Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Stationsagenda

Visie voor 2040



Stationsagenda

Visie voor 2040

Inhoudsopgave

Samenvatting Stationsagenda

Leeswijzer

1. Introductie 11

2. Visie op het station in 2040 19

Algemene visie op het station in 2040

Visie op het station als begin- en eindpunt voor een treinreis

Visie op het station als multimodaal knooppunt

Visie op het station als bestemming

Visie op het station als visitekaartje voor duurzaamheid, gezondheid en innovatie

Visie op het station als verbinder in zijn omgeving

3. Uitvoering 38

Governance

Sturingsinstrumenten

Financiering

Bijlage 1 Rollen en verantwoordelijkheden op stations

Bijlage 2 Selectie 10 prioritaire thema's

Bijlage 3 Voorwaarden voor de uitvoering van de Stationsagenda

Bijlage 4 Juridisch kader

Bijlage 5 Totstandkoming Stationsagenda

Samenvatting Stationsagenda

In 2014 formuleerde de landelijke Lange Termijn Spooragenda doelstellingen voor de gehele spoorsector, waaronder ook voor stations. Sinds het verschijnen van de Lange Termijn Spooragenda hebben het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), ProRail en NS Stations in samenwerking met omgevingspartijen meerdere activiteiten ontplooid en verbeteringen doorgevoerd om deze doelstellingen te realiseren. De stations spelen inmiddels een steeds belangrijkere rol in de verstedelijkingsopgave en mobiliteitstransitie en nieuwe ontwikkelingen maken dat de vraag om regie steeds groter wordt. Daarom hernieuwt het ministerie van IenW met deze Stationsagenda het rijksbeleid voor stations. Hierbij staan de gebruikers van het station en publieke belangen op stations centraal.

De Stationsagenda bevat een visie voor 2040 en beschrijft de governance, sturing en financiering rondom stations. Daarnaast is er een uitvoeringsagenda voor de komende jaren die beschrijft welke stappen worden gezet om de ambities waar te maken. Beide documenten zijn in nauwe samenspraak met ProRail en NS Stations en in afstemming met een bredere groep belanghebbenden (o.a. decentrale overheden en reizigers- en belangenorganisaties) tot stand gekomen.

Gebruikers van zowel de grote als de kleine stations in Nederland waarderen de kwaliteit van deze stations steeds hoger. Dit is terug te zien in de stijging van het gemiddeld rapportcijfer van de Stationsbelevingsmonitor van 6,9 in 2016 naar 7,3 in 2022. Deze stijging komt niet vanzelf. In de afgelopen jaren hebben IenW, ProRail en NS Stations samen met decentrale overheden en andere partners veel geïnvesteerd, gerealiseerd en in gang gezet om de kwaliteit van stations te verbeteren ten behoeve van de OV-reiziger en andere gebruikers.

Met deze Stationsagenda spreekt IenW de ambitie uit om samen met ProRail en NS Stations continu te blijven zoeken naar grote en kleine verbetermogelijkheden op de stations. Daarbij wordt gestreefd naar een verbetering in de kwaliteit en een stijging van het gemiddelde reizigersoordeel. De ambitie is daarnaast dat ondanks de verwachte toename van het aantal gebruikers van stations in de komende decennia het reizigersoordeel van stations tenminste net zo hoog blijft als in 2022.

In de Stationsagenda staan de visie en de ambities voor de lange termijn beschreven. De agenda onderscheidt daarbij de volgende vijf functies van een station:
1. het station als begin- en eindpunt van een treinreis;
2. het station als multimodaal knooppunt;
3. het station als bestemming;
4. het station als visitekaartje voor duurzaamheid, gezondheid en innovatie;
5. het station als verbinder in zijn omgeving.

De visie in de Stationsagenda richt zich op het station van over ongeveer 20 jaar, gebaseerd op de inzichten die er nu zijn. Er gaan de komende tijd ontwikkelingen op ons af komen die nu nog ongewis zijn en die aanscherping van de visie, ambities en/of afspraken noodzakelijk maken. Daarom is de publicatie van de Stationsagenda het begin van een adaptief proces waarin IenW met ProRail en NS Stations monitort of de ambities en afspraken nog passend zijn bij de ontwikkelingen van dat moment en of aanpassingen nodig zijn.

Naast de Stationsagenda brengen we ook een uitvoeringsagenda uit. Dit is een dynamisch document, dat steeds voor twee jaar vooruit vastgesteld wordt. Voor de eerste editie van de Stationsagenda en bijbehorende uitvoeringsagenda is gekozen om te starten met tien prioritaire thema's, zoals onder andere sociale veiligheid, toegankelijkheid, fietsparkeren en duurzaamheid. De tien thema's dragen sterk bij aan de publieke belangen op stations en behoeften van gebruikers en dragen bij aan het oplossen van enkele verbeterpunten die de afgelopen jaren in onderzoeken zijn geconstateerd.

Rond veel van de tien thema's lopen al acties; deze zijn in de Uitvoeringsagenda herbevestigd, aangepast of aangevuld. Rond enkele thema's is in het kader van de Stationsagenda voor het eerst in de driehoek IenW, ProRail en NS Stations gesproken en zijn acties vastgelegd. De Uitvoeringsagenda biedt daarmee een goed totaaloverzicht over het totaal aan acties in de komende jaren en daarnaast ook afspraken over hoe we de voortgang op de thema's monitoren. Hiermee hebben we als drie partijen meer dan voorheen regie op de stappen om belangrijke maatschappelijke ambities rondom stations te behalen.

Hoewel de tien thema's divers zijn en een groot deel van de opgaven rond stations afdekken, vertellen ze niet het hele verhaal. De Stationsagenda richt zich in eerste instantie namelijk op ambities en acties in het publieke domein die binnen de invloedssfeer van IenW, ProRail en NS Stations liggen en waarbij een gezamenlijke aanpak en een gezamenlijke besturing door deze drie partijen van toegevoegde waarde is. Een aantal andere onderwerpen is hiermee uitgesloten, zoals de (commerciële) exploitatie van het station en stationsvastgoed, maar ook de middelen van vervoerders en de diensten en services die zij op stations aanbieden. Ook rond de ketenreis en de stationsomgeving zijn in de eerste versie van de Uitvoeringsagenda minder acties geformuleerd. Hiervoor zijn veel andere partijen nodig om ambities te realiseren. Dit maakt dat het niet zinvol is om dit enkel in de driehoek IenW, ProRail en NS Stations aan te pakken. Per thema hebben we in de Uitvoeringsagenda aangegeven hoe we de komende jaren gaan verbreden en de samenwerking met andere partijen gaan intensiveren. In andere trajecten, zoals bijvoorbeeld bij de uitvoering van de Actie-agenda OV-knooppunten, werken we bovendien ook intensief samen als Rijk, decentrale overheden en de OV-sector om het functioneren van stations als multimodale knooppunten in relatie tot hun omgeving te verbeteren.

De Stationsagenda beschrijft ook de governance waarbinnen de ambities en acties gerealiseerd worden. De bestaande rollen, verantwoordelijkheden en (juridische) kaders zijn daarbij het uitgangspunt. Ook worden bestaande stuurgroepen rond thema's en projecten in stand gehouden. Op strategisch niveau houdt een Directeurenoverleg Stations, waarin IenW, ProRail en NS Stations vertegenwoordigd zijn, het overzicht over de landelijke voortgang rond het totaal aan ambities. Via een jaarlijkse rapportage rapporteert IenW ook aan de Tweede Kamer hierover. De operationele uitwerking van de afspraken en acties ligt bij ProRail en NS Stations. De samenwerking tussen deze partijen is geborgd in een Publiek-Publieke Samenwerking (PPS).

IenW, ProRail en NS Stations kunnen de uitvoeringsagenda uiteraard niet alleen realiseren. Een succesvolle uitvoering kan alleen plaatsvinden via een constructieve samenwerking met de betrokken partijen, zoals vervoerders en decentrale overheden. Voor elk thema wordt daarom gezocht naar een passende samenwerkingsconstructie. Daarnaast organiseren we voorafgaand aan de vaststelling van de nieuwe uitvoeringsagenda (elke twee jaar) telkens een proces om stakeholders te raadplegen over de richting, prioriteiten en invulling ervan. Per thema vindt deze afstemming ook tussentijds plaats, maar met deze raadpleging bieden we partijen de ruimte ook om op het geheel te reageren.

De Stationsagenda gaat in principe uit van bestaande budgettaire kaders en financieringsstromen. Een deel van de ambities kan binnen bestaande middelen en bestaande projecten en programma's opgevangen worden. Eventuele versnellingen en uitbreidingen met nieuwe acties en investeringen vereisen aanvullende middelen. Ingrijpende fysieke veranderingen aan een station, zoals bijvoorbeeld het vergroten van de transfercapaciteit, vragen een investering die niet binnen reguliere beheer- en onderhoudsmiddelen past en doorgaans via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) verloopt. De focus op publieke belangen en prioritering van thema's in de Stationsagenda helpt om de benodigde financiering te vinden en/of middelen zo effectief mogelijk in te zetten.

De Stationsagenda vormt de komende jaren de landelijke basis voor beleidskeuzes rond stations. Met het verschijnen van deze agenda is weer een volgende stap gezet op weg naar stations die klaar zijn voor de toekomst.



Leeswijzer

De visie in de Stationsagenda richt zich op het station van over ongeveer 20 jaar, gebaseerd op de inzichten die we nu hebben. Hierbij realiseren we ons dat het toekomstbeeld onzekerheden kent. Er gaan de komende tijd ontwikkelingen op ons af komen, die we nu nog niet kennen en die aanscherping van de visie, ambities en/of afspraken noodzakelijk maken. Kortom, we starten met elkaar een **adaptief proces** waarbij we telkens weer zullen verifiëren of de ambities en afspraken nog passend zijn bij de ontwikkelingen van dat moment en of aanpassingen nodig zijn.

ProRail, NS Stations en steeds vaker ook gemeenten zorgen gezamenlijk voor de ontwikkeling, vernieuwbouw, beheer en exploitatie van de stations en hun omgeving, ieder met zijn eigen rol en verantwoordelijkheid. De Stationsagenda focust zich daarbij op de publieke belangen van het station, zoals veiligheid, toegankelijkheid en duurzaamheid. De focus op **publieke belangen** betekent ook dat een aantal andere onderwerpen zijn uitgesloten, zoals de exploitatie van het station en stationsvastgoed maar ook de middelen van vervoerders en de diensten en services die zij aanbieden. Deze thema's vallen niet binnen de invloedssfeer van de stationspartijen of liggen slechts bij 1 van de partijen, waarmee gezamenlijke besturing niet aan de orde is. Deze focus maakt het mogelijk de aandacht te richten op die onderwerpen die van algemeen belang zijn, waar de uitdagingen voor de toekomst groot zijn en waar juist een gezamenlijke aanpak kan helpen om onze visie te realiseren.

