 mln. ook middelen die bestempeld waren om aan te wenden voor het transitiefonds van LNV hiermee gemoed zijn. Er is door LNV al aangegeven hierover een opmerking te gaan maken in de RFL.

#### *Alternatieven voor de eerder gekozen richting en voor dekking binnen het MF*

Om ook de tariefstijging van NS tegen te gaan, is incidenteel 120 mln in de motie aangegeven. Deze € 120 mln is al aan de Kamer toegezegd. Over een gedeelte van de dekking, te weten € 45 mln. is discussie. Hiervoor zien we drie opties:

- a. De € 45 mln wordt conform de Motie Bikker binnen de begroting van het Mobiliteitsfonds gezocht. Hierbij kan de € 45 mln op drie manieren verkregen worden.
  - Dit kan via een verdere korting op de budgetten voor de Verkenning Noord-Zuid lijn
  - of door het restbudget bij één of meerdere van de gepauzeerde wegenprojecten met € 45 mln te verlagen.
  - Een combinatie hiervan, ofwel een "kaasschaaf" naar rato restbudget is ook mogelijk.
- b. De € 45 mln wordt gevonden in de coalitieakkoord-middelen voor Duurzame Mobiliteit die nog op de Aanvullende Post van de Rijksbegroting staan. Hier staat nog een reeks die nog niet concreet ingevuld is.

De voorkeur gaat momenteel uit naar variant b. En deze middelen hier (tijdelijk)<sup>1</sup> voor aan te wenden. Financiën heeft ambtelijk aangegeven hier neutraal in te kunnen staan, alhoewel het onverkort uitvoeren van de moties conform de gekozen lijn van het kabinet de basis van het advies aan de Minister van Financiën zal vormen met politieke weging om het conform variant "b" te doen. Op het moment dat "b" geen begaanbare weg is blijft Financiën bij het standpunt zo dicht mogelijk bij de motie te blijven, dat pleit voor de "kaasschaaf onder "a". Dit vindt volledige steun bij FIN.

#### *Herijking contract studenten ov-kaart*

Hierover wordt aan de RFL gevraagd om in te stemmen met uw voorstel om de herijking tot 2025 uit te stellen zodat uitvoering gegeven kan worden aan de motie Krul. De motie Krul vraagt om geen besluit te nemen over de herijking en de Kamer voor de begrotingsbehandeling van OCW te informeren over oplossingen en de budgettaire consequenties daarvan. Daarmee geeft de Kamer aan dat ze niet willen dat de minister van OCW zijn (voorgenomen) besluit over de herijking neemt. De facto wordt daarmee de herijking uitgesteld.

---

<sup>1</sup> Dit is als "placeholder", waarbij het streven is om 36 miljoen terug te vorderen van België voor het project tram Hasselt-Maastricht, via Limburg. Deze post zat ooit in de beoogde dekking van de 120 miljoen maar is en was nog onzeker.

#### **Datum**

3 november 2023

#### **Onze referentie**

IENW BSK-2023 328768

#### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

#### **Aan**

Minister en Staatssecretaris

#### **Bijlage(n)**

5

In de oplegnotitie voor de RFL- die we met OCW afstemmen – wordt uitgebreider ingegaan op de verschillende oplossingsrichtingen en de voor- en nadelen daarvan. In de RFL oplegger neemt IenW positie in; voorkeur optie 4 (Uitvoeren motie Krul).

Terugvaloptie:

Als de MR niet niet besluit tot uitvoeren motie Krul, de facto uitstel herijking, dat is de terugvaloptie de 200 mln op een andere manier in het OV terugvloeit. (Het maakt niet uit op welke manier en waar die middelen vandaan komen als het maar niet uit onze begroting hoeft te komen).

**Datum**

3 november 2023

**Onze referentie**

IENW BSK-2023 328768

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

**Aan**

Minister en Staatssecretaris

**Bijlage(n)**

5

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

**Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
1.	Aanbiedingsformulier RFL	
2a	Oplegmemorandum RFL	
2b	Concept TK brief versie RLF	
3	Concept advies RFL	
4a	Nota van Wijziging voor IenW begroting	
4b	Nota van Wijziging voor het MF	



Aan Staatssecretaris  
Minister

**nota**

Uitvoering moties en amendementen (regionaal)  
openbaar vervoer

**TER BESLISSING**

**Datum**

12 oktober 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/272936

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

**Beslistermijn**

SPOED

**Bijlage(n)**

11

**Aanleiding**

Tijdens de Algemene Politieke Beschouwingen (APB) heeft Tweede Kamerlid Bikker van de ChristenUnie (CU) een motie ingediend waarin de regering wordt verzocht aanvullende financiële middelen beschikbaar te stellen om het aanbod in het regionaal openbaar vervoer op peil te houden en tariefstijgingen volgend jaar te voorkomen.<sup>1</sup> Deze motie is met unanieme stemmen aangenomen.

De dekking van deze motie is opgenomen in een tweetal amendementen waarover de stemming zal plaatsvinden bij de behandeling van de begroting van IenW en het MF.<sup>2</sup> Omdat deze pas na de verkiezingen zal plaatsvinden heeft Kamerlid Grinwis tijdens de Algemene Financiële Beschouwingen (AFB) een motie ingediend waarmee de regering de opdracht krijgt om de motie Bikker c.s. in uitvoering te nemen voordat de begrotingswet in werking is getreden.<sup>3</sup>

Bijgaand ontvangt u een conceptbrief, waarmee u de Tweede Kamer informeert over de wijze waarop u invulling geeft aan de motie Bikker c.s. en de motie Grinwis. In deze brief wordt ook ingegaan op de bij de Voorjaarnota met unanieme stemmen aangenomen motie Slootweg/Kuiken die verzoekt te onderzoeken welke (financiële) mogelijkheden er zijn om het ov-aanbod in 2024 en 2025 op peil te houden. Daarmee voldoet u aan uw toezegging om de Tweede Kamer vóór de Begrotingsbehandeling IenW te informeren hoe u met deze motie wilt omgaan.

In de brief wordt ook ingegaan op de samenloop met de herijking van het contract voor de studenten ov-kaart. De brief bevat daartoe een tekst met de door IenW gewenste uitkomst, namelijk dat de financiële effecten van de herijking door het kabinet zullen worden gecompenseerd in 2024. Afhankelijk van de besprekingen in de CFL (31 oktober) en RFL (14 november) kan deze tekst nog wijzigen. Daarbij zal ook de aangenomen motie Krul worden meegenomen, waarin aan de minister van OCW wordt gevraagd om geen besluit te nemen over de

<sup>1</sup> Motie-Bikker c.s. over voorkomen van de voorziene prijsstijgingen in 2024 in het regionaal openbaar vervoer (36410, nr. 29).

<sup>2</sup> Amendement van de leden Bikker en Klaver over middelen om de tariefverhoging bij de NS tegen te gaan (36410 XII-5), en amendement van de leden Bikker en Klaver over middelen voor het verbeteren van de beschikbaarheid en betaalbaarheid van het openbaar vervoer (36410 XII-4).

<sup>3</sup> Motie van het lid Grinwis over het gebruik van artikel 2.25 van de Comptabiliteitswet om uitvoering te geven aan de motie Bikker (36410-IX-14).



herijking voor de begrotingsbehandeling van OCW en de Kamer daarvoor te informeren over mogelijke oplossingen.

U ontvangt separaat binnenkort een nota met de conceptbeantwoording van de schriftelijke vragen over de herijking van de studenten OV-kaart die aan de minister van OCW en u zijn gesteld.

### **Geadviseerd besluit**

- In te stemmen met het agenderen van een brief over dit onderwerp in de MR van 17 november 2023. Een meest actuele conceptversie (d.d. 27-10) is bijgevoegd. Een eerdere conceptversie wordt op 1-11 in de CFL besproken.
- In te stemmen met een gesprek op korte termijn over onderstaande bespreekpunten, waaronder met name het voorstel voor de dekking van de 120 mln. voor het beperken van de tariefstijging bij de NS.
- Na dit gesprek aan te geven op welke projecten de in het amendement Bikker genoemde 45 mln voor “gekorte verkenningen”; zie hiervoor de toelichting bij deze nota.
- In te stemmen met het inplannen van een extra informeel Bestuurlijk Overleg over de inzet van de 300 mln voor het regionaal OV en de 120 mln voor de NS, tussen 6 en 10 november (vóór de RFL op 10 november en de MR op 17 november).
- In te stemmen met het aan de orde stellen van de urgente problematiek rondom de impact van de herijking van de studenten ov-kaart in de MR.
- FEZ wijst erop dat stukken nog afstemming vergen met Financiën.

### **Kernpunten**

- De motie Bikker c.s. kan gezien worden als nadere invulling van de motie Slootweg/Kuiken. De motie Slootweg/Kuiken (over maatregelen voor het regionale OV) is ingediend bij de behandeling van de Voorjaarsnota 2023. En is unaniem aangenomen. Ook de motie Bikker c.s. wordt unaniem gesteund door de TK.
- De motie Bikker vraagt om het structureel vrijmaken van €300 miljoen om het regionaal ov-aanbod op peil te houden en prijsstijgingen in 2024 te voorkomen. Dekking hiervan komt van de Aanvullende Post van het ministerie van Financiën.
- Daarnaast draagt de motie op om met €120 miljoen incidenteel de prijsstijgingen bij NS in 2024 tegen te gaan. De dekking hiervan komt ten laste van het MF. Het onderliggende amendement wijst hiervoor concrete posten in het MF aan, alleen wordt in het midden gelaten welke “gekorte verkenningen” aangeslagen moeten worden voor €45 mln. Hierover gaan wij graag met u in gesprek.
- De Kamer laat daarmee zien dat zij de zorgen over de uitdagingen in het ov van zowel de sector als het kabinet deelt en dit niet wil overlaten aan het volgende kabinet.

#### **Datum**

22 september 2023

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2023/272936

#### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

#### **Aan**

Staatssecretaris IenW

#### **Bijlage(n)**

11

## Bespreekpunten

### 1) Dekking tariefverlaging NS uit IenW begroting

- Met de motie Slootweg/Kuiken en de daaropvolgende motie Bikker is de regering verzocht om aanvullende financiële middelen beschikbaar te stellen om het aanbod in het regionaal openbaar vervoer op peil te houden en tariefstijgingen volgend jaar te voorkomen.
- De dekking voor de verlaging van de NS-tarieven in 2024 (geraamd op €120 miljoen) moet volgens de motie worden gevonden binnen de begroting van IenW en het Mobiliteitsfonds.
- Het onderliggende amendement Bikker/Klaver benoemt specifiek uit welke posten in het MF de dekking gehaald dient te worden:

*"De dekking voor deze incidentele vergoeding wordt gevonden in verschillende posten op de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds. Het betreffen vrijvallende middelen uit de risicoreservering PHS Alkmaar-Amsterdam (€ 50 mln.), het modaliteitspecifieke budget (€ 15 mln.), resterende middelen uit de Transitievergoeding OV (€ 10 mln.), en middelen uit resterende budgetten van reeds gekorte verkenningen (€ 45 mln.). Voor de dekking wordt een amendement ingediend op de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds."*
- In de voorgestelde Kamerbrief geeft u aan dat het kabinet invulling geeft aan het amendement, maar dat tariefondersteuning, gegeven de krapte op het Mobiliteitsfonds, ten koste gaat van noodzakelijke investeringen in de capaciteit van de infrastructuur.
- Het amendement is specifiek over de herbestemming van € 75 mln., maar laat een 'open eindje' bestaan t.a.v. het aanspreken van reeds gekorte verkenningen (€ 45 mln.).
- Hierbij zien wij vier opties, waarover wij graag het gesprek met u aangaan:

Tabel: dekking € 45 mln. t.b.v. incidentele tariefverlaging NS 2024

Optie	Inhoud	Voordelen	Nadelen
A	Spoor: verkenning Noord-Zuidlijn	Oplossing binnen modaliteit Studie kan onverminderd door	Politiek-bestuurlijk weerstand (amendement verbreed weg van NZL op verzoek van D66) Bemoeilijkt besluit tot planuitwerking (2025)
B	Weg: (genoemde) verkenning A2 Deil-Den Bosch, of andere gekorte verkenningen zoals A15 Papendrecht – G'chem	Verkenningen niet op korte termijn MIRT-fase verder te brengen	Politiek-bestuurlijk weerstand Oplossing buiten modaliteit, niet "eigen broek ophouden"
C	Naar rato inboeken over alle gekorte verkenningen	Sluit dichtst aan bij motie die geen keuze maakt voor specifiek project.	

#### Datum

22 september 2023

#### Onze referentie

IENW/BSK-2023/272936

#### Opgesteld door

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en Spoor  
OV en Stations

#### Aan

Staatssecretaris IenW

#### Bijlage(n)

11

D*	Risicoreservering prijsstijgingen	Ontzien lopende verkenningen Politiek-bestuurlijk minder weerstand	Geen prudent begrotingsbeheer
E*	Onttrekking structurele reeks € 300 mln.	Ontzien lopende verkenningen Er is (incidenteel) ruimte binnen pakket € 300 mln.	'Creatieve' invulling amendement Doet geen recht aan knip die de Kamer legt tussen structurele en incidentele dekking
F*	Spoor: alternatieven (ERTMS)	Oplossing binnen modaliteit Politiek-bestuurlijk minder weerstand	Niet solide. Binnen 1-2 jaar is budget nodig voor verplichtingen. ERTMS is Europese verplichting en randvoorwaarde voor toekomstbestendig spoor

**Datum**

22 september 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/272936

**Opgesteld door**Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations**Aan**

Staatssecretaris IenW

**Bijlage(n)**

11

\*De laatste drie opties worden door FEZ ontraden en er wordt ook geen instemming FIN op verwacht.

- Tenzij het volgende Kabinet dit bedrag van € 120 miljoen (en de daarbij behorende indexatie) structureel doortrekt, zal NS echter de voorziene tariefstijging van 2024 van ca. 8,5% alsnog per 1 januari 2025 moeten doorvoeren bovenop de reguliere indexering van de tarieven in 2025.
- U wordt geadviseerd dit ook in de brief te benoemen.
- Samenhangend met bovenstaande is de motie Van der Graaf, die verzoekt om structureel € 5 mln. per jaar voor de 3e en 4e Intercity naar Groningen te dekken uit dezelfde reeds gekorte verkenningen. Dit alleen mits deze intercity's op de infrastructuur passen, door NS gereden kunnen worden, voor € 5 mln. aanvullend in de concessie in te passen zijn en niet strijdig is met andere moties. Dit wordt nog verder uitgewerkt in het kader van de definitieve HRN-concessie. Wij adviseren om op deze uitwerking te wachten.

## 2) *Inzet structurele middelen regionaal ov-aanbod*

- Wij adviseren u de €300 miljoen structureel toe te voegen aan de Brede Doeluitkering (BDU) voor de vervoerregio's en het Provinciefonds (PF).
- Dit sluit aan bij de wens van de decentrale overheden en de reguliere wettelijke verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk en medeoverheden.
- De decentrale overheden hebben u al laten weten in NOVB verband dat de motie goed uitvoerbaar is. De tariefstijging van 11,7% kan tijdig worden teruggedraaid mits zij van het Rijk voldoende comfort krijgen dat de middelen hiervoor daadwerkelijk beschikbaar komen. Het gesprek in het NOVB, de mededeling aan de Tweede Kamer van 13 oktober dat u de motie gaat uitvoeren hebben aan dat vertrouwen reeds bijgedragen en met het verzenden van de brief aan de Kamer voldoet u daaraan.
- BZK heeft aangegeven dat een uitkering via het Provinciefonds vanaf 2024 mogelijk is en dat dit ook kan via een zgn. Decentralisatie Uitkering, waarin meer ruimte is om een bij het ov passende verdeelsleutel te kiezen.
- De decentrale overheden geven verder aan dat er voldoende tijd is om tot overeenstemming te komen over de verdeling van het deel van de 300 mln. dat bedoeld is voor versterking van het openbaar vervoer. Daarbij willen zij met IenW en BZK onderzoeken welke verdeelsleutel wenselijk is en welke

- uitkering vanuit het Provinciefonds daar het beste bij aansluit. Zij doen daar een voorstel voor.
- De middelen kunnen bij de Voorjaarsnota aan het PF en de BDU worden toegevoegd en komen daarna beschikbaar voor de provincies en vervoerregio's. Wij verifiëren nog of dit voldoende aansluit bij de kasbehoefte van de decentrale overheden.
  - Aan de middelen in PF kunnen – net als de reguliere bekostiging van het OV – door het Rijk geen bindende voorwaarden worden gekoppeld zoals bij de BVOV en TVOV, maar wij adviseren wel om met de decentrale overheden (landelijke) in het NOVB afspraken te maken over de inzet van de 300 mln. aanvullende middelen. Daarbij is ons advies – en ook dat van FIN – om ook goede afspraken te maken over monitoring en evaluatie van de ontwikkelingen in het openbaar vervoer en de wijze waarop we de Kamer daarover periodiek informeren op een wijze die past bij de reguliere verantwoordelijkheidsverdeling.

**Datum**

22 september 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/272936

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

**Aan**

Staatssecretaris IenW

**Bijlage(n)**

11

*3) Beschikbaar stellen van de middelen aan regionaal ov in 2024*

De motie Bikker en de onderliggende amendementen geven ter overweging mee om het geld voor 2024 via een eenmalige specifieke uitkering net als de TBOV beschikbaar te stellen en voor de daaropvolgende jaren via de Brede Doeluitkering (BDU) en het Provinciefonds. Het is begrotingstechnisch echter ook goed mogelijk om de middelen al vanaf 2024 direct via BDU en Provinciefonds uit te keren. Hieronder de voor en nadelen van deze manieren van verstrekken.

a) Via BDU/Provinciefonds

De middelen kunnen 50/50 beschikbaar worden gesteld via de Brede Doel Uitkering (BDU) (stadsvervoer) en het Provinciefonds (streekvervoer).

+ Zo wordt nu ook de reguliere financiering van het regionaal OV geregeld. Dit sluit aan bij de wens om terug te keren naar de wettelijke (financiële) verantwoordelijkheidsverdeling en zorgt voor de minste administratieve lasten.

+ Dit is ook de gewenste keuze van het regionaal ov zelf.

- Het is niet mogelijk om vanuit IenW bindende voorwaarden te stellen aan de uitgaven van de middelen

b) Via eenmalige specifieke uitkeringen (zoals BVOV/TVOV)

De beschikbaarheidsvergoeding en transitievergoeding waren eenmalige gerichte uitkeringen. Naar analogie zou nogmaals in 2024 eenmalige steun kunnen worden uitgekeerd.

+ IenW kan voorwaarden verbinden aan de uitkering, zodat meer gestuurd kan worden op doelen van de middelen.

- Dit is niet de gewenste optie van de openbaarvervoersector. Aan de BVOV/TVOV regeling zitten allerlei voorwaarden zoals geen winst maken, waar de sector graag van af wil.

- Het sluit niet aan bij de reguliere financieringsstroom/verantwoordelijkheidsverdeling

- Het zorgt voor meer administratieve lasten bij IenW en de decentrale ov- autoriteiten (iedere provincie krijgt een aparte specifieke uitkering).

*4) Proces – noodzaak bespreken in MR en relatie met herijking OCW*

- Ons advies is om de Kamerbrief in de MR van 17 november te agenderen omdat u met de brief, vooruitlopend op de vaststelling van de begroting en de stemming over de amendementen, duidelijkheid geeft aan de Kamer en de OV-sector over de invulling van de moties. Dit is nodig zodat de sector de nodige voorbereidingen kan treffen voor de dienstregelingen en tarieven van 2024. Met de motie Grinwis heeft u hier brede politieke steun voor, maar het is belangrijk dat de MR uw inzet daarbij steunt.
- U hebt Minister Dijkgraaf eerder gevraagd om de herijking te heroverwegen, maar dat is hij niet van plan. Hij heeft op 25 september een brief naar de OV-sector gestuurd waarin hij aangeeft dat hij vasthoudt aan de herijking en ook de motie die Kamerlid Krul tijdens het tweeminutendebat MBO op 24 oktober heeft ingediend, ontraden. De motie Krul vraagt het kabinet om de herijking aan te houden tot de begrotingsbehandeling van OCW en de Kamer daarover met een brief te informeren over mogelijke oplossingen en consequenties.
- In opmaat naar behandeling in de MR worden een aantal opties voor besluitvorming in de MR geschetst:
  - o Vasthouden aan de herijking
  - o Herijking 2024 uitstellen en opnieuw herijken per 2025
  - o Herijking doorvoeren maar de "korting" of financiële meevaller voor het Rijk terugbrengen in het OV domein.
- Het is nu zaak om dit breed in het kabinet te bespreken, zodat hier een gezamenlijk kabinetsbesluit over kan worden genomen.
- Immers, het doorzetten van deze herijking doet het effect van de motie Bikker grotendeels teniet. Het is belangrijk dat het kabinet de consequenties van de herijking en de relatie met het uitvoeren van de motie Bikker onder ogen ziet en dat daar een oplossing voor wordt gevonden.
- De leden Krul en Peters hebben Kamervragen aan u en aan de Minister van OCW gesteld over de herijking en de gevolgen van de herijking van het studenten OV-reisproduct. Deze Kamervragen zijn ook gesteld aan de Minister van OCW. Daarnaast heeft de Kamer een SO met de Minister van OCW waarbij ook een aantal vragen aan IenW zijn gesteld. OCW heeft uitstel bij de Kamer gevraagd omdat de vragen van het SO (door OCW) niet tijdig beantwoord konden worden.
- De herijking van het studenten OV- kaart contract heeft potentieel grote financiële gevolgen. DOVA heeft aangegeven dat als de Minister van OCW voet bij stuk blijft houden de decentrale overheden niet in staat zijn om in NOVB-verband (volume-)afspraken te maken over 2024, in de zin van een OV aanbod vergelijkbaar met 2023.

**Datum**

22 september 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/272936

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

**Aan**

Staatssecretaris IenW

**Bijlage(n)**

11

**Krachtenveld**

De motie Bikker is unaniem gesteund door de Kamer. Daaruit bleek brede politieke steun voor met name het regionaal OV. Het uitvoeren van de motie Bikker is goed nieuws voor alle reizigers. Door het op peil houden van het ov-aanbod en het voorkomen van tariefstijgingen kunnen reizigers ook in 2024 rekenen op beschikbaar en betaalbaar ov. Het sluit ook aan bij de wens van de decentrale ov-autoriteiten en vervoerders die al langer vragen om aanvullende financiële steun voor de ov-sector voor 2024 en verder.

## Planning

27 oktober	Blauwe brief over herijking naar OCW
30 oktober – 3 november	Overleg met S over Kamerbrief motie Bikker
31 oktober	CFL
6 – 10 november	Bilateraal SienW – MOCW (optioneel)
6 – 10 november	Extra BO NOVB (nog te plannen)
14 november	RFL
17 november	MR
20 november	Brief naar TK en EK

### Datum

22 september 2023

### Onze referentie

IENW/BSK-2023/272936

### Opgesteld door

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

### Aan

Staatssecretaris IenW

### Bijlage(n)

11

## Begrotingsverwerking

- In 2023 wordt een overeenkomst met OV-bedrijven gesloten. Op dat moment ontstaat een juridische verplichting die in boekjaar 2023 moet worden verantwoord. Voor het in 2023 benodigde verplichtingenbudget zal een ISB worden opgesteld. Bij een ISB is een beroep op CW2.27 nodig.
- Voor de uitgaven in 2024 zal een NvW op de begroting 2024 moeten worden gestuurd met een beroep op CW 2.25.