Hiernaast richt de Stationsagenda zich in eerste instantie ook op de ambities en acties die binnen de **invloedssfeer** van het ministerie van IenW, ProRail en NS Stations liggen. Het belang van het station als multimodaal knooppunt en als verbinder in zijn omgeving wordt wel degelijk erkend. Deze functies hebben daarom een belangrijke plek in de visie op het station. Daar waar het gaat om acties om deze visie te realiseren, vraagt dat zoveel betrokkenheid van andere partijen dat dat niet zinvol is om in de driehoek IenW, ProRail en NS Stations aan te pakken. We werken daarom intensief samen met decentrale overheden en de OV-sector in het programma Toekomstbeeld OV aan de realisatie van de gezamenlijke Actie-agenda OV-knooppunten, waarin juist de **integrale aanpak van stations** en hun omgeving centraal staat. De Stationsagenda heeft een landelijk karakter. De Actie-agenda bevat een programmatische aanpak om individuele OV-knooppunten, waaronder stations, en hun omgeving te verbeteren en zo nodig locaties voor nieuwe stations te verkennen. De relatie tussen beide agenda's en de raakvlakken met andere trajecten zijn in dit document nader beschreven.

De Stationsagenda gaat in eerste instantie uit van bestaande middelen. Daarbinnen kunnen we veel stappen zetten om verbeteringen te realiseren voor de gebruiker. Wij zijn ons ervan bewust dat het kunnen financieren van onze ambities in de huidige tijd niet vanzelfsprekend is. Dat betekent dat we de komende jaren continu met elkaar zullen zoeken naar de prioritering van bestaande middelen en in gevallen van mogelijke ingrijpende fysieke veranderingen aan stations ook naar aanvullende middelen via de cyclus van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De focus op publieke belangen en prioritering van thema's in de Stationsagenda helpt om de benodigde financiering te vinden en/of middelen zo effectief mogelijk in te zetten. Desalniettemin zullen we keuzes moeten maken waarbij ook de financiële haalbaarheid een belangrijke rol speelt.

De Stationsagenda is tot stand gekomen in de periode vanaf medio 2021 tot eind 2022.
Naast ProRail en NS Stations zijn ook **vele andere partijen** die te maken hebben met stations (vervoerders, decentrale overheden, reizigers- en belangenorganisaties, onafhankelijke deskundigen) betrokken door middel van plenaire bijeenkomsten, werkateliers en verschillende bilaterale gesprekken. Bovendien zijn voor een aantal thema's ook multidisciplinaire werkgroepen ingericht. De eindversie is tot stand gekomen na schriftelijke raadpleging van belanghebbenden.

1.

Introductie

Het gaat goed met de vierhonderd treinstations in Nederland

Reizigers waarderen onze stations. Iconische sleutelprojecten zoals Rotterdam Centraal en Arnhem Centraal hebben een enorme ruimtelijk-economische impuls gegeven aan deze stationsgebieden. Veel andere grotere stations, zoals Delft, Tilburg, Driebergen-Zeist en Assen, zijn ook aangepakt en uitgegroeid tot favorieten van reizigers en bewoners. En ook op veel kleine stations zijn de wachtvoorzieningen en de toegankelijkheid ook voor mensen met een beperking verbeterd. Dat wordt door reizigers gezien en gewaardeerd. De reizigerswaardering van stations is in de afgelopen jaren voortdurend gestegen. Reizigers gaven stations in 2021 gemiddeld een rapportcijfer van 7,3. In 2016 was dat nog een 6,9.

Nieuwe ontwikkelingen vragen om een nieuwe integrale visie

Het OV-netwerk levert een belangrijke bijdrage aan de maatschappelijke opgaven waar Nederland in de komende decennia voor staat op het gebied van bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Waar in de afgelopen jaren vanuit het Rijk veel sturing is geweest op de prestaties op het spoor, vragen vele ontwikkelingen nu ook om een integrale visie en een grotere betrokkenheid van het Rijk bij stations.

Stations spelen in toenemende mate een rol in de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitstransitie. Tot 2030 komen er 900.000 nieuwe woningen bij, waarvan een belangrijk deel rondom de stations. Terwijl uit analyses blijkt dat momenteel al op 130 stations één of meerdere capaciteitsknelpunten zijn, neemt het aantal reizigers de komende decennia naar verwachting alleen maar verder toe.[1] Ook aan de aanbodkant wordt het drukker. Er komen meer spoorvervoerders via decentralisatie en de invoering van open toegang op het spoor.

Daarnaast maakt een toenemend aantal aanbieders van deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS) nieuwe soorten ketenreizen mogelijk voor de reiziger. De ruimte voor al deze aanbieders en samenwerking tussen de verschillende partijen vraagt daarmee ook de aandacht. De verschillende opgaven en partijen zoeken allemaal een plek in de beperkte ruimte op en rond het station. De vraag om regie wordt daarmee steeds groter.

Hierbij staat het publieke belang voor een diverse groep gebruikers centraal

De Stationsagenda draagt bij aan een integrale afweging van alle belangen op stations en speelt daarmee in op de toenemende maatschappelijke rol van stations als knooppunten waar gebiedsontwikkeling, trein- stad-, streekvervoer en deelmobiliteit samenkomen.[2] De agenda is de stimulans om de stijgende kwaliteit van stations en de prestaties voor de gebruiker ook in de toekomst vast te kunnen houden.

Stations vormen een cruciaal onderdeel van de drempelloze reis van deur tot deur en zijn unieke publiek toegankelijke ruimten in onze steden en dorpen. Publieke belangen zoals veiligheid, toegankelijkheid en duurzaamheid (voor volledig overzicht, zie schema op pagina 18) zijn essentieel op deze locaties en staan centraal bij elke ontwikkeling. Door publieke belangen in beleid, organisatie en uitvoering centraal te stellen ontstaat uiteindelijk ook de meeste waarde voor de gebruikers van stations. De visie en ambities (hoofdstuk 2) voor stations zijn gericht op de gebruiker in de breedste zin van het woord. Dit zijn uiteraard de trein-, en OV-reizigers, maar bijvoorbeeld ook bezoekers, omwonenden, vervoerders of andere ondernemers op en rondom het station (voor volledig overzicht, zie kader pagina 16).

1 Integrale Mobiliteitsanalyse – Deelrapportage Spoor en BTM (2021).
2 Daarmee helpt de agenda om invulling te geven aan de ambitie rondom hubs uit het Coalitieakkoord 2021-2025 (15 dec 2021), 'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst'.

De Stationsagenda bevat landelijke en overkoepelende ambities voor stations

De Stationsagenda biedt een landelijke visie en ambitie voor het continu verbeteren van de kwaliteit van alle bestaande (en eventuele toekomstige) stations voor alle gebruikers ervan.

Ook bevat de agenda acties om de ambities stap voor stap te bereiken en een focus aan te brengen waar dit het meest nodig is. Daarbij houden we rekening met wat er al loopt en goed gaat en intensiveren we onze inzet op een aantal thema's die gezien toekomstige ontwikkelingen belangrijker worden.

De agenda zorgt er voor dat we op stations de goede dingen doen en de dingen goed doen; dat publieke belangen goed geborgd zijn en blijven. Dit doen we door vooruit te kijken naar het station over circa 20 jaar, als middel om te bepalen welke acties nu nodig zijn om daar te komen. Daarbij houden we er rekening mee dat veel ontwikkelingen moeilijk te voorspellen zijn en ook de financiële middelen door de tijd heen zullen fluctueren. Dit vraagt om een duurzame en toekomstvaste basiskwaliteit en voldoende adaptief vermogen om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen.



Vanuit de huidige stationsordening pakken het ministerie van IenW, ProRail en NS Stations knelpunten en kansen op stations aan

ProRail en NS Stations hebben een belangrijke rol gehad bij de totstandkoming van deze Stationsagenda. ProRail is immers verantwoordelijk voor de uitvoering van de beheerconcessie, waar stations een onderdeel van zijn. Daarnaast staan ProRail en NS Stations aan de lat voor de uitvoering op stations als eigenaren en verantwoordelijken voor de ontwikkeling, de bouw, het beheer, onderhoud en de exploitatie. In bijlage 1 worden de rollen en verantwoordelijkheden van de belangrijkste partijen op stations nader toegelicht. De samenwerking tussen ProRail en NS Stations heeft geleid tot het huidige hoge kwaliteitsniveau van stations en biedt geen reden om de huidige eigendom- of zeggenschaps-verhoudingen te wijzigen. Dit is in 2020 door het kabinet geconcludeerd en door de Tweede Kamer onderschreven.[3]

Uit het achterliggende onderzoek is naar voren gekomen dat de beheertaak van ProRail en de huidige eigendoms- en zeggenschapsverhoudingen op stations goed functioneren, maar dat er ook enkele resterende aandachtspunten zijn.[4] Deze Stationsagenda biedt het kader om hier aan te werken. Het is een integrale visie en beleidsagenda met concrete afspraken rond belangrijke thema's. Een goed functionerende driehoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) met ProRail en NS Stations is hier een belangrijke randvoorwaarde voor. Daarbij dienen we rekening te houden met de mogelijke toekomstige zbo-vorming van ProRail en de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet, waar IenW momenteel aan werkt. In hoofdstuk 3 wordt de samenwerking in de driehoek IenW-ProRail-NS Stations verder uitgewerkt. Daarin is ook oog voor de rol van andere stakeholders, zoals decentrale overheden, vervoerders, maatschappelijke organisaties en burgers.

De Stationsagenda is het begin van een gezamenlijk proces dat leidt tot verdere kwaliteitsverbetering

De visie en ambities uit dit document vormen de basis voor een meerjarige agenda. Niet alles kan tegelijkertijd. Sommige zaken kennen een lange doorlooptijd of vragen investeringen.

Voor de eerste fase van realisatie (2023-2024) van de Stationsagenda heeft IenW daarom in samenspraak met ProRail, NS Stations en een brede groep stakeholders tien prioritaire thema's geselecteerd om mee te starten (zie bijlage 2). Deze thema's raken allen sterk aan de publieke belangen op stations. De ambities voor deze thema's zijn in hoofdstuk 2 uitgewerkt en vormen de basis voor de acties in de uitvoeringsagenda. De uitvoeringsagenda is dynamisch. We leren, stellen bij en ronden gaandeweg thema's af of voegen nieuwe thema's toe. Dit proces wordt ook in de uitvoeringsagenda nader beschreven. De publicatie van de Stationsagenda en eerste versie van de uitvoeringsagenda is daarmee een eerste stap in een meerjarig proces, waarin IenW, ProRail en NS Stations intensief samen verder werken aan stations van de toekomst. Uiteraard zijn ook andere partijen, zoals gemeenten en vervoerders, nodig om deze visie op stations te bereiken.
Dit document laat zien waar dit het geval is en benoemt acties om de samenwerking met deze partijen rond de genoemde ambities vorm te geven.

3 Kamerstukken II 2019/20, 29984, nr. 899.
4 Rapport Onderzoek ordening stations: eigendoms-, exploitatie en verantwoordelijkheidsverdeling op stations (RHDHV, 2020).

Stations in Nederland in 2022

TOTAAL excl. enkele evenementenstations

396

VERDELING IN STATIONSKLASSEN

< 1.000
in- en uitstappers per dag
110 haltes

1.000 - 10.000
in- en uitstappers per dag
230 basis

10.000 - 25.000
in- en uitstappers per dag
27 plus

75.000+
in- en uitstappers per dag
7 kathedralen

25.000 - 75.000
in- en uitstappers per dag
21 mega

REIZIGERSAANTALLEN OP EEN GEMIDDELDE WERKDAG (2019)

Hoogste: Utrecht Centraal
200.000

Laagste:
Eemshave,
Enschede de Eschmarke,
Eygelshoven Markt,
Glanerbrug
50

GEBOUW

222
stations **met** een stationsgebouw

174
stations **zonder** een stationsgebouw

FIETS PARKEERPLEKKEN
515.000

SPOORVERVOERDER

225
stations met **alleen NS**

27
stations met **NS en regionale vervoerder**

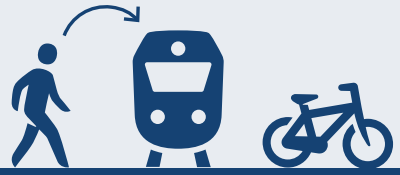
142
stations met **alleen regionale vervoerder**

Gebruikers van station

Diverse groepen maken gebruik van het station en/of de stationsomgeving. Sommigen dagelijks, anderen slechts sporadisch. De inrichting dient te passen bij de behoeften van deze groepen en de variëteit binnen deze groepen.