## Toelichting

### Duiding motie Bikker

De motie Bikker bevat een aantal opdrachten aan het kabinet die in onderstaande tabel zijn samengevat. In de tabel is aangegeven welk bedrag de motie voor regionaal OV en NS beschikbaar stelt en hoe deze bedragen zich verhouden tot de bedragen die volgens IenW en de sector vereist zijn.

	Opdracht motie	Intensivering	Benodigd bedrag (raming)
Regionaal OV	Prijsstijgingen 2024 structureel voorkomen	300 mln structureel	140 – 150 mln (opgave DOVA)
	Beschikbaarheid structureel verbeteren		150 - 160 mln (raming DOVA)
NS	Prijsstijgingen in 2024 voorkomen	120 mln incidenteel	120 mln (opgave NS)

### Regionaal OV

- De motie beoogt ten eerste de voorgenomen tariefstijgingen in 2024 (11,7%) te voorkomen en ten tweede de beschikbaarheid van het regionaal OV (stads- en streekvervoer) structureel te verbeteren.
- DOVA heeft berekend dat een bedrag van 140-150 miljoen structureel nodig is om de vervoerders te compenseren voor het niet doorvoeren van de tariefstijging van 11,7%. De tariefstijgingen vanaf 2025 (cf. indexatiemethodiek) zullen zoals gebruikelijk wel worden doorgevoerd, maar die zullen vanwege de lagere inflatie veel minder groot zijn.
- DOVA heeft aangegeven dat het bedrag dat voor 2024 beschikbaar wordt gesteld via het PF en de BDU kan worden uitgekeerd aan de provincies en OV-autoriteiten. In afstemming met het NOVB zal de verdeling over PF en BDU

nog moeten worden vastgesteld (wij hanteerden eerder een 50/50% verdeling tussen stad en streek en die verdeling vindt DOVA ook goed denkbaar).

NS

- De motie beoogt de voorgenomen tariefstijging in 2024 (8,5%) te voorkomen.
- Uit een eerste berekening van NS blijken de misgelopen opbrengsten met het niet doorvoeren van de tariefverhoging in 2024 uit te komen op circa € 120 mln. Deze opbrengsten lopen in de jaren daarna wel op door verwachte groei en reguliere indexatie.
- Dit bedrag bestaat voor 93 mln. uit reguliere stijging van 5% op basis van de meest recente CPI raming, stijging gebruiksvergoeding ProRail & OV-Pay servicekosten en voor 27 mln uit de in te halen inflatie (3,5%).
- Omdat de motie 120 mln incidenteel ter beschikking stelt betekent dit dat de tariefstijging de facto met een jaar wordt uitgesteld tenzij het volgende kabinet dit bedrag structureel doortrekt. Als dat niet gebeurt dan zal NS in 2025 de tariefstijging van 8,5% en daarboven de indexatie voor 2025 alsnog moeten doorvoeren.
- Er zijn verschillende manieren om de middelen in te zetten. Zo kan de volledige prijsverhoging voor één jaar worden uitgesteld, of kan een deel van de beoogde prijsverhoging voor een langere periode worden uitgesteld.
- In alle scenario's blijft de extra prijsverhoging van 3,5% per 1 januari 2026 in stand, omdat er geen structurele middelen beschikbaar zijn om dit ongedaan te maken.

**Datum**

22 september 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/272936

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

**Aan**

Staatssecretaris IenW

**Bijlage(n)**

11

#### Ingediende/ aangekondigde amendementen ov en spoor bij de APB

Er zijn inmiddels ook amendementen ingediend op het terrein van OV en Spoor en (deels) aanhaken op de motie van mevrouw Bikker en de motie Slootweg/Kuiken. Deze amendementen zijn nog niet geapprecieerd en nog niet duidelijk is wanneer deze in stemming zullen worden gebracht.

#### *Amendement Bikker en Klaver om tariefstijging bij NS te voorkomen*

- "Dit amendement verzoekt te regering om €120 miljoen structureel beschikbaar te stellen om tariefverhoging bij NS te voorkomen."
- "De dekking voor deze incidentele vergoeding wordt gevonden in verschillende posten op de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds. Het betreffen vrijvallende middelen uit de risicoreservering PHS Alkmaar-Amsterdam (€ 50 mln.), het modaliteitspecifieke budget (€ 15 mln.), resterende middelen uit de Transitievergoeding OV (€ 10 mln.), en middelen uit resterende budgetten van reeds gekorte verkenningen (€ 45 mln.). Voor de dekking wordt een amendement ingediend op de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds."

#### *Amendement Bikker en Klaver over verbeteren van beschikbaarheid en betaalbaarheid ov*

- Met het amendement wordt € 300 miljoen structureel beschikbaar gesteld voor het regionaal ov.
- De dekking voor deze intensivering wordt gevonden op de aanvullende post.
- Dit amendement sluit aan bij de ingediende motie Bikker.
- De indieners verzoeken om de middelen voor 2024 a la de TVOV aan de medeoverheden beschikbaar te stellen en voor de jaren daarna via het Provinciefonds en de Brede Doeluitkering (BDU).

#### *Amendement Van der Plas over flessenhals spoor tussen Zwolle en Meppel*

- Van der Plas (BBB) heeft een amendement ingediend om €45 mln. vrij te maken voor de aanpak van de flessenhals op het spoor tussen Zwolle en Meppel.
- De dekking wordt gevonden in "de vrije middelen".

Het amendement Van der Plas vraagt om extra financiering voor infrastructuur tussen Zwolle en Meppel, vanuit de vrije middelen. Hier wordt nu geen budget voor toegezegd in de brief, ook omdat onduidelijk is of dit amendement voldoende steun zal krijgen in de Tweede Kamer

#### Ingediende motie tijdens het HRN-debat

*Motie van Van der Graaf* De aangenomen motie Van der Graaf verzoekt de regering de derde en vierde intercity naar Groningen in de brede spits vanaf de start van de concessie op te nemen in de HRN-concessie, dit uit te breiden naar de rest van dag nadat de benodigde infrastructurele maatregelen zijn verwezenlijkt.

- De dekking van de kosten hiervan ad € 5 mln. wordt gevonden uit resterende budgetten van de verkenningen op artikel 11 van het Mobiliteitsfonds.

Voor het financieren van extra treinen naar Groningen verwijst de motie Van der Graaf voor de dekking eveneens naar reeds "gekorte verkenningen", vergelijkbaar met het voorstel voor dekking zoals opgenomen in de motie/amendement Bikker. Via een separate nota zult u hierover geadviseerd worden.

#### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

#### **Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
1	Kamerbrief aanvullende steun openbaar vervoer	Kamerbrief over de moties Bikker en Slootweg/Kuiken

#### *Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's*

<b>Datum</b>	<b>Naam beslisnota</b>	<b>Toelichting</b>
7 september 2023	Beslisnota Kamerbrief uitvoering motie Slootweg/Kuiken	Advies over mogelijkheden om de motie Slootweg/Kuiken uit te voeren en de Kamer hierover te informeren.
18 juli 2023	Beslisnota uitvoering motie Slootweg/Kuiken	Advies informeren TK over motie Slootweg/Kuiken op Prinsjesdag 2023 en eerste verkenning mogelijkheden voor uitvoering

#### **Datum**

22 september 2023

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2023/272936

#### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations

#### **Aan**

Staatssecretaris IenW

#### **Bijlage(n)**

11



12 juni 2023	Beslisnota Kamerbrief uitvoering motie Slootweg/Kuiken	Informeren Tweede Kamer over oordeel regering op motie
--------------	--	---

**Datum**

22 september 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/272936

**Opgesteld door**Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
OV en Stations**Aan**

Staatssecretaris IenW

**Bijlage(n)**

11

# Stationsagenda

Voortgangsrapportage 2023



**Definitieve versie, 22 februari 2024**

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) – Directie Openbaar  
Vervoer en Spoor**

In samenwerking met ProRail en NS Stations

Foto's: Omslag – ProRail / Stefan Verkerk. Overige foto's – Divers intern ProRail  
en NS Stations

# Overzicht indicatoren 2023



Algemeen reizigersoordeel  
stations

**7,21** /10



Transfer-  
capaciteit

**7,68** /10

Reizigersoordeel over de  
doorstroming op stations



Sociale  
veiligheid

**6,95** /10

Reizigersoordeel over de  
sociale veiligheid op stations  
in de avonduren (na 19u)

**50** /394

Aantal stations met  
reizigersoordeel over de  
sociale veiligheid op stations  
in de avonduren (na 19u)  
lager dan een 6



Toeganke-  
lijkheid

**153** /394

Aantal stations met perrons  
op norm

**389** /394

Aantal stations toegankelijk  
d.m.v. liften en hellingbanen

**394** /394

Aantal stations toegankelijk  
d.m.v. geleidelijnen



Fiets-  
parkeren

**189.000** /  
**338.000**

Totaal aantal  
fietsparkeerplekken op  
stations in 2022 (bewaakt /  
onbewaakt)

**58%** / **74%**

Benutting van de  
fietsparkeerplekken in 2022  
(bewaakt / onbewaakt)



Deel-  
mobiliteit

**276** /394

Aantal stations met  
deelfietsen



Wachten,  
verblijven  
ontmoeten

**6,17** /10

Reizigersoordeel over de  
wachtijdbeleving op stations



Duurzaam-  
heid

**48 GWh**

Totaal aan energieverbruik in  
publiek domein op stations in  
2022 (elektra, gas en  
warmte)

**1,5 GWh**

Totaal aan opgewekte energie  
op stations in 2022

**35%**

Percentage afvalscheiding op  
stations



Overig

Voor een drietal overige  
thema's (Reisinformatie,  
Profilering van  
vervoerders,  
Maatschappelijke  
initiatieven) zijn geen  
indicatoren opgenomen.  
Hier rapporteren we  
kwalitatief over.

# Inhoud Voortgangsrapportage

1. Inleiding	
1.1 Introductie	6
1.2 Leeswijzer	7
2. Voortgang Stationsagenda algemeen	
2.1 Algemeen	9
3. Voortgang thema's Uitvoeringsagenda 2023-2024	
3.1 Transfercapaciteit	13
3.2 Sociale veiligheid	15
3.3 Toegankelijkheid	17
3.4 Fietsparkeren	20
3.5 Deelmobiliteit	21
3.6 Reisinformatie	23
3.7 Profilering van vervoerders	24
3.8 Wachten, verblijven en ontmoeten	25
3.9 Maatschappelijke initiatieven	27
3.10 Duurzaamheid	29
Bijlage	
Bijlage 1. Achtergrond indicatoren	32

# 1. Inleiding

# 1.1 Introductie

Op 9 februari 2023 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat de Stationsagenda aangeboden aan de Tweede Kamer. De Stationsagenda bevat een visie voor het treinstation in 2040 en concretere ambities voor 2030. De agenda maakt het mogelijk om de publieke belangen op stations beter tegen elkaar af te wegen. Het doel hiervan is om als ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), ProRail en NS Stations samen te werken aan het verder verbeteren van de kwaliteit van de treinstations in Nederland.

Als bijlage bij de Stationsagenda is een uitvoeringsagenda voor 2023-2024 gepubliceerd die beschrijft welke stappen worden gezet om de ambities waar te maken op 10 prioritaire thema's:

- Transfercapaciteit
- Sociale veiligheid
- Toegankelijkheid
- Fietsparkeren
- Deelmobiliteit
- Reisinformatie
- Profilering van vervoerders
- Wachten, verblijven en ontmoeten
- Maatschappelijke initiatieven
- Duurzaamheid

Sinds het verschijnen van de Stationsagenda hebben het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail en NS Stations (soms aangevuld met andere stakeholders) in werkgroepen aan deze thema's gewerkt.

In de agenda is afgesproken dat IenW, ProRail en NS Stations één keer per jaar een voortgangsrapportage opstellen die laat zien wat de belangrijkste ontwikkelingen zijn op de prioritaire thema's en die ook een aantal kwantitatieve monitoringsindicatoren bevat. Op basis van deze voortgangsrapportage kan waar nodig worden bijgestuurd.