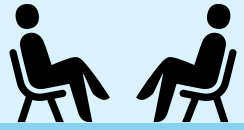
Reiziger

Maakt op of rondom het station gebruik van het mobiliteitsaanbod, zoals het OV, deelmobiliteit en/of de fiets.



Bezoeker

Reist niet, maar maakt gebruik van de voorzieningen op het station, bijvoorbeeld voor een winkelbezoek of een ontmoeting.



Passant

Gebruikt het station als verbinding om van de ene kant van het spoor naar de andere kant van het spoor te komen.



Vervoerder/Mobiliteits-aanbieder

Biedt op of rondom de stations mobiliteitsdiensten (OV, taxi, deelmobiliteit) aan en eventueel bijbehorende kaartverkoop, in- en uitcheckvoorzieningen en reisinformatie. Huurt mogelijk ook een ruimte op het station voor personeel.



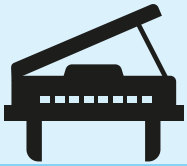
Aanbieder van (commerciële) diensten

Gebruikt een ruimte op of rondom het station om daar (commerciële) diensten aan te bieden voor reizigers en bezoekers van het station(sgebied). Kan een retaildochter zijn van NS Stations, maar ook een andere onderneming.



Maatschappelijk initiatief

Ontplooit maatschappelijke activiteiten op of rondom het station, vaak gerund door een groep actieve vrijwilligers, die bijdragen aan de levendigheid van het gebied.



Exploitant

Exploiteert de bewaakte fietsenstallingen of P+R faciliteiten op of rondom het station. Vaak gebeurt dit door NS Stations, en in sommige gevallen door gemeenten.



Uiteraard zijn er veel meer partijen betrokken bij stations. Niet als gebruiker, maar wel als bijvoorbeeld beleidsmaker, financier of verantwoordelijke voor het beheer en onderhoud of de dagelijkse operatie. De rollen en verantwoordelijkheden van deze partijen zijn weergegeven in bijlage 1.

De beleving van reizigers op stations

SBM

De StationsBelevingsMonitor (SBM) meet de reizigers-tevredenheid 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.

- veiligheid
- uitnodigend
- oriëntatie
- doorstroming
- wachttijdbeleving
- reinheid
- sfeervol
- stationsomgeving
- station & perron algemeen

Sinds

2013

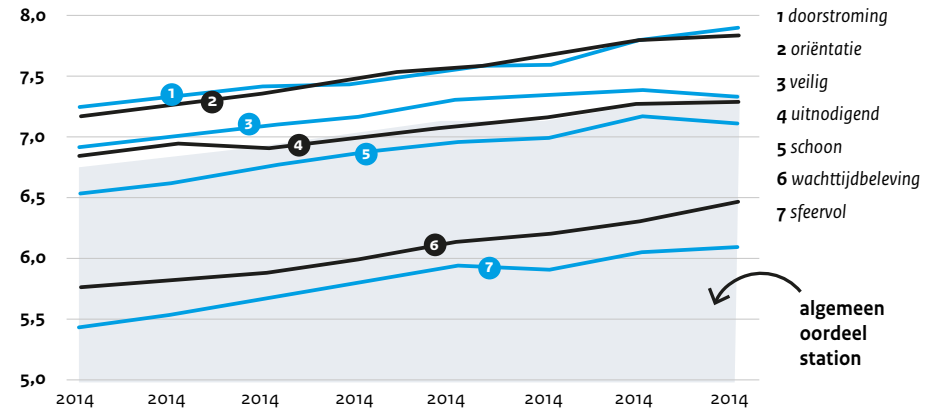
elk kwartaal uitgevoerd waardoor het mogelijk is trends te identificeren.

Onderzoekbureau I&O Research voert het onderzoek uit in opdracht van ProRail en NS Stations

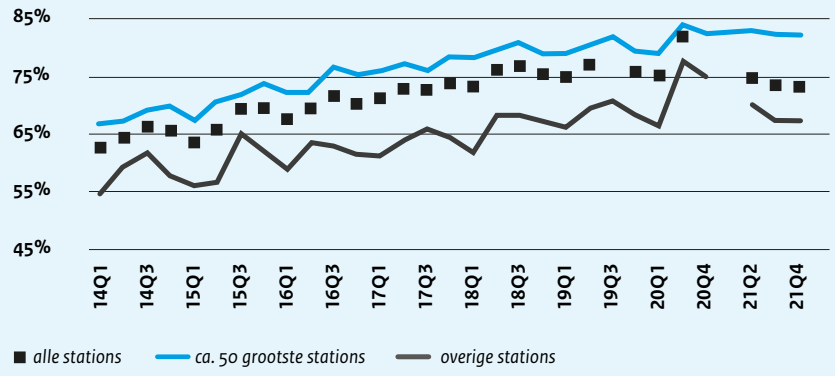
80.000

reizigers doen mee met de steekproef

Score SBM op thema's



% Reizigers dat een 7 of hoger geeft in SBM



Grootste stijgers

Assen
volledig verbouwd
5,6 (2016) → 7,6 (2021)

Driebergen-Zeist
volledig verbouwd
6,3 (2016) → 8,0 (2021)

Bergen op Zoom
deels verbouwd
5,6 (2016) → 7,1 (2021)

De SBM is niet de enige relevante manier om de ontwikkeling van stations te meten. Andere klanttevredenheidsonderzoeken zoals de Ketenbelevingsmonitor, Retailonderzoek, Vervoerdersonderzoek belichten andere aspecten en zijn ook zeer waardevol. Ook het gebruik van meer objectieve maatstaven is hierop aanvullend altijd nodig.

Publieke belangen op stations

Stations vervullen een essentiële maatschappelijke functie. De meeste investeringen in de ontwikkeling, (ver)bouw, beheer en onderhoud van stations worden dan ook gedaan met publieke middelen vanuit het Rijk. Het is daarom van groot belang dat het publieke belang goed wordt meegewogen bij de besluitvorming over stations en dat investeringen vanuit publieke middelen goed verantwoord kunnen worden. Sturing vanuit de Stationsagenda is dan ook gerechtvaardigd en richt zich op de volgende publieke belangen op stations.

Capaciteit en kwaliteit

Stations met een hoge capaciteit en kwaliteit zorgen voor een goede in-, uit- en overstap en de ontsluiting van wonen, werken en recreatie.



Bereikbaarheid

Stations als multimodaal knooppunt dienen goed bereikbaar te zijn en voldoende adequate overstapmogelijkheden op verschillende vormen van mobiliteit te bieden. Zo faciliteren ze een optimale reis van deur tot deur met verschillende (openbare) vervoersmodaliteiten.



Veiligheid

Elke gebruiker van het station dient zich veilig door het station te kunnen verplaatsen (fysieke veiligheid: veilige transfer en looproutes). Ook dienen reizigers zich veilig te voelen op het station (sociale veiligheid).



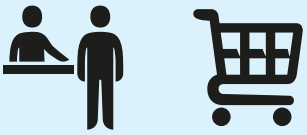
Toegankelijkheid

Iedereen dient van het OV gebruik te kunnen maken. Het station dient hiervoor toegankelijk ingericht te zijn voor mensen met een beperking (ook tijdens een verbouwing).



Comfort

Goed onderhouden stations met voldoende voorzieningen dragen bij aan het ervaren comfort van het station en daarmee aan de beleving van de reiziger van de reis van deur tot deur.



Duurzaamheid

Stations bundelen duurzame mobiliteitsvormen en dienen tijdens alle levensfases bij te dragen aan de doelstellingen van het Rijk rond duurzaamheid, circulariteit en klimaat.



Gelijk speelveld

OV-vervoerders (spoor, stads- en streekvervoer) en andere aanbieders van mobiliteit en diensten worden ten aanzien van vergelijkbare partijen gelijk behandeld en krijgen waar mogelijk toegang tot het station en de stationsomgeving, zodat aan alle reizigers een kwalitatief hoog-waardige reiservaring geboden wordt. Vervoerders dienen daarbij de mogelijkheid te krijgen zich te profileren op stations waar zij halteren.



Adequate reisinformatie

Reisinformatie van verschillende vervoerders dient op een goede manier bij elkaar te komen op een station, onder andere via bewegwijzering. De reiziger wordt daarmee optimaal gefaciliteerd in de reis van deur tot deur.



Verbinding met omgeving

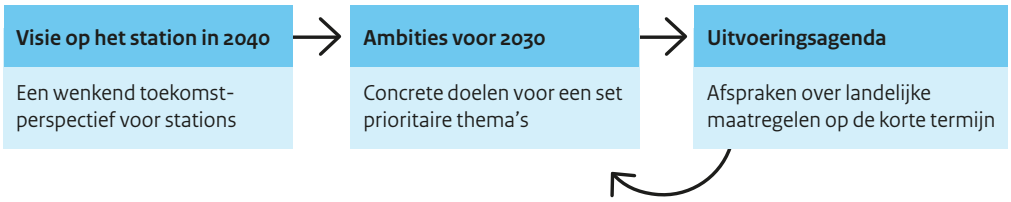
Stations dienen goed ingebed te zijn in hun omgeving, ze vormen zowel een fysieke schakel in de openbare ruimte, als een sociale schakel voor de lokale gemeenschap.



2.

Visie op het station in 2040

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), ProRail en NS Stations werken dagelijks - in samenspraak met belanghebbenden zoals reizigers, vervoerders, decentrale overheden en belangenorganisaties - aan het verbeteren van de kwaliteit van de circa 400 treinstations in Nederland.
Dit hoofdstuk bevat een wenkend toekomstperspectief voor het station in 2040 en ambities voor 2030 voor een eerste set prioritaire thema's. De uitvoeringsagenda bevat korte termijn afspraken die bijdragen aan het behalen van de ambities in dit hoofdstuk.



Algemene visie op het station in 2040

Stations zijn belangrijke schakels in de OV-reis en vervullen een cruciale maatschappelijke functie door mensen toegang te geven tot mobiliteit.
Door de stijgende kwaliteit worden mensen verleid van het station en duurzame vormen van mobiliteit gebruik te maken voor binnenlandse en internationale reizen. Zo helpen stations bij te dragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid in onze steden en dorpen.

In de komende decennia werken we aan een zo comfortabel mogelijke in-, uit- en overstap voor alle vormen van mobiliteit die op stations samenkomen. We willen stations waar gebruikers graag komen en waar merkbaar gedacht is vanuit hun beleving en belangen. De gebruiker ervaart geen drempels, maar gemak, keuzemogelijk-heden en gastvrijheid.