Dit document is de eerste versie van deze jaarlijkse voortgangsrapportage. De ervaringen met deze eerste rapportage worden meegenomen in de hierop volgende jaren.

## 1.2 Leeswijzer

Deze voortgangsrapportage begint met de beschrijving van het landelijk algemeen oordeel van reizigers over stations en diverse algemene ontwikkelingen op stations in 2023.

Vervolgens bevat deze rapportage een overzicht van de voortgang van de 10 prioritaire thema's.<sup>1</sup> Per thema is weergegeven:

- De ambitie voor 2030 zoals in de Stationsagenda opgenomen was
- Resultaten in 2023 (eventueel onderbouwd met een kwantitatieve monitoringsindicator)
- Toelichting op de voortgang in 2023
- Illustraties/voorbeelden van concrete maatregelen op stations

Voor de kwantitatieve monitoringsindicatoren zijn zoveel als mogelijk data uit 2023 gebruikt. Daar waar deze gegevens (nog) niet voorhanden waren, zijn data uit 2022 gebruikt. Dit is in dat geval vermeld.

In de bijlage is een toelichting (meetmethode, definitie, bron, peildatum) bij de monitoringsindicatoren opgenomen.

1. De Stationsagenda betreft het publieke domein in het station. Aangezien er op onderdelen samenhang kan zijn met het private domein in het station, worden in deze voortgangsrapportage van de Stationsagenda af en toe ter verduidelijking ook onderwerpen benoemd die in het private domein vallen. Deze onderwerpen maken echter geen deel uit van de Stationsagenda.



# 2. Voortgang Stationsagenda algemeen

## 2.1 Voortgang algemeen

### Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

- We sluiten aan bij het programma Toekomstbeeld OV 2040 en streven er naar dat de reiziger het hele OV met een 8 of hoger waardeert. De stations leveren hier een belangrijke bijdrage aan.
- We blijven continu zoeken naar grote, maar ook kleine verbetermogelijkheden voor de kwaliteit van de stations. Een van de graadmeters hiervoor is het oordeel van de reiziger in de Stationsbelevingsmonitor. Ook bij de verwachte toename van het aantal gebruikers van stations in de komende decennia streven we naar een verbetering in het reizigersoordeel en ambiëren we dat dit in elk geval niet leidt tot een lagere gemiddelde waardering over alle stations dan bij het opstellen van dit document (7,3 in 2021).
- Wanneer de publieke belangen in het geding zijn, de positieve ontwikkeling van het reizigersoordeel stagneert of bepaalde (categorieën) stations er negatief uitspringen, gaan we met IenW, ProRail en NS Stations gezamenlijk – ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheid – op zoek naar verbeteropties.

# 7,21<sub>/10</sub>

Algemeen reizigersoordeel  
stations

### Resultaten

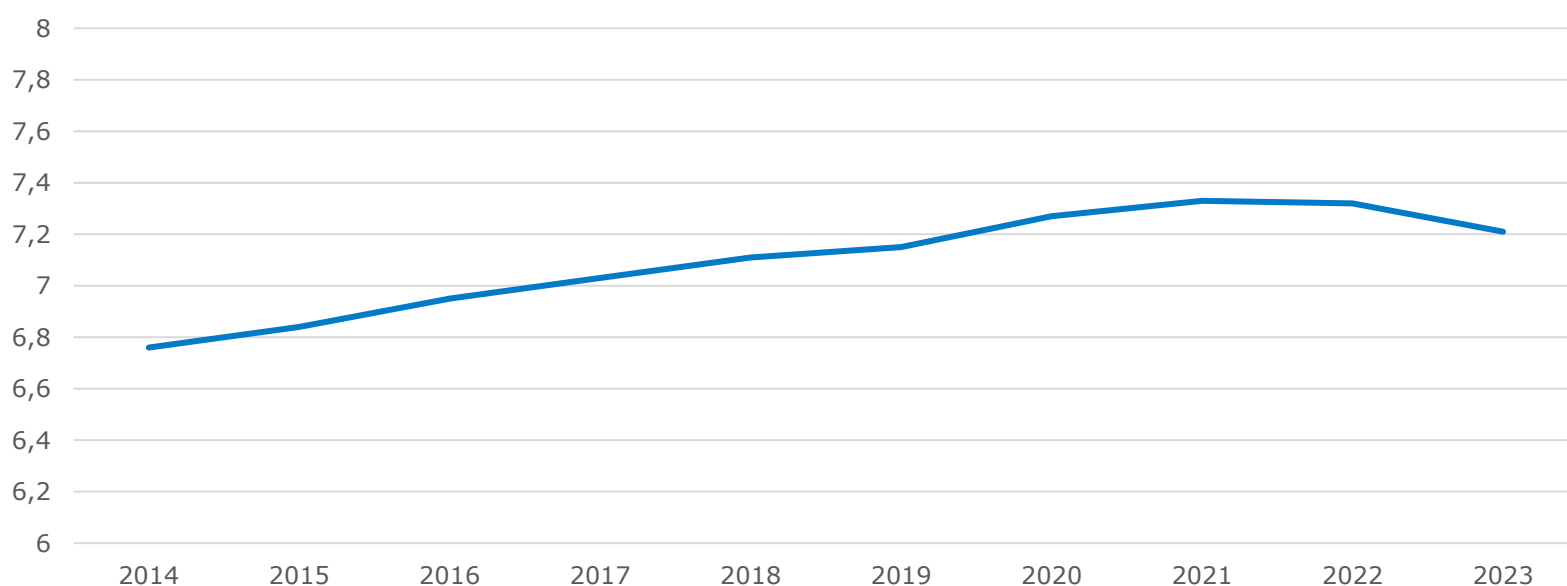
- Het algemeen reizigersoordeel over stations is in 2023 licht gedaald ten opzichte van 2022 (zie grafiek op volgende pagina). Na drie bijzondere coronajaren lijkt de stationswaardering voor 2023 weer meer in lijn met de scores van voor de pandemie. De daling van 2023 ten opzichte van 2022 is grotendeels te verklaren door het toenemende aantal reizigers. Stations werden drukker wat invloed heeft op de waardering, terwijl het tijdens de coronajaren met weinig reizigers juist rustig was op het station. Ook de terugkeer van de forens na veel thuiswerken heeft invloed op de score. Die is doorgaans kritischer op zijn station dan reizigers die een dagje uit zijn. Specifieke aandachtspunten uit de monitor zijn de thema's Sociale veiligheid, Wachttijdbeleving en Reinheid van stations.
- Desondanks ligt het reizigersoordeel nog ruim boven de 7 en zijn reizigers over het algemeen tevreden over de stations.
- De scores per station zijn terug te vinden op [www.stations.nl](http://www.stations.nl).

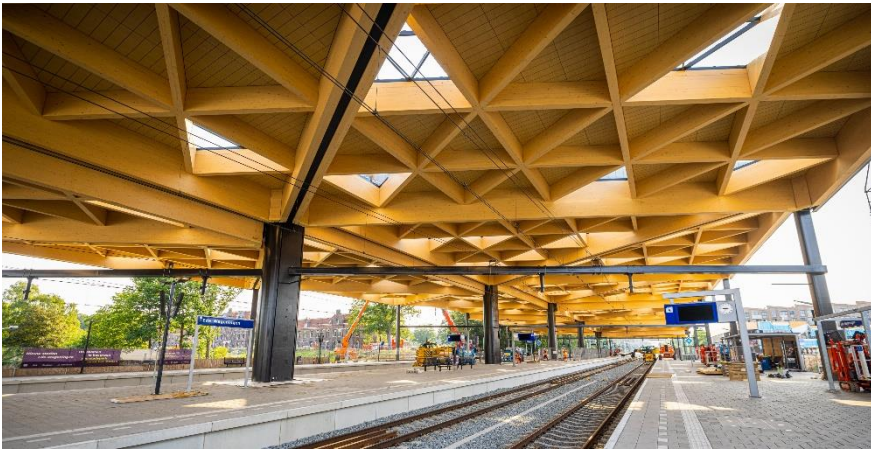
## Voortgang 2023

ProRail en NS Stations hebben in 2023 gewerkt aan het verbeteren van de kwaliteit van diverse stations. De bouw van het nieuwe station Ede Wageningen is in 2023 ver gevorderd. Het station wordt begin 2024 in gebruik genomen. Een ander groot stationsproject is station Groningen. Ook in dit project werden in 2023 grote stappen gezet. De contouren van de nieuwe situatie worden hier steeds duidelijker zichtbaar.

Diverse stationsprojecten werden in 2023 ook afgerond. Zo werd Station Roermond heropend met een nieuwe, verbrede entree en een nieuwe StationsHuiskamer. Bovendien zijn op het station veel historische elementen in oude glorie hersteld. Station Dordrecht Zuid kreeg nieuwe perrons en wachtruimtes en een nieuw voorplein met fietsenstalling. Ook station Naarden Bussum ging open na een flinke verbouwing. Het oude monumentale stationsgebouw werd opgeknapt en kreeg een nieuwe toegang. Daarnaast werden de fietsenstalling, het P+R terrein en de gehele stationsomgeving aangepakt. Tot slot werd ook een transformatie gerealiseerd bij station Almere Centrum. Op dit station is de stationshal opgeknapt, zijn de liften vernieuwd, de perrons heringericht, de perronkappen gerenoveerd, bijna 1200 zonnepanelen geplaatst en twee inpandige fietsenstallingen gerealiseerd. Hoewel de komende jaren verder wordt gewerkt aan de sociale veiligheid van Almere Centrum en het busplein verder aangepakt wordt, beoordelen reizigers het station nu al als meer uitnodigend. De grootschalige aanpak van al deze stations levert een grote positieve bijdrage aan de ervaring van de reiziger. Station Driebergen-Zeist staat in 2023 bijvoorbeeld voor het eerst in de top 10. Reizigers gaven dit station een 7,9. Dit station en het gebied daar omheen zijn in 2021 compleet vernieuwd. Er is een nieuwe fietsenstalling, parkeergarage en busstation gebouwd, er is nu een Stationshuiskamer waar je warm kunt wachten en het is één van de vier stations waar je op dit moment een OV-ebike kan huren. De investeringen in de kwaliteit van stations worden daarmee door de reizigers erkend en deze maken ook dat de stations toekomstbestendig zijn en weer decennia mee kunnen. In de komende jaren investeren we in de aanpak van tientallen andere stations, via lopende programma's en (MIRT-) projecten. Ook heeft het ministerie van IenW eind 2023 een ontwerpregeling gepubliceerd om ruim € 1 miljard over te maken aan gemeenten voor mobiliteitsmaatregelen bij grootschalige woningbouwlocaties. Veel van de geplande maatregelen betreffen verbetering van stations(gebieden).

Landelijk reizigersoordeel stations (Bron: Stationsbelevingsmonitor)





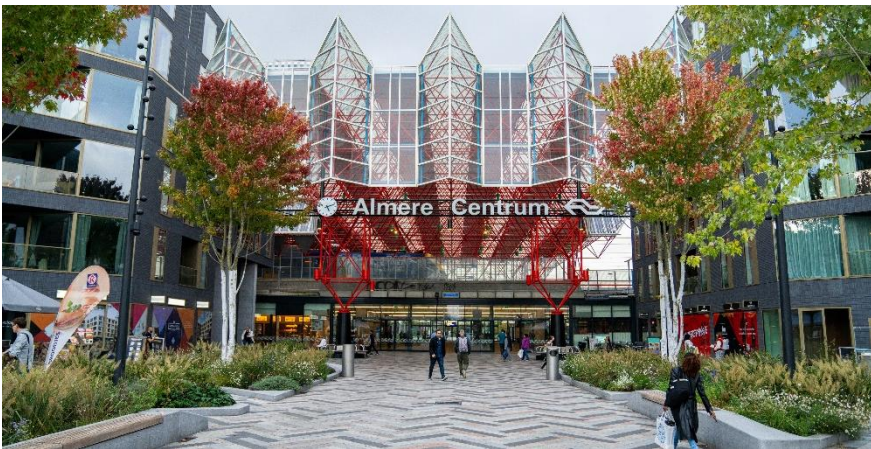
De bijzondere perronkap op Ede-Wageningen is medio 2023 geplaatst.