We streven er naar dat de kwaliteit van alle stations hoog is, terwijl elk station een uniek en herkenbaar karakter en functioneren heeft. Kleinere stations hebben een hoogwaardige basiskwaliteit, grotere stations en hun omgeving functioneren ook steeds meer als bestemming, bijvoorbeeld om af te spreken of te vergaderen. De zakelijke en recreatieve voorzieningen op stations zijn er als deze van toegevoegde waarde zijn en maken deze stations-gebieden tot aantrekkelijke vestigings- en verblijfsplaatsen.

Door goed te begrijpen wat de functie van het station in het netwerk en in de plaats is en wat de behoeften van de gebruiker zijn, kan per station bepaald worden wat de benodigde functionaliteit, voorzieningen en mogelijke extra's zijn. Als het station primair een forensenstation is en als opstaphalte fungeert, stellen we de basis voorop (een goede transfer, voldoende ruimte voor voetganger en fietser en voldoende veiligheid in de avonduren). Voor een ander station kan dat een uitgebreider pakket zijn; het is maatwerk.

Stations vormen ook steeds meer de toegangspoorten tot steden en dorpen. Ze hebben hoogwaardig ingerichte entrees en worden daardoor steeds minder als barrière ervaren. Via ruimtelijke vormgeving, een goede inpassing en een nauwe samenwerking met omgevingspartijen dragen stations bij aan de kwaliteit van en toegang tot het stationsgebied en verder.

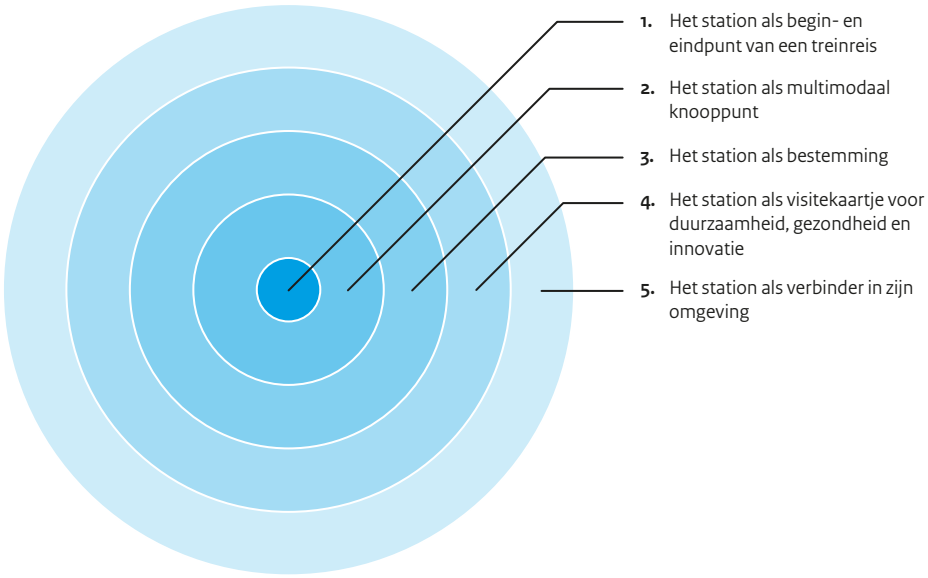

CAFÉ
HAMZA'S
CENTRAAL STATION
EXPO
P&R

Algemene ambities 2030

> 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 Stations-belevingsmonitor. Ook bij de verwachte toename van het aantal gebruikers van stations in de komende decennia streven we naar een verbetering in het reizigersoordeel en ambieren 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 reizigers-oordeel 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.

Functies van een station

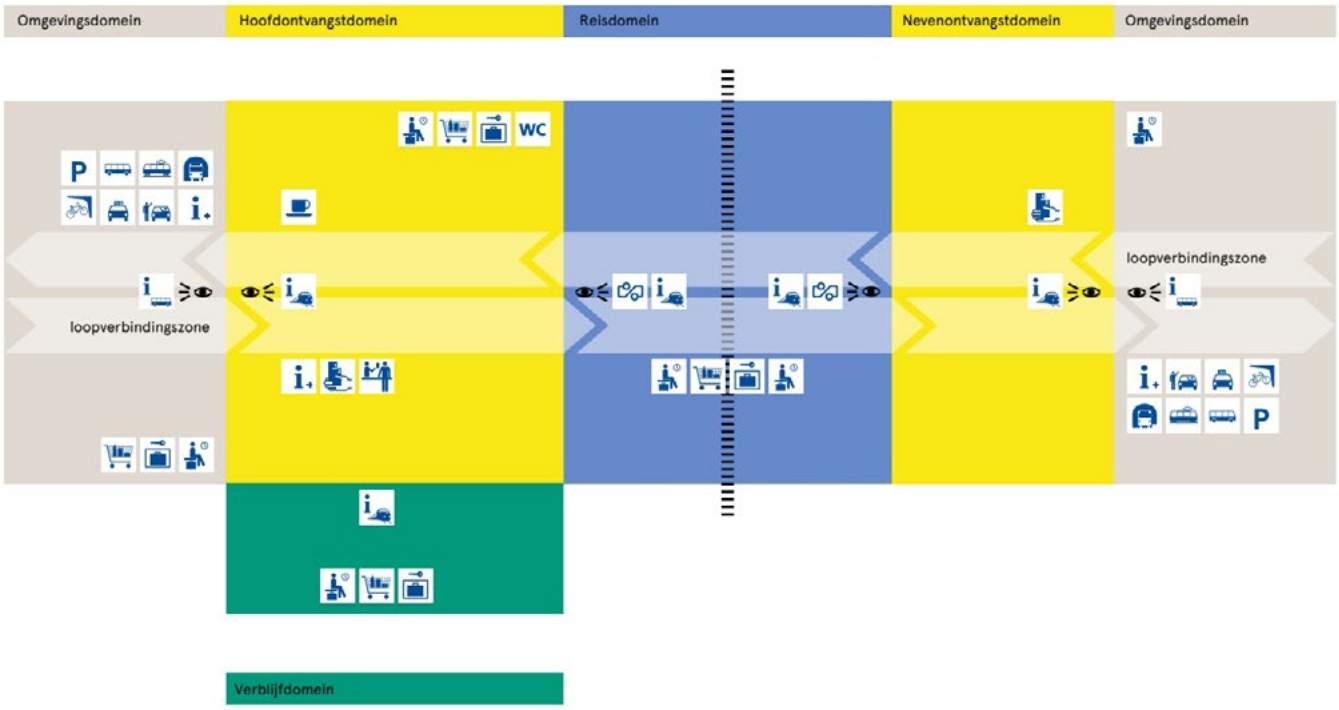
Stations vervullen vijf hoofdfuncties.



Naarmate de cirkel groter wordt, is de geografische scope groter en ook het aantal partijen dat nodig is om onderstaande visie en ambities te bereiken.
De functie van het station als begin- en eindpunt van een treinreis richt zich op in- uit- en overstappers en speelt zich met name af in het reisdomein (op het perron en de looproutes daar naar toe) en in het ontvangstdomein, waar bijvoorbeeld de vervoerbewijzen worden verkocht en de reisinformatie te vinden is. Onderstaand staat een visuele weergave van deze domeinen, zoals vastgelegd in het landelijke Stationsconcept.

De andere vier functies worden weer meer in de andere stationsdomeinen, bijvoorbeeld in de stationsomgeving, gerealiseerd.

Voor elk van de functies hebben wij in onderstaande tekst een langetermijnvisie opgesteld.



Schematische weergave stationsdomeinen, Het Stationsconcept (2012), wordt momenteel geupdatet.

Niet alles kan tegelijkertijd. Sommige zaken kennen een lange doorlooptijd of vragen investeringen. Bovendien is niet op alle stations direct ruimte voor alle aspecten uit de visie. Voor de eerste fase van realisatie van de Stationsagenda hebben we daarom in samenspraak met stakeholders de publieke belangen op stations geconcretiseerd naar een eerste set van prioritaire thema's om mee te starten, zie ook bijlage 2. Meerwaarde voor de gebruiker was daarbij een belangrijk criterium, Deze thema's vormen bij elkaar een mooie, brede weergave van thema's die op een station spelen.
Voor deze thema's zijn in onderstaande tekst ook concrete ambities geformuleerd.

Om praktische redenen is in het proces van de totstandkoming van de Stationsagenda gekozen om de thema-ambities steeds te plaatsen bij de functie waar deze het meeste aan relateren en niet te herhalen bij de andere functies waar ze ook deels bij passen. De ambities voor sociale veiligheid en toegankelijkheid gelden bijvoorbeeld ook voor de stationsomgeving. De volgorde van de thema's zegt daarnaast ook niets over de prioriteit.

HOOFDFUNCTIES VAN EEN STATION	EERSTE 10 PRIORITAIRE THEMA'S
1. Het station als begin- en eindpunt van een treinreis	Transfercapaciteit Sociale veiligheid Toegankelijkheid
2. Het station als multimodaal knooppunt	Fietsparkeren Deelmobiliteit Reisinformatie Profilering van vervoerders
3. Het station als bestemming	Wachten, verblijven en ontmoeten Maatschappelijke initiatieven
4. Het station als visitekaartje voor duurzaamheid, gezondheid en innovatie	Duurzaamheid
5. Het station als verbinder in zijn omgeving	Voorlopig geen thema aan gekoppeld. Wordt opgepakt in Actie-agenda OV-knooppunten

Visie op het station als begin- en eindpunt voor een treinreis

De kernfunctie van elk station is om de treinreis te faciliteren voor in- uit- en overstappers. Deze functie wordt primair gefaciliteerd door het ministerie van IenW, ProRail en NS Stations, elk vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheid. Deze functie wordt ingevuld in het reisdomein en het ontvangstdomein van het station.

Het station is er voor elke gebruiker

Alle stations zijn zowel fysiek als digitaal inclusief en de gebruiker staat er centraal. Bij het ontwerp, de bouw, de exploitatie en de doorontwikkeling van stations wordt rekening gehouden met alle doelgroepen en hun verschillende behoeften: jongeren, ouderen, doorgewinterde gebruikers, incidentele gebruikers, internationale gebruikers, etc. Ook gebruikers met een motorische, auditieve, visuele of verstandelijke beperking ervaren het station als toegankelijk en uitnodigend. De primaire gebruiker voor het station is de OV- reiziger. Voor niet-reizigers zijn er bij de locatie passende (maatwerk)voorzieningen voor een winkelbezoek of een ontmoeting. Mensen die in de omgeving van een station werken of studeren, omwonenden, bezoekers en passanten voelen zich thuis op en rond het station en komen er graag, onafhankelijk van het weer of het tijdstip van de dag. De drempel om van het station en het OV gebruik te maken is laag en daarmee wordt duurzaam reizen gestimuleerd.

Het station faciliteert een snelle en gemakkelijke treinreis

Het in- uit- of overstappen op een station is eenvoudig. De inrichting van stations is overzichtelijk, robuust en toekomstbestendig met brede obstakelvrije looproutes en perrons. Looproutes zijn kort en overzichtelijk, de gebruiker vindt intuïtief de weg. De capaciteit is voldoende om pieken in reizigersaantallen veilig af te vangen en voor de reiziger om de trein veilig, snel en ongehinderd te bereiken. De toekomstvaste bereikbaarheid van het station als OV-knooppunt en de vloeiende transfer zijn de basis voor een goed functionerend station en vormen het uitgangspunt voor keuzes binnen programma's, inrichting en beheer.
Het consistent toepassen van een uniform Stationsconcept vergroot de voorspelbaarheid.[5] De beweegwijzering en informatievoorziening zijn zodanig goed dat het gebruik van het station gemakkelijk is. Ook voor internationale reizigers is de overstap en wachttijd op het station comfortabel en is de informatievoorziening over de reis, route en voorzieningen er op orde.
Dit geldt zowel op de grotere intercitystations waar internationale treinen halteren, als de kleinere stations aan de landsgrenzen. Hiermee leveren stations een bijdrage aan het aantrekkelijker maken van internationale treinreizen als alternatief voor vliegverkeer.