De verbouwing van station Groningen is in 2023 verder gevorderd.



Station Roermond is heropend, inclusief nieuwe StationsHuiskamer.



Station Almere Centrum is heropend, waarbij de perronkappen volledig zijn gerenoveerd en al het glaswerk is vervangen met glas waar grotendeels zonnecellen in verwerkt zijn.



Op het verbouwde station Naarden Bussum ligt nu de reizigersbeoordeling van het station een half punt hoger dan voorheen.

# **3. Voortgang thema's Uitvoeringsagenda 2023-2024**

# 3.1 Voortgang Transfercapaciteit

## Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

- We streven naar de continue verbetering in het beperken van fysieke risico's op de perrons en in de transfer.
- Op basis van een gezamenlijk begrip van veiligheidsrisico's pakken we knelpunten in de transfercapaciteit aan.
- We beperken de kans op incidenten tot zo laag als redelijkerwijs uitvoerbaar is. Voldoen aan wet- en regelgeving is daarbij het vertrekpunt.
- Fysieke veiligheid is integraal onderdeel van alle beslissingen op en rond stations.
- Er is sprake van lerend vermogen: we leren van incidenten, delen kennis en werken samen met stakeholders.

# 7,68<sub>/10</sub>

Reizigersoordeel over de doorstroming op stations

- 234 stations met alle perrons in risicocategorie 0 (geen probleem)
  - 23 stations met een of meerdere perrons in risicocategorie 1 (aandachtspunt)
  - 67 stations met een of meerdere perrons in risicocategorie 2 (voldoet niet aan norm, lage prio)
  - 48 stations met een of meerdere perrons in risicocategorie 3 (voldoet niet aan norm, midden prio)
  - 13 stations met een of meerdere perrons in risicocategorie 4 (voldoet niet aan norm, hoge prio)
  - 9 stations met een of meerdere perrons in risicocategorie 5 (voldoet niet aan norm, directe prio)
- Risico-inventarisatie perrons (2020)

## Resultaten

- Uit de Stationsbelevingsmonitor blijkt dat reizigers de ruimte op de perrons en om treinen te bereiken gemiddeld over de dag met een 7,68 beoordelen. Naast de beoordeling van reizigers bestaat ook een risicomodel om drukte op perrons in kaart te brengen, rekening houdend met spijtijden en uitgaand van (Europese) wet- en regelgeving en interne ProRail richtlijnen.
- In 2020 is dit model op alle perrons toegepast (op basis van data uit 2018). Hieruit bleken op de meeste stations geen of beperkte aandachtspunten. Stations in de hogere risicocategorieën zijn nader bestudeerd. Daarbij is niet gezegd dat een hoge risicocategorie leidt tot acuut onveilige perronsituaties. Waar nodig en proportioneel zijn maatregelen genomen om de risico's aan te pakken.
- In 2024 wordt de analyse geactualiseerd en aangevuld met informatie over kantelpunten (zie volgende pagina). In de volgende voortgangsrapportage zijn deze cijfers beschikbaar en kan dit ook als monitoringsindicator worden gehanteerd.

## Voortgang 2023

Op basis van de risico-inventarisatie uit 2020 pakken we voortdurend knelpunten op stations aan. Daaronder vielen in 2023 onder meer de start van de verbouwing van stations Schiphol Airport en Ede Wageningen. Ook werkten we in 2023 aan projecten met een bredere scope waar de perroncapaciteit ook in is opgenomen, zoals Amsterdam Zuid.

In 2023 hebben we daarnaast ons gezamenlijk begrip van de veiligheidsrisico's rondom de transfer verder vergroot. Zo onderzochten we het kantelpunt bij drukte op perrons; het moment waarop risicovolle situaties om kunnen slaan tot incidenten. Dat onderzoek ronden we begin 2024 af. Dit leidt tot afspraken over welke risico's we bereid zijn te accepteren en/of welke maatregelen we proportioneel vinden.

Ook werkten ProRail en NS Stations in 2023 aan vernieuwde richtlijnen en ontwerpvoorschriften voor perrons. Dit zijn de eisen waar nieuwe perrons of perrons die verbouwd worden aan moeten voldoen. Ook deze worden in 2024 definitief afgerond.

Om beter met vraagstukken en dilemma's op het gebied van transfercapaciteit om te gaan, richtten we in 2023 bovendien een Transfer Expertise Team (TET) in. Het TET heeft vanuit ProRail en NS Stations een toetsende en adviserende rol en heeft inmiddels een tiental adviezen uitgebracht.



Op station Schiphol Airport worden de stijpunten vervangen ter vergroting van de transfercapaciteit (ruimte op het perron en doorstroming voor uitstappende reizigers).



Station Ede-Wageningen is in 2023 ingrijpend vernieuwd. De verbreding van de perrons is daarin meegenomen.

## 3.2 Voortgang Sociale veiligheid

### Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

- We zorgen er samen met onze partners voor dat het behaalde niveau van sociale veiligheid op stations behouden blijft en waar mogelijk verbetert.
- We monitoren de reizigersbeleving van sociale veiligheid met de Stationsbelevingsmonitor om te zien of we de juiste acties ondernemen. We breiden positieve trends tijdig uit en signaleren negatieve trends om bij te kunnen sturen.
- We streven naar een voldoende voor elk station als het gaat om de sociale veiligheidsbeleving van de reiziger.

**6,95**<sub>/10</sub>

Reizigersoordeel over de sociale veiligheid op stations in de avonden (na 19u)

**50**<sub>/393</sub>

Aantal stations met reizigersoordeel over de sociale veiligheid op stations in de avonden (na 19u) lager dan een 6.

### Resultaten

- De veiligheidsbeleving van de reiziger lijkt na de terugval in 2020-2022 gestabiliseerd, maar kent nog niet de gewenste stijging.
- Gemiddeld scoorden 50 stations in 2023 lager dan een 6 op de vraag of men zich veilig voelt na 19:00 uur. In het laatste kwartaal waren dit 56 stations.
- Het aantal meldingen van agressie, overlast en vandalisme op stations in 2023 blijft hoog, vergelijkbaar met 2022.
- We zien een toename van vernielingen op stations en van diefstal en overlast in fietsenstallingen en liften. Bovendien is er een aantal stations met problematiek rondom daklozen en asielzoekers die voor veel incidenten zorgen.
- De aanpak van sociale veiligheid is complex en hangt samen met veel factoren buiten het domein van het ov en het station. Daarmee is het steeds lastiger om deze score te beïnvloeden.

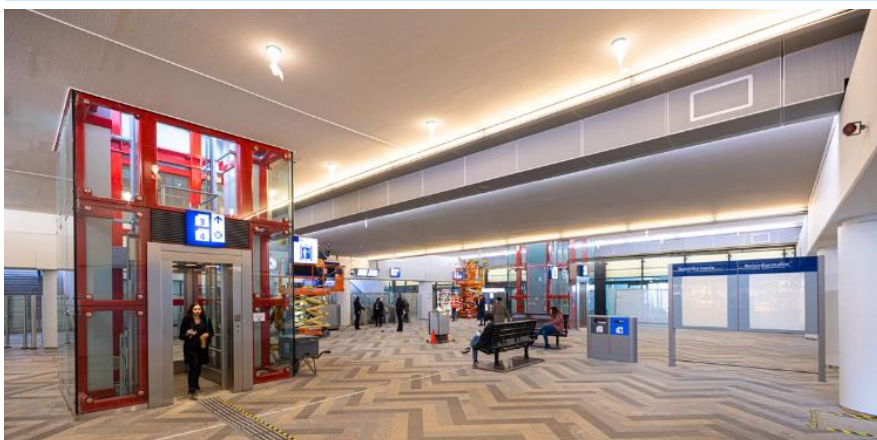


## Voortgang 2023

We namen in 2023 weer diverse fysieke maatregelen om de sociale veiligheid op stations te verbeteren. Zo hebben we op enkele stations bankjes en stopcontacten weggehaald en ingangen (tijdelijk) gesloten om overlast te verminderen. Daarnaast verbeterden we op plekken de verlichting en werkten we aan de zichtlijnen door het verwijderen van blinde hoeken, die onveilig aanvoelen. Tot slot zijn er extra camera's op stations geplaatst en is er extra toezicht en handhaving ingezet.

Vanuit het landelijk convenant Sociale Veiligheid in het OV werkten we samen rondom asielzoekersproblematiek en richtten we een actiecomité op om de aanpak rondom sociale veiligheid in het OV (breder dan stations) te intensiveren. In juli 2023 heeft de Staatssecretaris van IenW de Tweede Kamer n.a.v. de personeelsmonitor sociale veiligheid geïnformeerd over de acties die in dit kader plaatsvinden. Om sociale veiligheid goed en integraal aan te pakken, blijft deze landelijke en lokale samenwerking zeer belangrijk.

We analyseerden welke stations eind 2023 onder de 6.0 scoorden in de Stationsbelevingsmonitor op sociale veiligheid in de avonduren. Voor deze stations gaan we ons richten op diverse interventies, waaronder fysieke maatregelen (camera's, afschermingen, groenvoorziening etc.) en organisatorische maatregelen (extra toezicht, samenwerking in de omgeving etc.).



We verbouwden onder ander station Almere Centrum met veel aandacht voor sociale veiligheid; door uitbreiding, het verwijderen van blinde hoeken en verbeteren van de verlichting.



Pilot op station Almere Centrum om de toegangen buiten de spits dicht te zetten om misbruik van OV chipkaart poortjes en agressie tegen te gaan.



Op enkele stations (bijv. Rotterdam Centraal) haalden we bankjes weg, verplaatsten we deze of vervingen we deze door poefjes, waardoor de overlast van hangende personen in de stationshal is verminderd.



Op stations met veel vernielingen aan liften plaatsten we 4G-camera's om vandalisme tegen te gaan. Dit betrof onder andere Den Haag Mariahoeve, Woerden en Hoorn (in totaal 15 stations).



## 3.3 Voortgang Toegankelijkheid

### Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

- We streven er naar dat alle schakels in een ketenreis met het openbaar vervoer kloppen, waaronder ook het treinstation. Daarom streven we naar de continue verbetering van de toegankelijkheid van stations voor alle gebruikers.
- In 2030 zijn alle stations zelfstandig toegankelijk voor reizigers met een beperkte mobiliteit. Het Programma Toegankelijkheid is dan afgerond en alle stations voldoen aan de technische eisen van de Europese Unie en worden ook op dat niveau gehouden.
- Trappen zijn goed vindbaar en toegankelijk voor blinden en slechtzienden. Ook liften, hellingbanen en roltrappen zijn goed vindbaar, toegankelijk voor iedereen en kennen zo min mogelijk uitval.

**153** /394

Aantal stations met perrons op norm

**389** /394

Aantal stations toegankelijk d.m.v. liften en/of hellingbanen

**394** /394

Aantal stations toegankelijk d.m.v. geleidelijnen

### Resultaten

- Van de 394 stations zijn 342 stations de perrons op norm gebracht. Door de huidige strenge norm wordt een station afgekeurd wanneer een gedeelte van één van de perrons niet voldoet. Van deze 342 stations zijn er 189 stations waar een gedeelte van het perron door de beweging van ondergrond of spoor (net) niet (meer) voldoet aan de norm, hier loopt een correctieprogramma op. In de praktijk zoeken NS en ProRail waar nodig naar maatwerkoplossingen.
- Van de 394 stations zijn nagenoeg alle stations toegankelijk met een lift en/of hellingbaan. Voor vier stations geldt dit niet: Arnhem Presikhaaf, Wolfheze, Eindhoven Strijp S en Blerick. Deze stations worden naar verwachting voor 2030 ook toegankelijk gemaakt. Het nieuwe station Vught voldoet nu nog niet aan alle normen. Hier wordt in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer een geheel nieuw station gebouwd, waarna het ook geheel toegankelijk is.
- Op alle stations zijn de geleidelijnen op norm aangelegd volgens de uitgangspunten: eenduidig, veilig en voorspelbaar.