Het wachten op een station is comfortabel en veilig

Als reizigers moeten wachten op een station, dan is dit zo aangenaam en comfortabel mogelijk. Stations bieden comfortabele faciliteiten om op of nabij het perron overdekt en beschut tegen regen, wind en zon te wachten met voldoende zitplaatsen. Op de grotere stations zijn er mogelijkheden om de wachttijd vermakelijk en/of nuttig door te brengen. Wachten wordt hierdoor niet meer ervaren als tijdverlies, maar als toevoeging aan de reis. Het station voelt sfeervol aan door kwalitatief hoogwaardige vormgeving,

5 Spoorbeeld – Het Stationsconcept (2012).


Driebergen-Zeist
Busstation
Zeist
Princenhof
Driebergen
Landgoed de Reehorst/
Antropia

het koesteren en onderhouden van cultuurhistorisch erfgoed, de toepassing van inspirerende kunst en door passend gebruik van verlichting en planten. Stations worden goed onderhouden en zijn schoon. Dit stimuleert gebruikers onbewust om er ook zorgvuldig mee om te gaan.

Het station is sociaal veilig ingericht en het risico op (cybersecurity)aanvallen en aanslagen is beperkt. De gebruiker kan zich goed oriënteren, heeft goede zichtlijnen en er zijn zo min mogelijk obstakels of donkere hoeken. De voorzieningen op en rondom het station zijn zodanig dat er vaak ogen en oren aanwezig zijn en het levendig aanvoelt. Op tijdstippen dat dit minder is, zijn er voorzieningen aanwezig om de veiligheid te verhogen, zoals licht- en geluidssystemen of mogelijk camerabewaking. Vanwege de grote invloed van de omgeving van het station op sociale veiligheid, spelen hier partijen zoals de vervoerder, de gemeente, de politie en andere lokale instanties ook een belangrijke rol in.

Onze ambities rond prioritaire thema's voor 2030

Transfercapaciteit

> 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.

Sociale veiligheid

> We zorgen er samen met onze partners voor dat het behaalde niveau van sociale veiligheid op stations behouden blijft en waar mogelijk verbetert.[6]
> 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.

Toegankelijkheid

> 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.[7]
> 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.

6 Conform de ambitie in het Landelijk Convenant Sociale Veiligheid 2020-2025.
7 EU verordening betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit betreffende toegankelijkheid van het spoorwegsysteem in de Unie voor gehandicapte personen met beperkte mobiliteit (Technical Specifications for Interoperability Persons with Reduced Mobility, version 2014).


CENTRAAL

Visie op het station als multimodaal knooppunt

In bredere zin vervullen de meeste stations ook de rol van multimodaal knooppunt, waarin de in-, uit- en overstap op andere duurzame vormen van mobiliteit wordt gefaciliteerd. Deze functie wordt ingevuld in het ontvangstdomein maar ook het omgevingsdomein van het station. Daarom zijn voor het succesvol realiseren van deze functie meer partijen nodig, waaronder ook concessieverleners, gemeenten, vervoerders en mobiliteitsaanbieders.

Het station verknoopt een rijk mobiliteitsaanbod

Alle modaliteiten op een station (trein, stads- en streekvervoer, langeafstandsbussen, taxi, auto, deelmobiliteit) zijn goed op elkaar en op de voetganger en fietser aangesloten. Het mobiliteitsaanbod op het station is breed, goed afgestemd op de lokale behoefte en fysiek goed geïntegreerd voor een snelle overstap. Reizigers worden optimaal van deur tot deur bediend met goede aansluitingen op alle vormen van voor- en natransport, ook bij eventuele verstoringen. Fietsenstallingen en stations lopen soepel in elkaar over en maken de keuze voor het OV aantrekkelijk. De combinatie (deel)fiets-OV blijft populair en draagt sterk bij aan de bereikbaarheid van centrumgebieden. Bovendien draagt de grote hoeveelheid fietsers bij aan de gezondheid en luchtkwaliteit. Ook faciliteren stations de automobilist om gemakkelijk en comfortabel op de trein over te stappen.

Op een overzichtelijke en eenvoudige wijze wordt de reiziger in staat gesteld een optimale keuze te maken voor zijn of haar reis op basis van de bestemming en onafhankelijk van de modaliteit. Door middel van integrale en persoonlijke reisinformatie en een goede bewegwijzering en inrichting (met zo min mogelijk fysieke scheidingen) wordt de reiziger begeleid naar de modaliteit die op dat moment het beste past.

De diverse deelmobiliteitsconcepten (deelfiets, deelauto en micromobiliteit) zijn maximaal gekoppeld. Het aanbod van deelmobiliteit is afgestemd op de lokale behoeften en die van de reizigers en sluit aan op de positie van het station in het netwerk. In stedelijk gebied is het aanbod gericht op kortere afstanden en een hoogstedelijke omgeving, in landelijker gebied is het aanbod geschikt voor het afleggen van langere afstanden als aanvulling op het OV- aanbod. Ondanks de verschillende aanbieders is het aanbod wel landelijk herkenbaar. Lichte elektrische voertuigen, zoals elektrische (bak)fietsen, zijn volledig geïntegreerd in het aanbod van voorzieningen.

Het station is adaptief en faciliteert nieuwe ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit

De toekomst van mobiliteit kent veel onzekerheden. De groei van internationaal treinvervoer, langeafstandsbusvervoer, deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS), of de introductie van nieuwe vervoermiddelen is moeilijk te voorspellen. Evenals de snelheid waarmee technologieën zoals rijtaak ondersteunende systemen in de komende decennia in het OV en het verkeer rondom stations ingeburgerd zijn. Stations en stationsgebieden worden daarom adaptief vormgegeven en houden voldoende ruimtelijke reserveringen om toekomstbestendige mobiliteitsinnovaties in te passen. In de fysieke ruimte en in de planvorming wordt rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen zoals benodigde routes en voorzieningen voor autonome voertuigen en deelmobiliteit.

Onze ambities rond prioritaire thema's voor 2030

Fietsparkeren

> 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.

Deelmobiliteit

> Het station is een katalysator voor het gebruik van deelmobiliteit. Een toenemend deelmobiliteits-aanbod 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 een collectief vervoer, dan deelmobiliteit en als laatst pas de privéauto (STOMP-principe). Op die manier blijft het station voor iedereen bereikbaar.

Reisinformatie

> 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.

Profilering van vervoerders

> Gebruikers van een station weten de diensten van verschillende OV-vervoerders en OV-concessie-verleners 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.



Visie op het station als bestemming

Een deel van de stations fungeert ook als bestemming om te bezoeken en samen af te spreken voor niet-reizigers. Deze functie wordt ingevuld in het verblijfdomein van het station, maar ook in het omgevingsdomein. Daarom zijn voor deze functie meer partijen nodig, waaronder gemeenten en ondernemers in de omgeving van het station.

Het station vervult een belangrijke functie als levendig middelpunt van een stad of dorp

In de grote steden heeft het stationsgebied de kenmerken en kwaliteit van een hoogstedelijk centrumgebied met volop voorzieningen en diensten en plaats voor wonen, werken, recreëren en winkelen. In de kleine steden, dorpen en wijken biedt het station en zijn directe omgeving ruimte voor lokaal relevante functies en stimuleert het het ontstaan van sociaal contact en netwerken. Op landelijk gelegen stations is het station landschappelijk ingebed en zo mogelijk een buitenpoort: een vertrekpunt voor recreatie in het omliggende landschap en de natuur.

Het station functioneert als een centrale en levendige plek in de omgeving die naast mobiliteit ook andersoortige activiteiten stimuleert en faciliteert. Omgevingspartijen en burgers voelen zich betrokken bij het station en dragen hun steentje bij. Op en rondom het station is een aantrekkelijk programmering, waarbij culturele organisaties en sociale ondernemers de ruimte krijgen om activiteiten uit te rollen. Stationsruimtes worden goed benut en zorgen voor levendigheid in de stationsomgeving. De positieve bijdrage aan het station en de omgeving en het gewenste inclusieve en verbindende karakter staan voorop bij het bepalen van een geschikte invulling voor de ruimtes.

Steeds meer mensen gebruiken het station als plek om elkaar te ontmoeten en er langer te verblijven Afhankelijk van de functie, schaal en ligging van een station komen er naast de basisvoorzieningen voor een goede transfer aanvullende voorzieningen bij die het station en zijn omgeving ook een interessante plek maken om elkaar te ontmoeten en er te verblijven. Zowel reizigers als bewoners vinden ruimte op en rondom deze verblijfsstations voor ontmoeting en voor recreatie. Ook voor werken en vergaderen zijn deze stations een steeds aantrekkelijkere locatie.

Het aanbod van voorzieningen op stations is maatwerk en lokaal in te vullen: breed en divers aanbod, verrassend en onderscheidend (van de omgeving). De voorzieningen zijn een goede mix van commercieel en maatschappelijk en zijn toegankelijk en betaalbaar voor mensen uit diverse doelgroepen.

Het ontwerp van stations weerspiegelt de lokale identiteit, met generieke kenmerken voor landelijke herkenbaarheid

We hanteren op elk station de landelijke ontwerpprincipes uit het Spoorbeeld. Hierdoor herkent de gebruiker steeds weer vertrouwde elementen. Tegelijkertijd worden stations locatiespecifiek ontworpen, met een ontwerp dat past bij de omgeving en de functie van het station. Stationsgebouwen zijn aantrekkelijk, hoogwaardig en duurzaam vormgegeven en ingericht en kennen een grote diversiteit in architectuur, waarbij de gebruiker ook steeds ervaart dat hij op een unieke plek aankomt.

Stations worden mooi oud. Op en rondom het station is aandacht voor de geschiedenis van de locatie, het spoor en het station en bijzondere cultuurhistorische waarden en karaktervolle oude elementen.

Onze ambities rond prioritaire thema's voor 2030

Wachten, verblijven en ontmoeten

> 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.

Maatschappelijke initiatieven

> Op steeds meer stations krijgen sociale, culturele en maatschappelijke initiatieven, die passen bij de locatie, de mogelijkheid om hun activiteiten te ontplooien.
> 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.

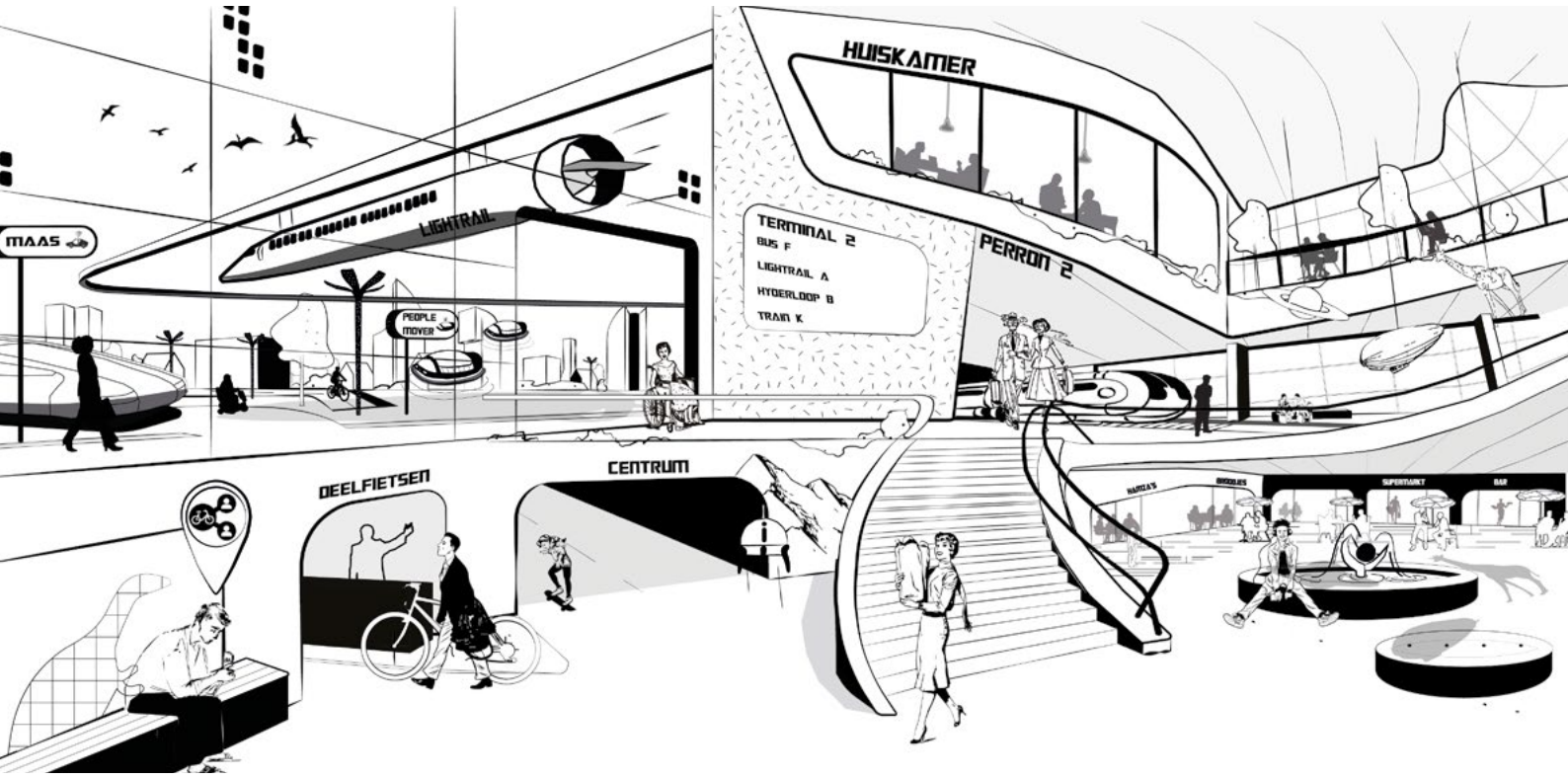
Visie op het station als visitekaartje voor duurzaamheid, gezondheid en innovatie

Elk station kan ook een functie vervullen op het gebied van duurzaamheid, gezondheid en innovatie. Deze functie kan in alle domeinen worden vervuld: het reisdomein, ontvangstdomein, verblijfdomein en omgevingsdomein. Alle partijen met een rol op en rondom het station kunnen hier een bijdrage aan leveren.

Het station en de omgeving zijn groen, duurzaam en klimaatbestendig ingericht

Stations dragen bij aan de duurzame mobiliteitstransitie en zijn daarnaast ook zelf een koploper op het gebied van duurzaamheid. Door toekomstbestendig te ontwerpen, ruimtes goed te benutten en functies te combineren, wordt de behoefte aan verbouw en nieuwbouw zo veel mogelijk beperkt. Bijvoorbeeld door samenwerkingen aan te gaan voor dubbelgebruik (van bijvoorbeeld parkeerplekken) met omliggend vastgoed.

Het energiegebruik van het station wordt beperkt, onder andere door zuinige verlichting, liften en roltrappen. De gebruikte energie wordt duurzaam op, bij en door het station opgewekt en voorziet in de behoefte van het station zelf, en soms zelfs van de omgeving. De toegepaste materialen en constructies in en rond het station zijn maximaal circulair, demontabel, hebben een lage CO_2 voetafdruk en zijn waar mogelijk bio-based. Ook op andere vlakken wordt de CO_2 uitstoot beperkt, bijvoorbeeld tijdens de bouw.



Zowel het station als de omgeving zijn natuurinclusief en biodivers ontworpen en ingericht met aandacht voor klimaatadaptatie. Dit draagt bij aan een aantrekkelijke en maximaal groene openbare ruimte en helpt hittestress en wateroverlast te voorkomen.

Gebruikers van het station worden gestimuleerd tot een gezonde en duurzame levensstijl

Stations functioneren als "blue zones" in hun omgeving: plekken waar een gezonde levensstijl centraal staat. Ze worden steeds meer een visitekaartje voor gezond, duurzaam en inclusief (samen)leven. De bezoeker van het station of de omgeving wordt gestimuleerd tot een gezonde levensstijl. Het voedingsaanbod is gezond en gevarieerd, zowel in de winkels en horeca als in de automaten. Via subtiele duwtjes en beloningen wordt de gebruiker gefaciliteerd om een gezonde keuze te maken. In het station en in de omgeving zijn er diverse mogelijkheden voor sport en beweging en is alles rookvrij ingericht. Ondernemers reduceren en scheiden hun afval en de gebruikers worden hier ook toe gestimuleerd.

Het station functioneert beter door slim gebruik van (open) data en technologie

Het station van de toekomst kent (binnen de grenzen van de privacywetgeving) technologie in alle toepassingsmogelijkheden. Technologie helpt om het gebruiksgemak te vergroten; zo ondersteunen intelligente apps en *artificial intelligence* reizigers met begeleiding, snel instappen, sfeer, reisinformatie en services. Het station biedt (experimenteer)ruimte voor innovaties op basis van de nieuwste inzichten. Hierbij staat inclusiviteit en gebruiksgemak altijd voorop en is *design for all* altijd het uitgangspunt. Waar nodig is naast technologie ook menselijke ondersteuning voor de kwetsbare gebruikers. Technologie draagt daarnaast ook bij aan het beheer en onderhoud van het station en aan het monitoren van de drukte en veiligheid. Met sensoren, camera's en drones wordt bijvoorbeeld het gebruik en de staat van assets, loopstromen of luchtkwaliteit gemonitord om processen efficiënter te maken en tijdig bij te kunnen sturen.

Onze ambities rond prioritaire thema's voor 2030

Duurzaamheid

- We streven er naar 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.

Visie op het station als verbinder in zijn omgeving

Elk station kan ook een functie vervullen in het richten en ordenen van ruimtelijke ontwikkelingen. Stationsgebieden vormen interessante locaties voor woningbouw en verstedelijking. De stations zelf kunnen daarbij belangrijke verbindingen vormen tussen de verschillende wijken aan weerszijden van het spoor. Deze functie kan in het ontvangstdomein, verblijfdomein en omgevingsdomein worden vervuld. Alle partijen met een rol op en rondom het station kunnen hier een bijdrage aan leveren.

Het station en de omgeving zijn toegankelijk en de voetganger en fietser krijgen er ruim baan

Iemand die zich door het station en de stationsomgeving begeeft ervaart zo min mogelijk drempels. Er zijn overal begaanbare toegangsmogelijkheden zonder onnodige belemmeringen of barrières, en de entrees van het station zijn makkelijk te vinden. De toegang tot bus, tram en metro op het station is breed opgezet, toegankelijk voor mensen met een beperking, conflictvrij te bereiken en biedt snel overzicht.

In de omgeving van het station staan de voetganger en fietser centraal. Op en rond grotere stations zijn vervoersstromen zoveel mogelijk ontvlochten en fysiek gescheiden zodat stromen elkaar niet in de weg zitten en er maximaal ruimte is voor voetganger en fietser. Op kleinere stations zijn de verkeersstromen ook veilig en gescheiden ingericht maar wel gebundeld, zodat langs die stromen reuring ontstaat en gebruikers voelen dat ze niet alleen zijn. Steeds meer reizigers die een korte afstand tot een station afleggen, doen dit te voet. Een voetganger heeft weinig ruimte nodig; alles wat hij nodig heeft is een aantrekkelijke en veilige route van en naar het station.

Het stationsgebied wordt integraal en in participatie ontwikkeld

Het station vloeit soepel over in de omgeving en het hele gebied kent een grote verbondenheid. Beide zijden van het spoor worden door aantrekkelijke routes verbonden voor reizigers en soms ook voor passanten. Onderdoorgangen en traverses zijn breed, goed toegankelijk, (sociaal) veilig en hoogwaardig ingericht.

Je weg vinden binnen het station, maar ook tussen station en omgeving is zo intuïtief mogelijk. Aanwijzingen om je looproute te vinden zijn eenduidig en eenvoudig. Vanuit het station vind je informatie over de stad, het dorp en de omgeving. Andersom is het station vanuit de omgeving ook herkenbaar als baken en zijn de vertrouwde middelen horend bij de reis duidelijk te vinden in binnen- en/of buitenruimte. Dit zorgt voor een vertrouwd gevoel en gebruiksgemak.

De openbare ruimte in het stationsgebied is aantrekkelijk ingericht. Het gebied is schoon, verzorgd en voelt veilig, ook in de avonduren. Men komt er graag of reist er met plezier doorheen.

We houden regie op de schaarse ruimte op en rondom het station

De claims op de ruimte op en rondom het station worden steeds groter. Het is belangrijk dat de beschikbare ruimte toekomstvast is en past bij de wensen en opgaven. Zo moet er voldoende capaciteit zijn om naast transities in mobiliteit ook uitbreidingen te doen om de groei van gebruikers en verstedelijking te faciliteren. Door middel van slimme ontwerpen en innovaties, benutten we de schaarse ruimte steeds efficiënter.

Bij het maken van keuzes over de benutting van de beschikbare ruimte, wordt een maatschappelijk evenwicht gevonden tussen publieke en commerciële functies en belangen. Hierbij gaan we strategisch met ruimte om, op basis van een duidelijke prioritering in functies. Primaire functies gerelateerd aan de OV-reis zijn direct ter plaatse in het station of bij de stationsentree(s) en secundaire functies (bijvoorbeeld parkeren of het bufferen en opladen van elektrische bussen) zijn doorgaans op meer afstand van de stationsentree(s) ondergebracht. Ondersteunende functies zoals logistiek en vuilafvoer zijn integraal meegenomen in het ontwerp, waarbij de gebruiker er zo min mogelijk last van heeft.



Onze ambities rond prioritaire thema's voor 2030

Verbeteringen op de 10 gekozen prioritaire thema's zijn veelal pas effectief als de verbinding met de omgeving wordt gelegd. De wijze waarop dat voor de prioritaire thema's gebeurt en waarop ook de omgeving betrokken wordt, is per thema beschreven in de Uitvoeringsagenda. ProRail en NS Stations zijn bovendien continu in gesprek met gemeenten over specifieke stations-omgevingen. De ambitie hierbij is altijd dat de stationsomgeving divers en mooi is, met een herkenbare identiteit en aangenaam om te ervaren. Ook is het belangrijk dat er een functionele samenhang is en dat de ruimte duurzaam, aanpasbaar en beheersbaar is ingericht, zodat deze doorgegeven kan worden aan toekomstige generaties.