## Voortgang 2023

IenW, ProRail en NS werken samen met andere partijen aan de uitvoering van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid. De Tweede Kamer is in juni 2023 geïnformeerd over de voortgang hiervan.

Vanuit die samenwerking wordt ook aan de toegankelijkheid van stations gewerkt.

In 2023 heeft NS Stations in afstemming met de Oogvereniging de betaalmodules van toiletsystemen op treinstations getest op de toegankelijkheid voor mensen met een visuele beperking.

ProRail onderzocht in samenwerking met de Oogvereniging en Visio de mogelijkheden op het gebied van digitaal navigeren door het station voor blinden en slechtzienden. Ze werkten aan eisen waar dergelijke navigatieproducten aan moeten voldoen zodat in de toekomst marktpartijen kunnen worden benaderd.

Daarnaast werkte ProRail op meerdere stations aan het (opnieuw) op hoogte brengen van de perrons, zodat zo veel mogelijk reizigers zelfstandig met de trein kunnen reizen.

ProRail trof in 2023 ook maatregelen om het aantal liftstoringen tegen te gaan. Door een liftmonitoringssysteem uit te rollen is in de toekomst data beschikbaar om reizigers betekenisvolle en actuele (reis)informatie aan te bieden.

Tot slot introduceerde ProRail cameratoezicht op liften van vandalismegevoelige stations om uitval van liften zoveel mogelijk te voorkomen.



Meerdere perrons werden op hoogte gebracht.



Betaalmodules van toiletten werden getest op toegankelijkheid voor visueel beperkte reizigers.



De gemeente Arnhem testte navigatie door het station voor visueel beperkte reizigers.

## 3.4 Voortgang Fietsparkeren

### Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

- We werken continu aan het verbeteren van de kwaliteit van het aanbod aan fietsparkeerplekken. Hierbij zorgen we voor intuïtief vindbare locaties met een korte zoektijd naar een plek, korte looproutes naar de perrons, een goede aansluiting op fietsroutes, veiligheid en een goede dienstverlening.
- De toenemende beschikbaarheid en kwaliteit van het aantal fietsparkeerplekken zorgt voor de toenemende aantrekkingskracht van de combinatie fiets-OV voor zowel het voor- als het natransport. Dit draagt bij aan de ambitie uit het Nationaal Toekomstbeeld Fiets dat de Nederlandse bevolking in 2027 20% meer fietskilometers aflegt.
- We streven naar het vergroten van de hoeveelheid fietsparkeerplekken bij stations voor fietsen van verschillende soorten en maten, waarbij we uitgaan van gezamenlijke prognoses van de vraag en daar bouwen waar de behoefte voor uitbreiding het grootst is. Tot 2030 is de realisatie van ruim 600.000 beschikbare fietsparkeerplekken voorzien. Daarmee is beschikbaarheid in lijn met de prognose van de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021.
- Voor bewaakte, overdekte fietsenstallingen verbeteren we in samenwerking met decentrale overheden de (financiële) processen, zodat deze stallingen vlot gerealiseerd en duurzaam geëxploiteerd en beheerd kunnen worden. Hierbij kijken we onder andere naar het beter benutten van investeringen en het beperken van de kosten, maar ook naar openstaande vragen rond kostenverdeling, BTW, aanbesteden en rollen en verantwoordelijkheden.

**189.000 /  
338.000**

Totaal aantal fietsparkeerplekken op stations in 2022 (bewaakt / onbewaakt)

**58% /  
74%**

Benutting van de fietsparkeerplekken in 2022 (bewaakt / onbewaakt)

### Resultaten

- Het aantal fietsparkeerplekken op stations lag eind 2022 op 189.000 bewaakte en 338.000 onbewaakte plekken. In 2023 is bovendien een aantal nieuwe stallingen opgeleverd (Amsterdam Centraal, Sassenheim, Bunnik, Veenendaal West en Dordrecht Zuid). In 2012 waren er nog 94.000 bewaakte en 297.000 onbewaakte fietsparkeerplekken. In 10 jaar is het totaal aantal plekken dus met ca. 30% toegenomen. Omdat de groei in de laatste jaren is afgenomen, werken we aan het oplossen van een aantal organisatorische vragen (zie volgende pagina).
- De benutting van de fietsenstallingen op piekdagen tussen 10 en 14 uur lag in 2022 op 58% voor bewaakte stallingen en 74% voor onbewaakte stallingen. Deze landelijke gemiddelden geven geen compleet beeld van het tekort aan fietsparkeerplekken. Eind 2022 is bij 22% van de stallingslocaties een tekort geconstateerd. Dit laat de noodzaak zien om te blijven werken aan het aantal beschikbare fietsparkeerplekken.

## Voortgang 2023

In 2023 werkten ProRail, NS Stations en IenW vooral aan het oplossen van openstaande organisatorische vragen die de uitvoering van het Bestuursakkoord Fietsparkeren van 2016 bemoeilijken.

Samen met een aantal gemeenten en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) brachten we in kaart op welke uiteenlopende manieren fietsenstallingen bij stations nu georganiseerd zijn als het gaat om eigendom, beheer en onderhoud en exploitatie. Welke partij doet wat en hoe zijn de rollen en verantwoordelijkheden verdeeld tussen de gemeente, ProRail en NS Stations?

Op basis van de kennis over de huidige situatie werkten we aan duidelijkere afspraken over de verschillende rollen en verantwoordelijkheden, zodat voortaan voor alle partijen aan de voorkant helder is wat van wie verwacht wordt.

Daarnaast keken we ook naar de impact van deze organisatorische keuzes op aspecten zoals staatssteun, BTW-regime en aanbestedingsregime. Welke keuzes hebben de minste negatieve administratieve en financiële consequenties en maken dus een snellere en efficiëntere realisatie van fietsenstallingen mogelijk?

Deze acties leiden in 2024 tot nieuwe (financiële) afspraken rond fietsparkeren bij stations, die de uitvoering van het Bestuursakkoord Fietsparkeren kunnen versnellen.

Ook werkte IenW aan het opnemen van fietsparkeren in de concessie voor het Hoofdrailnet vanaf 2025, zodat de taak van NS t.a.v. de exploitatie van het fietsparkeren bij stations formeel vastligt.

Fietsparkeren is zo kwalitatief en kwantitatief ook in de komende concessieperiode goed geborgd.



In 2023 zijn twee nieuwe fietsenstallingen geopend op Amsterdam Centraal: de Stationspleinstalling met 6000 plekken en de IJboulevard met 4000 plekken.



In 2023 zijn ook meerdere onbewaakte fietsenstallingen opgeleverd, zoals bij stations Sassenheim en Bunnik.



Om de doorstroom te versnellen zijn in 2023 op meerdere stations nieuwe, slimme in- en uitcheckzone gerealiseerd.



Op meerdere stations is het 1ste 24-uur-gratis regime ingevoerd (Dordrecht, Helmond, Amsterdam Stationsplein, Amsterdam IJboulevard en Alphen aan de Rijn).

## 3.5 Voortgang Deelmobiliteit

### Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

- Het station is een katalysator voor het gebruik van deelmobiliteit. Een toenemend deelmobiliteitsaanbod op stations zorgt voor meer keuzemogelijkheden voor de reiziger in de reis van deur tot deur.
- Op ieder station is tenminste 1 deelfietsaanbieder (zoals de OV-fiets, Arriva Deelfiets of een andere aanbieder) actief zodat reizigers altijd de keuze voor de deelfiets als voor- of natransportmiddel kunnen maken.
- Door slim ontwerp sluiten de modaliteiten naadloos op elkaar aan en ontstaat geen verrommeling rond het station door het groeiende deelmobiliteitsaanbod. De diverse deelmodaliteiten worden gefaciliteerd en zijn goed geïntegreerd in stallingen of de openbare ruimte waarbij de verbinding tussen station en omgeving blijft bestaan.
- Op steeds meer locaties heeft de voetganger prioriteit, dan de fietser, dan het openbaar en collectief vervoer, dan deelmobiliteit en als laatst pas de privéauto (STOMP-principe). Op die manier blijft het station voor iedereen bereikbaar.

**276** /394

Aantal stations met deelfietsen

### Resultaten

- Eind 2023 werden er op 276 van de 394 stations (excl. evenementenstations) deelfietsen aangeboden. Op 61 van deze stations waren andere deelfietsen dan de OV-fiets beschikbaar. Het aantal stations met deelfietsen neemt toe. Er kwamen in 2023 18 aanvragen voor de inpassing van deelfietsen van andere aanbieders dan de OV-fiets binnen. Ook NS breidt het aantal OV-fietslocaties steeds verder uit.
- Het aanbod van de OV-fiets is verder verbeterd. Op 4 plekken zijn als pilot elektrische OV-fietsen geplaatst. Ook is gestart met de nieuwe uitgiftesystemen van OV-fiets. Dit maakt het voor de reiziger makkelijker om een fiets te huren of terug te plaatsen.
- Eind 2023 werden er bij 60-65 stations deelscooters aangeboden. Daarnaast zijn er nu 150 stations waar in de nabijheid van het station een GreenWheels-deelauto beschikbaar is. Voor andere deelmodaliteiten loopt de inventarisatie van het aanbod nabij het station nog.

## Voortgang 2023

ProRail en NS Stations hebben vanuit hun rol als facilitator van deelmobiliteit bij stations in 2023 gewerkt aan beleid om deelmobiliteit op stations beter mogelijk te maken. Concreet heeft dit geresulteerd in een leidraad voor de ruimte voor deelfietsen in de bestaande fietsenstallingen en afspraken over hoe deze ruimte in de stallingen in te richten en vorm te geven.

Daarnaast is in 2023 geëxperimenteerd met de bewegwijzering in de fietsenstallingen, om het deelmobiliteitsaanbod voor de gebruiker beter vindbaar te maken.

Ook buiten de fietsenstallingen, bijvoorbeeld op de voorpleinen, hebben zich veel ontwikkelingen voorgedaan. Het aanbod van deelmobiliteit kent veel dynamiek. De markt ontwikkelt zich, met veel toetreders, maar ook partijen die weer uittreden. Veel gemeenten hebben in 2023 gewerkt aan het eigen beleid rondom deelmobiliteit, maar werkten ook vaker samen, bijvoorbeeld aan uniforme ontwerpprincipes en datadelen (o.a. via het CROW dashboard deelmobiliteit). Steeds vaker krijgen ProRail en NS Stations te maken met aanvragen voor deelscooters en/of combinatiehubs. Om hiermee om te gaan heeft NS Stations in 2023 een overeenkomst voor hubs op het voorplein opgesteld, daar waar het gronden van NS betreft.

Tot slot hebben ProRail en NS Stations samen met IenW een plan gemaakt om in 2024 gezamenlijk een visie op deelmobiliteit rond stations te ontwikkelen.



In diverse fietsenstallingen, w.o. Amsterdam CS werden deelfietsen van verschillende aanbieders aangeboden.



In 2023 zijn op meerdere locaties hubs met de landelijke hubidentiteit nabij stations gerealiseerd.



In 2023 zijn op meerdere locaties OV-fietsen met een slim slot geplaatst in nieuw ontworpen paviljoens.

## 3.6 Voortgang Reisinformatie

### Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

- We streven naar de continue verbetering van het aanbod van (realtime) reisinformatie op het station van de verschillende vervoerders en mobiliteitsaanbieders.
- De bewegwijzering bestaat uit simpele pictogrammen en kleuren. We blijven deze verbeteren en updaten deze periodiek aan de hand van nieuwe (digitale) ontwikkelingen en signalen van gebruikers.
- Plattegronden, looproutes en eigenschappen van stations worden zo veel mogelijk (ook in 3D) via open data ontsloten om het potentiële aanbod van gepersonaliseerde reisadviezen te verrijken.

### Resultaten en voortgang 2023

- ProRail en NS Stations hebben een visie geformuleerd op het verstrekken van reisinformatie aan de reiziger. Op basis van de visie zijn er in 2023 ideeën geformuleerd. Deze worden op nut en haalbaarheid onderzocht. Sommige betreffen verbeteringen op de korte termijn, andere gaan over de (middel)lange termijn.
- Op twee specifieke thema's zijn in 2023 onderzoeken opgestart:
  - We onderzoeken de kansen voor de energiebesparing van de displays met reisinformatie door een andere kleurstelling te gebruiken. Van 2 type borden is de kleurstelling omgedraaid, maar dit leidde nog niet tot een voldoende leesbaar en aantrekkelijk resultaat. Onderzocht wordt of de aanpassing van de vormgeving van de getoonde informatie dat kan verbeteren.
  - We onderzochten de ervaringen met perrongewijs omroepen. We hebben van 6 Europese vervoerbedrijven informatie ontvangen over hun visie en ervaring hiermee. Momenteel wordt dit verwerkt en beoordeeld.



Verschillende partijen hebben een verantwoordelijkheid voor goede reisinformatie op stations. ProRail installeert en onderhoudt informatieschermen (cf. beheerconcessie en de visie op reisinformatie), NS Reizigers toont reisinformatie, ook in opdracht voor andere vervoerders (cf. HRN-concessie). Vervoerders vragen voorzieningen aan en leveren de informatie. In 2023 heeft dit proces conform alle afspraken gefunctioneerd.



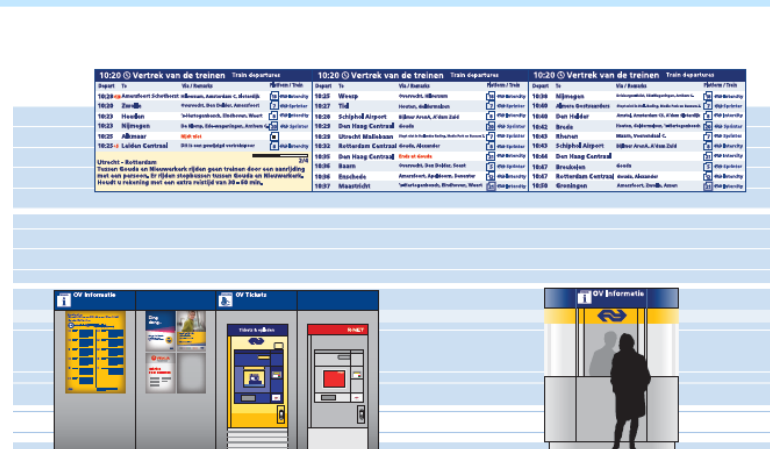
## 3.7 Voortgang Profilering van vervoerders

### Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

- Gebruikers van een station weten de diensten van verschillende OV-vervoerders en OV-concessieverleners op het station goed te vinden, de verschillende manieren van betalen zijn helder. Ook is voor de gebruiker altijd duidelijk wie de dienstverlenende partij is tot wie die zich kan richten voor meer informatie of contact over de dienstverlening.
- Het aanbod en de presentatie van OV-vervoerders en OV-concessieverleners op het station is eenduidig, herkenbaar en afgestemd op de behoefte van de gebruiker.
- We hanteren duidelijke uniforme ontwerpprincipes en updaten deze wanneer daar aanleiding voor is en dit van toegevoegde waarde is vanuit het perspectief van de gebruiker.

### Resultaten en voortgang 2023

- In 2023 is ruimte geboden aan profilering van (nieuwe) vervoerders op stations. Zo is op het traject Amersfoort Centraal – Ede-Wageningen het concept Rrreis geïntroduceerd van vervoerder Keolis.
- De werkgroep Profilering (ProRail, NS Stations, Bureau Spoorbouwmeester en ministerie van IenW) heeft daarnaast in 2023 een onderzoeksopzet opgesteld om de mogelijkheden voor verbeteringen rond profilering te onderzoeken. In de eerste helft van 2024 wordt dit onderzoek uitgevoerd om op basis van interviews in kaart te brengen en te analyseren welke wensen en ervaringen trein-, bus-, tram- en metrovervoerders en concessieverleners hebben. De reiziger is hierbij altijd het uitgangspunt. Het onderzoek wordt daarom mogelijk gevolgd door een reizigersonderzoek.
- De informatie die met het onderzoek wordt opgehaald wordt afgezet tegen het huidige beleid en ontwerpprincipes van de spoorpartijen (ProRail en NS Stations, in afstemming met Bureau Spoorbouwmeester) en de huidige praktijk op de stations (zie hieronder).



De werkgroep onderzoekt hoe de beeldmerken van vervoerders in stations leiden tot een zo vindbaar, herkenbaar en begrijpelijk mogelijk station voor de reiziger. Het plaatje links laat de variatie van beeldmerken op stations zien en rechts het huidige beleid ten aanzien van profilering op stations.

## 3.8 Voortgang Wachten, verblijven en ontmoeten

### Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

- We verbeteren het wachtmoment op stations, opdat de waardering van het wachten als primair onderdeel van de OV-reis stijgt en het reizen met het OV steeds aantrekkelijker wordt.
- Op basis van gebruikersbehoeften werken we aan het continu verbeteren van de wachttijdbeleving op stations. De beleving op stations die op basis van de Stationsbelevingsmonitor laag scoren op wachttijdbeleving wordt op basis van onderzoek systematisch verbeterd.
- De basis van een goede wachttijdbeleving op het station zijn zitplaatsen en goede beschutting. Op elk station bieden we een passend aanbod van functionele en prettige wachtvoorzieningen aan, die beschutting bieden tegen hinderlijke weersinvloeden (wind/tocht, neerslag en zon). Op stations met lage reizigersaantallen en/of zeer smalle perrons zoeken we naar nieuwe, kosteneffectieve wijzen om hier invulling aan te geven, eventueel in samenwerking met gemeenten.
- Steeds meer grotere stations(omgevingen) hebben hiernaast ook de mogelijkheid om comfortabel langere tijd op het station te verblijven en elkaar te ontmoeten.

**6,17** /10

Reizigersoordeel over de wachttijdbeleving op stations

### Resultaten

- Wachttijdbeleving is een van de minder goed beoordeelde thema's uit de Stationsbelevingsmonitor. Slechts enkele stations scoren hoger dan een 7 en circa een derde van de stations scoort lager dan een 6.
- Hoewel wachten per definitie zorgt voor ontevredenheid bij de reiziger zijn er kansen om verbeteringen te realiseren.
- De allergrootste, maar ook de kleinste stations worden gemiddeld beter beoordeeld. Met name op de middelgrote stations zit het grootste verbeterpotentieel.

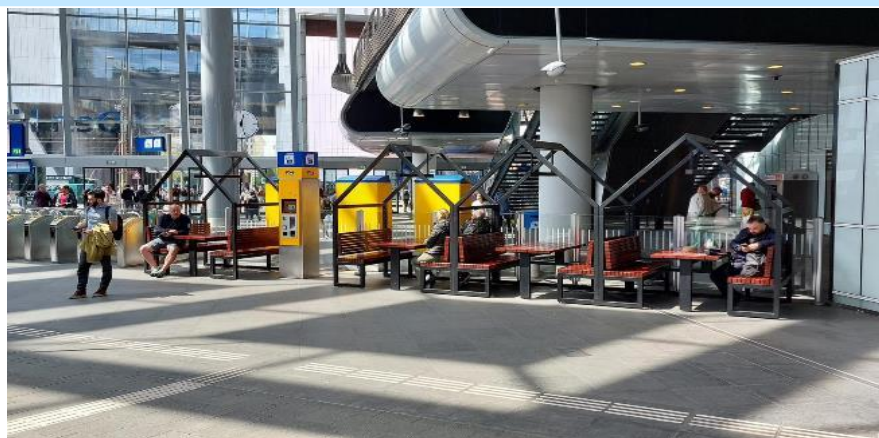
## Voortgang 2023

In 2023 analyseerden we de wensen van reizigers wat betreft het wachten op stations. Op basis van een open veld in de enquête voor de Stationsbelevingsmonitor gaven reizigers aan de meeste behoefte te hebben aan meer zitplaatsen op de perrons en een betere beschutting.

We werkten hier in 2023 aan door het plaatsen van nieuw perronmeubilair op 13 stations, waaronder Almelo, Hoogeveen en Oudenbosch. ProRail werkte op basis van maatwerk per station. Meer dan voorheen is hierbij niet uitgegaan van de historische situatie, maar is gekeken wat op welk perron in de praktijk echt nodig is qua meubilair en inrichting. Ook werden op diverse stations vernieuwde wachtruimten of Stationshuiskamers gerealiseerd (zie hieronder).

Op een drietal stations testten we in 2023 een app met toegang tot gratis boeken/tijdschriften tijdens het wachten om de wachttijdbeleving te verbeteren.

Tot slot werkten we in 2023 aan de voorbereiding van nader onderzoek naar de tevredenheid van reizigers over het nieuwe perronmeubilair en ontwerpkeuzes voor stations met smalle perrons. De onderzoeksresultaten leveren in 2024 input op voor toekomstige herinrichtingskeuzes. Tot die tijd werken we op basis van de bestaande kennis aan het verbeteren van de wachtvoorzieningen op de perrons en daarbuiten en zoeken we mogelijkheden om pilots uit te voeren en te financieren.



Op diverse stations zijn de wachtvoorzieningen in de stationshal verbeterd, o.a. Station Duivendrecht en Den Haag Centraal.



Op diverse stations zijn de wachtvoorzieningen op de perrons verbeterd, o.a. Station Heerlen.



Op diverse stations zijn nieuwe plekken gecreëerd om te verblijven en elkaar te ontmoeten, o.a. een nieuwe Stationshuiskamer op Station Woerden.

## 3.9 Voortgang Maatschappelijke initiatieven

### Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

- Op steeds meer stations krijgen sociale, culturele en maatschappelijke initiatieven, die passen bij de locatie, de mogelijkheid om hun activiteiten te ontplooiën.
- Deze aanpak past in een brede trend van actieve betrokkenheid van gemeenschappen (communities) bij publieke taken en plekken en wordt daardoor steeds meer gemeengoed in Nederland. Initiatieven in de omgeving worden in samenspraak met o.a. gemeenten gefaciliteerd en gestimuleerd.
- Hiermee vergroten we de inzet en betrokkenheid van mensen voor het station en de stationsomgeving. Maatschappelijke initiatieven dragen bij aan levendigere en prettigere (regionale) stations en vergroten de publieke waarde van het station.

### Resultaten

- Sinds de lancering van de nieuwe werkwijze in december 2022 zijn circa 35 aanmeldingen voor maatschappelijke initiatieven binnengekomen. Een selectie van maatschappelijke initiatieven op diverse stations in Nederland staat op [www.oponsstation.nl](http://www.oponsstation.nl).
- In 2023 is bijvoorbeeld de Eritrese Nardos Aron haar onderneming 'NAS' gestart op station Alkmaar. In haar zaak kunnen mensen vergaderen en ontmoeten, koffiedrinken, cadeaus kopen en warme/koude eenvoudige gerechten kopen en meenemen. Zij wordt ondersteund door een programma voor nieuwkomers om een bedrijf te kunnen vestigen in hun nieuwe land.
- In november 2023 heeft de Christelijke Hogeschool Ede (CHE) de voormalig bloemenwinkel bij Station Ede-Wageningen in gebruik genomen als kijkdoos. Reizigers krijgen door de etalageruit een impressie van het studeren in Ede voorgeschoteld.

## Voortgang 2023

De bekendheid van de mogelijkheid om maatschappelijke initiatieven op stations te ontplooiën is in 2023 vergroot.

We lanceerden het handboek Maatschappelijke Initiatieven op Stations en vroegen in 2023 succesvol aandacht voor deze nieuwe werkwijze met een rondreizende huiskamer op stations Almere Centrum, Hardenberg en Rotterdam Centraal.

Berichtgeving op LinkedIn hierover was een succes, met meer dan 12.000 views.