> We werken aan de ambities die wij hebben voor het station als verbinder in zijn omgeving via trajecten zoals de Actie-agenda OV-knooppunten en het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), waarin juist ook het station in zijn bredere context wordt bekeken samen met alle stakeholders die hier voor nodig zijn. Dit is gezien de grote woningbouwopgave rond stations extra actueel geworden.

> Omdat het station als verbinder in zijn omgeving zo centraal staat in het traject van de Actie-agenda OV-knooppunten is gekozen om dit in de Stationsagenda een kleinere rol te geven en niet te herhalen.



3.

Uitvoering

Bij de uitvoering van de Stationsagenda als rijksbeleid blijft de nu geldende verdeling van verantwoordelijkheden en taken op stations in stand. Deze is vastgelegd in wet- en regelgeving, concessies, overeenkomsten en beleidsdocumenten. Een beknopte beschrijving hiervan staat in bijlage 1 en 4.

Hoewel de huidige ordening volstaat, is om de ambities en doelstellingen (zie hoofdstuk 2) te bereiken aanvullend een intensieve samenwerking in de driehoek ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), ProRail en NS Stations nodig. Deze tripartite samenwerking bestaat momenteel enkel op informeel niveau, maar wordt met het verschijnen van de Stationsagenda ook vastgelegd. Dit vormt een aanvulling op de bestaande sturingsrelatie tussen IenW en ProRail via de Beheerconcessie.

De uitgangspunten voor het nieuwe sturingskader dat we met de Stationsagenda introduceren zijn als volgt:

- **Scheiding strategie en operatie:** De betrokkenheid vanuit IenW op de publieke belangen op stations (zie H1) en op de uitvoering van de Stationsagenda richt zich met name op de strategische aspecten en landelijke vraagstukken. Daarnaast kan IenW waar nodig de eigen instrumenten inzetten, zoals wet- en regelgeving of interdepartementaal overleg. De operationele uitvoering krijgt zijn beslag binnen de opdrachtgever- opdrachtnemer relatie tussen IenW en ProRail en de publiek-publieke samenwerkingsconstructie tussen ProRail en NS Stations (zie Bijlage 1).
- **Focus op publieke belangen:** De publieke belangen worden door de introductie van de Stationsagenda transparant en voorspelbaar geborgd. In de samenwerking IenW-ProRail- NS Stations vormen de publieke belangen (zie overzicht in Hoofdstuk 1) het uitgangspunt voor gezamenlijke en integraal afgewogen keuzes.
- **Terughoudendheid met administratieve lasten en overleggremia:** We rapporteren niet om het rapporteren en overleggen niet om het overleggen. We introduceren slechts sturingsmiddelen zoals wet- en regelgeving als behartiging van landelijke publieke belangen daartoe noodzaakt. We sluiten zo veel mogelijk aan bij bestaande gremia en sturingslijnen.

Deze uitgangspunten sluiten aan bij een quickscan van Ronald Berger naar sturing door ministeries en uitvoeringsorganisaties in vergelijkbare sectoren (energie, luchthaven, haven).[8] Daaruit blijkt dat, zo lang de publieke belangen en kaders duidelijk zijn, lichte vormen van aansturing het beste passend zijn.

Governance

Overleg IenW-ProRail-NS Stations

De Stationsagenda en bijbehorende uitvoeringsagenda worden vastgesteld door de Staatssecretaris IenW in het reguliere bestuurlijk tripartite overleg met ProRail en NS. Hierna wordt de voortgang op de Stationsagenda jaarlijks geagendeerd in dit overleg.

Op het niveau van Raad van Bestuur bij ProRail en NS op het niveau van directie bij IenW nemen de drie partijen elk kwartaal plaats in een zogenoemd Directeuren Overleg Stations (DO Stations). Het DO Stations neemt geen taken over van bestaande stuurgroepen voor projecten of thema's, maar behoudt op strategisch niveau het integrale overzicht over de landelijke ontwikkelingen op visie en ambities en afspraken uit de Stationsagenda en stuurt bij in de eigen organisatie indien nodig. Het DO Stations stelt de gezamenlijke uitvoeringsagenda vast en bewaakt de randvoorwaarden (processen, samenwerking) waarbinnen deze effectief gerealiseerd kan worden.

8 Rapport Sturingskader stations (Roland Berger, 2022).

Overleg aandeelhouders

De Staat is als aandeelhouder en beleidsmaker betrokken bij de Stationsagenda, deze rollen zijn operationeel gescheiden van elkaar. Het ministerie van Financiën is 100% aandeelhouder van NS en IenW is aandeelhouder van ProRail.[9] Bij IenW is het aandeelhouderschap los belegd van de beleidsdirectie. De aandeelhouder/eigenaar kan wanneer nodig ProRail en NS Stations aanspreken op hun verantwoordelijkheden. Bovendien denkt de aandeelhouder/eigenaar mee bij belangrijke vraagstukken/strategie en keurt het investeringsvoorstellen en benoemingen (al dan niet) goed.
In dit verband zal wanneer nodig overleg plaatsvinden tussen het beleidsdepartement en de aandeelhouder/eigenaar.

Overleg stakeholders

IenW, ProRail en NS Stations betrekken stakeholders (zoals decentrale overheden, vervoerders, mobiliteitsaanbieders, maatschappelijke organisaties en burgers) intensief bij de landelijke doorontwikkeling van de Stationsagenda via reguliere (vaak themaspecifieke) stakeholderoverleggen en -onderzoeken. Bij de uitwerking van prioritaire thema's werken we daarnaast samen met de relevante stakeholders op landelijk niveau. Ook in de uitvoering werken we altijd samen met de relevante lokale partijen die een medeverantwoordelijkheid hebben (bijvoorbeeld de gemeente en/of provincie) of een belang hebben als omgevingspartij.

Voorafgaand aan de vaststelling van de dynamische uitvoeringsagenda (elke twee jaar) raadplegen we stakeholders over de richting, prioriteiten en invulling hiervan.

Sturingsinstrumenten

De beschrijving van de publieke belangen op stations (H1), de visie op stations richting 2040 (H2), de bijbehorende ambities en de dynamische uitvoeringsagenda vormen het uitgangspunt voor de gezamenlijke sturing. Wanneer afspraken met een formeel karakter gemaakt dienen te worden, dan maken we gebruik van bestaande juridische kaders en procedures. Zie een overzicht hiervan in bijlage 4.

Uitvoeringagenda

Om de ambities in de Stationsagenda te realiseren gebruiken we een dynamische uitvoeringsagenda. Deze uitvoeringsagenda geeft een generiek overzicht van prioritaire acties in de komende jaren. Op basis van deze uitvoeringsagenda maken ProRail en NS Stations op operationeel niveau nadere afspraken per thema over de planning en verantwoordelijkheden in meer detail.

De uitvoeringsagenda vereist een periodieke actualisatie, in elk geval elke twee jaar. Enerzijds omdat het beleid aangepast kan worden of het doelbereik nieuwe of aanvullende acties kan vereisen. Anderzijds omdat thema's afgerond worden of juist nieuwe thema's toegevoegd worden om invulling te geven aan de publieke belangen.

Monitoring

Monitoring voortgang afspraken en acties Uitvoeringsagenda

De betrokken medewerkers van IenW, ProRail en NS Stations bespreken bij de voorbereiding van het DO Stations de voortgang van de afspraken en acties uit de Uitvoeringsagenda.
Knelpunten of strategische keuzes uit dit overleg, die niet op operationeel niveau beslecht kunnen worden, worden geagendeerd op het periodieke Directeurenoverleg Stations.

9 Indien gekozen wordt voor zbo-vorming van ProRail krijgt IenW de rol van eigenaar.



Monitoring ambities en publieke belangen

Eén keer per jaar bespreekt het DO Stations een voortgangsrapportage, die door de drie partijen gezamenlijk is opgesteld. Deze rapportage laat zien wat de belangrijkste ontwikkelingen zijn op de prioritaire thema's en bevat ook een aantal monitoringsindicatoren die deze ontwikkeling kwantificeren (zie Uitvoeringsagenda voor het overzicht van de op dat moment geldende indicatoren).

Indien vastgesteld wordt dat de prestaties landelijk of op bepaalde groepen stations ondermaats zijn of indien verbeteringen stagneren dan vraagt het DO Stations aan ProRail en NS Stations om voorstellen te doen voor verbetermaatregelen. De Staatssecretaris IenW besluit op basis van advies van het DO Stations en in afstemming met de CEO's van ProRail en NS over te nemen maatregelen en een mogelijke financiële bijdrage van het Rijk daarin.

Dit besluit is afhankelijk van de financiële middelen en de samenhang met andere lopende projecten/programma's. Als uitvoerende partijen zorgen ProRail en NS Stations voor realisatie van deze maatregelen. De sturingsrol voor het DO ligt in het vaststellen of de uitvoering van de maatregelen op schema ligt en of met die maatregelen de beoogde ambities wél gehaald worden.

Op basis van de gezamenlijke voortgangsrapportage rapporteert IenW de uitkomsten van dit jaarlijkse gesprek aan de Tweede Kamer, om te verantwoorden tot welke resultaten de inzet van publieke middelen op stations leidt en of de publieke belangen hierin voldoende geborgd zijn.
Daar waar relevant neemt ProRail de voortgang en resultaten van de Stationsagenda op in de kwartaal-rapportages, het beheerplan en de jaarverantwoording.

Financiering

De Stationsagenda gaat in principe uit van bestaande budgettaire kaders en financieringsstromen. Een deel van de ambities kan binnen bestaande middelen en bestaande projecten en programma's opgevangen worden. Ingrijpende fysieke veranderingen aan een station, zoals bijvoorbeeld het vergroten van de transfercapaciteit, vragen een investering die niet binnen reguliere beheer- en onderhoudsmiddelen past en doorgaans via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) verloopt.

Middelen voor beheer en onderhoud, maar ook voor de meer grootschalige herontwikkeling van stations zijn schaars. Met het publiceren van de Stationsagenda spreken IenW, ProRail en NS Stations af om zich in te zetten om in de komende decennia te blijven zoeken naar aanvullende middelen rond de thema's waar qua publiek belang de grootste meerwaarde te realiseren is. Uiteraard met inachtneming van bestaande rollen en verantwoordelijkheden ten aanzien van de financiering van stations en de benutting van kansen voor cofinanciering.

Voor de thema's waar dit niet voor lukt, zal het realisatiejaar van de afspraken en ambities soms bijgesteld moeten worden. De focus ligt er voor die thema's op de korte termijn dan vooral op om binnen de bestaande middelen de goede dingen te doen (effectiviteit) en de dingen goed te doen (efficiëntie). Zo spreken we af altijd de ambities uit de Stationsagenda mee te nemen in de stationsprojecten die de komende jaren worden uitgevoerd.