Momenteel worden op meerdere stations concrete gesprekken gevoerd met initiatiefnemers. De verwachting is dat dit in 2024 tot realisatie leidt.

IenW heeft een coöperatie die landelijk lokale initiatieven rondom stations verder helpt (Vereniging Station Lokaal) financieel gesteund. De samenwerking met deze coöperatie in 2023 heeft ervoor gezorgd dat ProRail en NS Stations zich hebben kunnen richten op hun rol bij de totstandkoming van maatschappelijke initiatieven op stations.



Op meerdere stations zijn ervaringsreizen georganiseerd, waarbij mensen met een licht verstandelijke beperking oefenen om zelfstandig met de trein te reizen en dus ook van het station gebruik te maken.



Op station Alkmaar heeft de Eritrese Nardos Aron eind 2023 haar onderneming 'NAS' geopend.



Bij Station Ede-Wageningen heeft de Christelijke Hogeschool de voormalig bloemenwinkel in gebruik genomen als kijkdoos.



De rondreizende huiskamer leidde op meerdere stations tot goede gesprekken over maatschappelijke initiatieven en meer bekendheid voor het concept en de werkwijze.

## 3.10 Voortgang Duurzaamheid

### Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

- We streven ernaar dat de stations steeds duurzamer worden en bijdragen aan de landelijke en internationale doelstellingen rond duurzaamheid. Stations worden energiezuinig en waar mogelijk energieneutraal en gasloos, zijn steeds meer circulair, hebben een positieve impact op de natuurlijke omgeving en zijn toekomstbestendig gebouwd. Elektrische mobiliteit krijgt in de stationsomgeving een steeds grotere rol.
- Stations zijn steeds meer klimaatrobuust en weerbaar voor de gevolgen van wateroverlast, droogte, hitte en wind.
- Duurzaamheid en biodiversiteit zijn integraal onderdeel van alle projecten die op en rondom stations worden uitgevoerd. Projecten leiden tot behoud of toename hiervan. Ook ondernemers en opdrachtnemers op stations worden gestimuleerd om duurzaam te ondernemen

**48** GWh

Totaal aan energieverbruik in publiek domein op stations in 2022 (elektra, gas en warmte, omgerekend in GWh)

**1,5** GWh

Totaal aan opgewekte energie op stations in 2022 (GWh)

**35%**

Percentage afvalscheiding op stations

### Resultaten

- Het totale energieverbruik voor 2023 is nog niet bekend. In 2022 was het energieverbruik in het publieke domein op stations 48 GWh voor elektriciteit, gasverbruik en stadswarmte.
- Er waren in 2023 6 stations met een installatie voor warmte koude opslag (WKO) waardoor op deze stations het gasverbruik geminimaliseerd is.
- Ook het totaal aan opgewekte energie voor 2023 is nog niet bekend. De opwekcijfers voor 2022 zijn opgenomen. Dit betreft 1,5 GWh. Deze energie is opgewekt door zonnepanelen geïnstalleerd op stationsdaken en perronoverkappingen.
- De afvalscheiding voor 2023 is wel bekend. Dit was 35% waarvan 22,6% scheiding bij de bron en 12,4% nascheiding door de afvalverwerker.

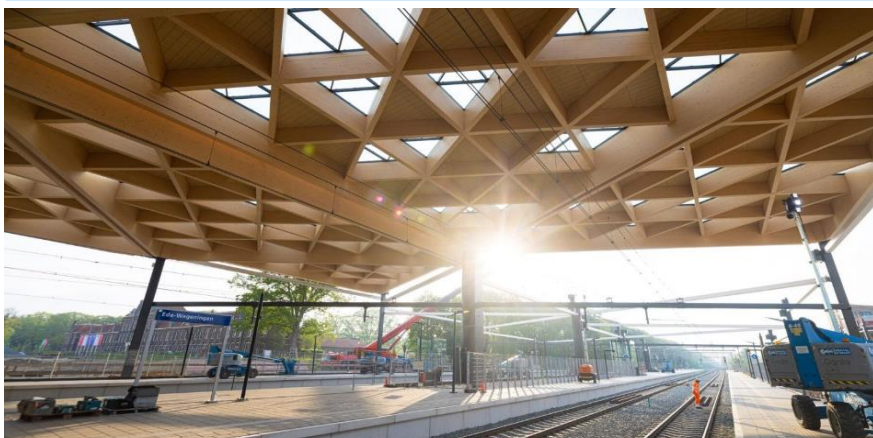
## Voortgang 2023

ProRail en NS Stations hebben in 2023 vanuit verschillende plekken in de organisaties weer activiteiten ontplooid op het gebied van duurzaamheid en deze ontwikkeling wordt door het ministerie ondersteund. Bij de verbouw en nieuwbouw van stations werd in 2023 rekening gehouden met de milieu-impact van de materialen. Ook startten ProRail en NS Stations samen met Bureau Spoorbouwmeester met een onderzoek naar de materiaalgebonden CO2 emissies in de ontwerpfase van stations. Ook op andere plekken in de organisaties speelt circulariteit een rol. Zo heeft NS een contract gesloten om OV-fietsen te laten remanufacturen waarbij 70% van de onderdelen wordt hergebruikt.

Partijen stelden een portefeuilleaanpak op om in stationsgebouwen en wachtvoorzieningen een bovenwettelijke energiereductie te behalen en toe te werken naar Paris Proof. Daarbij was speciale aandacht voor het reduceren van gasverbruik.

Daarnaast werkten we in 2023 op circa 20 stations aan de aanbesteding van zonnepanelen. De realisatie blijft helaas achter door technische en contractuele issues. Het handboek Zonnepanelen heeft een update gehad en biedt nu meer richtlijnen voor de inpassing van zonnepanelen op monumentale gebouwen.

Vanuit groenbeheer is de biodiversiteit van zo'n 5000m2 aan beplanting op stations verbeterd en zijn er 15 bomen geplant. Ook is een studie uitgevoerd naar mogelijkheden en handvatten voor het klimaatadaptief ontwerpen van stations.



Op station Ede-Wageningen realiseerden we een bijzondere houten sporenkap die volledig CO2 neutraal is.



We realiseerden biodiverse beplanting op station Santpoort Noord.



We hadden aandacht voor een bring-your-own campagne in de winkels en cafés op stations. Mensen nemen hun eigen beker mee voor een warme drank.



De studie klimaatadaptief ontwerpen van stations is afgerond.

# Bijlage



# Bijlage 1. Achtergrond indicatoren

Thema	Indicator	(Meet)methode en definitie	Bron en peildatum
Algemeen	Algemeen reizigersoordeel stations	Reizigers worden in de StationsBelevingsMonitor een rapportcijfer gevraagd voor: <i>Uw algemeen oordeel over dit station?</i>	Stations-BelevingsMonitor (SBM), december 2023
Transfer-capaciteit	Reizigersoordeel over de doorstroming op stations	Reizigers worden in de StationsBelevingsmonitor een rapportcijfer gevraagd voor de twee vragen: <i>Ik ervaar dat er genoeg ruimte is op dit perron, Ik kan op dit station ongehinderd de trein bereiken.</i> Deze scores worden vervolgens gemiddeld.	Stations-BelevingsMonitor (SBM), december 2023
Sociale veiligheid	Reizigersoordeel over de sociale veiligheid op stations in de avonden (na 19u)	Reizigers worden in de StationsBelevingsMonitor een rapportcijfer gevraagd voor: <i>Ik voel me veilig op dit station 's avonds na 19.00 uur.</i>	Stations-BelevingsMonitor (SBM), december 2023
Sociale veiligheid	Aantal stations met reizigersoordeel over de sociale veiligheid op stations in de avonden (na 19u) lager dan een 6.	Het totaal aantal stations dat in bovenstaande indicator <6 scoort.	Stations-BelevingsMonitor (SBM), december 2023
Toegankelijkheid	Aantal stations met perrons op norm	Het totaal aantal stations met alle perrons conform normen toegepast uit de Netverklaring op de 'nuttige lengte'. Bij verzakkingen van een gedeelte van een van de perrons wordt het station afgekeurd.	ProRail data, november 2023
Toegankelijkheid	Aantal stations toegankelijk d.m.v. liften en/of hellingbanen	Het totaal aantal stations waarbij alle perrons met een lift en/of hellingbaan toegankelijk zijn, bijvoorbeeld voor reizigers in een rolstoel.	ProRail data, Q3 2023
Toegankelijkheid	Aantal stations toegankelijk d.m.v. geleidelijnen	Het totaal aantal stations waarbij geleidelijnen op norm zijn aangelegd volgens de uitgangspunten: eenduidig, veilig en voorspelbaar.	ProRail data, december 2023
Fietsparkeren	Totaal aantal fietsparkeerplekken op stations in 2022	Het totaal aantal fietsparkeerplekken onder beheerverantwoordelijkheid van ProRail, met onderscheid tussen bewaakte en onbewaakte stallingen. Afgerond op 1000.	ProRail data, oktober 2022
Fietsparkeren	Benutting van de fietsparkeerplekken in 2022	Landelijk gemiddelde percentage benutting van de fietsparkeerplekken in alle stationsfietsenstallingen op basis van tellingen medio oktober op piekdagen dinsdag en donderdag tussen 10 en 14, met onderscheid tussen bewaakte / onbewaakte stallingen.	ProRail data, oktober 2022
Deelmobiliteit	Aantal stations met deelfietsen	Het totaal aantal stations met OV-fietsen en/of andere deelfietsaanbieder.	ProRail data, november 2023
Wachten, verblijven en ontmoeten	Reizigersoordeel over de wachttijdbeleving op stations	Reizigers worden in de StationsBelevingsMonitor een rapportcijfer gevraagd voor de drie vragen: <i>Ik kan mijn tijd op dit station aangenaam besteden, Ik ervaar het wachten op dit station als comfortabel, Ik ervaar voldoende beschutting tegen wind, regen en kou op het perron.</i> Deze scores worden vervolgens gemiddeld.	Stations-BelevingsMonitor (SBM), december 2023
Duurzaamheid	Totaal aan energieverbruik in publiek domein op stations in 2022 (elektra, gas en warmte)	Brutoverbruik in het publieke domein van elektra, gas en warmte, omgerekend in GWh. De energieopwekking is hier niet vanaf gehaald.	NS data o.b.v. eindafrekening over 2022 d.d. sept 2023
Duurzaamheid	Totaal aan opgewekte energie op stations in 2022	Totale opbrengst van energieopwekking (d.m.v. zonnepanelen) op stations in GWh.	NS data o.b.v. eindafrekening over 2022 d.d. sept 2023
Duurzaamheid	Percentage afvalscheiding op stations	Totaal percentage gescheiden afval op stations o.b.v. gewogen gewichten (optelsom van percentage bronscheiding en nascheiding).	NS data o.b.v. gegevens afvalleveranciers, dec 2022 t/m nov 2023

## StationsBelevingsMonitor (SBM)

Voor een aantal indicatoren wordt gebruik gemaakt van reizigersoordelen. Deze komen uit de StationsBelevingsMonitor (SBM).

De StationsBelevingsMonitor meet de reizigerstevredenheid over alle stations in Nederland. Wachtende reizigers op het perron wordt gevraagd een vragenlijst in te vullen over hoe men het station op dat moment ervaart.

Onderzoeksbureau I&O Research voert het onderzoek uit in opdracht van ProRail en NS Stations onder een steekproef van ruim 80.000 reizigers. Het onderzoek wordt sinds 2013 uitgevoerd waardoor het mogelijk is om trends te identificeren.

De SBM wordt gemeten op 393 stations (evenementenstations en station Eemshaven wordt niet gemeten). Landelijke cijfers worden gewogen naar in- en uitstappers.

Jaarcijfers komen als volgt tot stand:

- grote stations worden elk kwartaal gemeten, het jaarcijfer is het gewogen gemiddelde van de vier kwartalen.
- kleine stations worden eenmaal per jaar gemeten, dit is automatisch het jaarcijfer.