Hieronder is een overzicht opgenomen van de bestaande financiële stromen van het Rijk, NS Stations en overige partijen:

Financiële bijdrage Rijk

Mobiliteitsfonds

- ProRail programma Exploitatie, Onderhoud en Vervanging (EOV)
- Lopende MIRT projecten: In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport zijn rijksprojecten en rijksprogramma's opgenomen, waarmee wordt gewerkt aan de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland. Een deel daarvan betreft ook stations.
  - Verbeteraanpak Stations (VAS)
  - Fietsparkeren bij stations
  - Aanleg kleine stations
  - Toegankelijkheid stations
  - Infraprojecten waar stations onderdeel van uit kunnen maken:
    - *Kleine functiewijzigingen*
    - *Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)*
  - MIRT projecten t.b.v. specifieke stations, zoals Zuidasdok, Den Bosch, Zwolle, Eindhoven, etc.
- Middelen vanuit het coalitieakkoord t.b.v. ontsluiting nieuwe woningbouw

Overige Rijksprogramma's, waar stations mogelijk aan gekoppeld kunnen worden.

Financiële bijdrage NS Stations

NS Stations draagt op verschillende manieren reeds (financieel) bij aan de ambities uit de Stationsagenda en daarmee aan publieke belangen op stations. Denk hierbij aan stationsverbouwingen waar commerciële voorzieningen kunnen worden toegevoegd, zoals extra toiletvoorzieningen, fietsservices, watertappunten en wachttijdbeleving. De hoogte en bestemming van deze bijdragen varieert. Zo wordt er een keuze gemaakt tussen verschillende prioriteiten en projecten op stations, dienen de investeringen de rendementseisen te halen die het ministerie van Financiën als aandeelhouder verlangt en moet de financiële positie van NS toereikend zijn.

Financiële bijdrage overige partijen

Ook gemeenten en provincies kunnen een bijdrage leveren aan de ambities uit de Stationsagenda, bijvoorbeeld door investeringen in het station en/of de stationsomgeving. Gesprekken hierover worden ook in het kader van het MIRT gevoerd. Hiernaast dragen deze partijen ook bij aan de kosten van bijvoorbeeld de exploitatie van fietsenstalling en handhaving in de stationsomgeving.

Het is ook denkbaar dat in gevallen financiering uit andere hoeken kan komen, zoals EU- subsidies of van private partijen.

Financiële transparantie

Omdat de meeste investeringen in stations afkomstig zijn uit publieke middelen, dienen deze doeltreffend, doelmatig en rechtmatig te worden besteed. Dit vraagt dat investeringen expliciet uitgaan van (maatschappelijke) kosten en baten, met een goede afweging tussen publieke en commerciële belangen.

Daarnaast is het van belang dat er transparante kaders zijn over wie wat betaalt, in relatie tot rollen en verantwoordelijkheden. Daar waar hier onduidelijkheid over bestaat, zetten IenW, ProRail en NS Stations zich er voor in om dit op te helderen en transparant te maken.

Impact Stationsagenda op investeringen in individuele stations

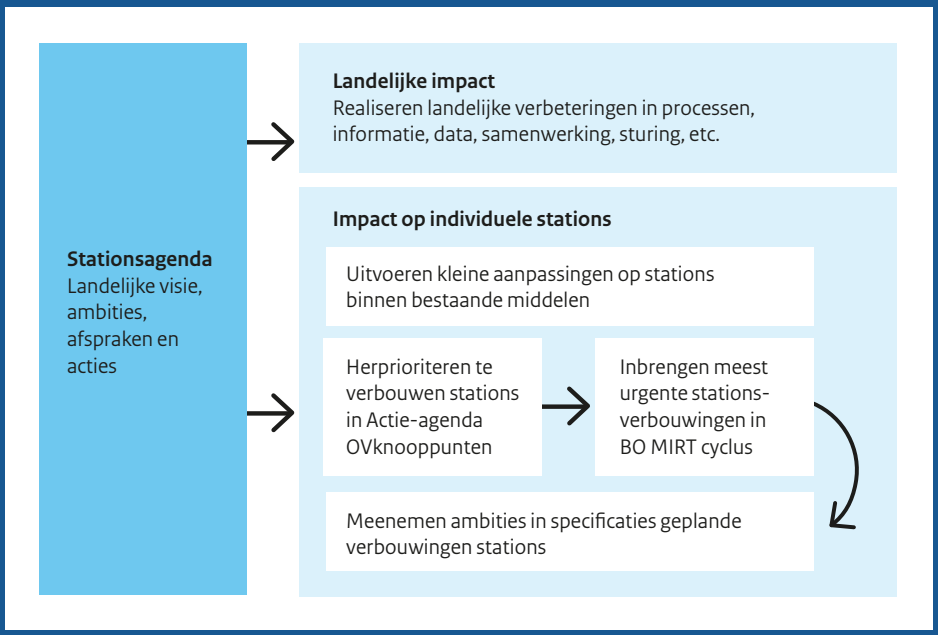
De Stationsagenda heeft in eerste instantie een landelijk karakter en richt zich op de landelijke ontwikkeling in de stationskwaliteit, maar kan ook impact hebben op investeringen in individuele stations.

> Op basis van de Stationsagenda kunnen vanuit bestaande middelen (zie bovenstaand overzicht) kleine aanpassingen op stations worden gerealiseerd.

> Hiernaast helpt de Stationsagenda om te bepalen welke stations met meer urgentie vragen om een grootschalige investering, bijvoorbeeld omdat er op diverse prioritaire thema's opgaven spelen. Dit verloopt via het proces van de Actie-agenda OV- knooppunten, een gezamenlijk proces van Rijk, regio en OV-sector. De Actie-agenda beschrijft de opgaven en de benodigde investering op meer dan 700 bestaande en nieuwe OV-knooppunten, waaronder stations. Ook bevat de Actie-agenda afspraken over een gezamenlijke werkwijze: het Handelingsperspectief OV-knooppunten. Het volgen van deze werkwijze leidt tot een gezamenlijk beeld van de ambities en opgaven op een specifiek OV-knooppunt onder alle betrokken stakeholders. Als vervolgstap op het toepassen van het Handelingsperspectief kan besloten worden om (nu) even niets te doen of om het bij kleine aanpassingen binnen bestaande middelen te houden. Indien partijen het eens zijn dat er een meer grootschalige aanpak van de locatie noodzakelijk is, kan deze meegenomen worden in de prioritering.

> De komende jaren wordt vanuit de Actie-agenda aan de OV- en Spoortafels nader geprioriteerd welke locaties als eerste aangepakt moeten worden. Op basis van de landelijke afspraken uit deze Stationsagenda kunnen IenW, ProRail en NS Stations gezamenlijk stations voordragen voor deze prioritering. Deze zullen daarna geagendeerd worden op bestuurlijke tafels zoals het BO MIRT.

Tot slot helpt de Stationsagenda om bij reeds geplande of lopende stationsprojecten inrichtings- en vormgevingskeuzes te maken die bijdragen aan het bereiken van de landelijke visie en ambities. Deze manieren waarop de Stationsagenda impact heeft op individuele stations zijn in onderstaand diagram gevisualiseerd.



Bijlage 1

Rollen en verantwoordelijkheden op stations

Een van de doelen van de Stationsagenda is om ieders rol op stations beter te verduidelijken en de samenwerking tussen alle betrokken partijen op de stations verder te optimaliseren. Uit onderzoek blijkt dat behoefte is aan duidelijkheid over de taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden en onderlinge afstemming.[10]

In de eerste plaats volgen deze taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden uit wetgeving en zijn deze nader vastgelegd in concessies en overeenkomsten.

In 1995 vond de ontvlechting van NS in een marktgerichte- en taakorganisatie plaats met zorg voor de infrastructuur. Daarbij werden afspraken gemaakt over eigendom, beheer en rechten over stations. Deze afspraken zijn vastgelegd in een overeenkomst tussen de Staat en de toenmalige NS: de 'intentienotitie Definitie Zeggenschap Infrastructuur (DZI). Deze overeenkomst is nog steeds een belangrijke basis voor de manier waarop ProRail, NS Stations en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) in Nederland samenwerken op stations. Deze ordening blijft ook in de nabije toekomst gehandhaafd. Voor goede prestaties op stations blijft een goede samenwerking tussen ProRail, NS Stations en IenW cruciaal. Elke organisatie levert een bijdrage passend bij de rol. Daarnaast zijn ook meerdere andere partijen betrokken bij stations als beleidsmaker, financier etc.

Hieronder staan de rollen per partij op hoofdlijnen beschreven. Voor de achterliggende juridische documenten zie bijlage 4.

Ministerie van IenW: is verantwoordelijk voor de wettelijke kaders en het landelijke beleid op het gebied van stations. Daarnaast is IenW is momenteel aandeelhouder van Railinfratrust B.V. die aandeelhouder is van ProRail B.V. en schrijft de taken voor die ProRail op stations uitvoert via de beheerconcessie (die ProRail vertaalt naar het jaarlijkse beheerplan). IenW is de financier van de wettelijke taken van ProRail vanuit de begroting en draagt bij aan de aanleg van nieuwe stationsinfrastructuur via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Ook geeft IenW ProRail de opdracht voor meerdere programma's, zoals fietsparkeren en toegankelijkheid voor mensen met een beperking.[11]

Ministerie van Financiën: vervult de aandeelhoudersrol van de Nederlandse Spoorwegen, waar NS Stations, net als de vervoerder NSR, als zelfstandig bedrijfsonderdeel onder valt.

ProRail: is beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur en diens transferfunctie waartoe ook de transfervoorzieningen behoren: de voor reizigers bestemde perrons, tunnels, trappen, liften, hellingbanen, loopbruggen en looproutes (artikel 1 beheerconcessie 2015-2025). De beheerverantwoordelijkheden en taken van ProRail zijn vastgelegd in de beheerconcessie en vormen de basis voor de subsidieverlening van IenW aan ProRail. ProRail is naast beheerder ook eigenaar van de infrastructuur in de DZI aangeduid als RVVI.

ProRail is op grond van de beheerconcessie verantwoordelijk voor de ontwikkeling, het beheer en onderhoud van deze infrastructuur en diens transferfunctie. Ook is ProRail verantwoordelijk voor de (ver)nieuwbouw van stations.

10 Rapport Onderzoek ordening stations: eigendoms-, exploitatie en verantwoordelijkheidsverdeling op stations (RHDHV, 2020).

11 Na een eventuele omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan zal ProRail onder het ministerie vallen en zal de aansturing van ProRail aansluiten bij de sturing op andere zbo's en de bijbehorende sturingscyclus.



Het dagelijks beheer van de transfervoorziening (onderhoud, schoonmaak) wordt zoals afgesproken in de Publiek-Publieke Samenwerking (zie hieronder) uitgevoerd door NS Stations. ProRail heeft een actieve rol in ketenvoorzieningen zoals fietsenstallingen en toiletten. Daarnaast is ProRail verantwoordelijk voor een deel van de dienstvoorzieningen en diensten, waar alle vervoerders toegang toe krijgen.

Tot slot draagt ProRail vanuit de beheerconcessie bij aan de totstandkoming en de uitvoering van Rijksbeleid.

NS Stations: is verantwoordelijk voor de uitvoering van het dagelijks beheer op alle stations in Nederland. Hieronder valt het onderhoud en de dagelijkse operatie van het gehele station. NS Stations is eigenaar van de gemengde infrastructuur (GI), zoals de stationsgebouwen, combi-perrongebouwen en fietsenstallingen. Een en ander zoals beschreven in de DZI. Verder is NS Stations verantwoordelijk voor een deel van de dienstvoorzieningen en diensten op de stations, waar alle vervoerders -waaronder ook de vervoerder NSR- non-discriminatoir toegang toe krijgen. NS Stations is daarnaast verantwoordelijk voor de commerciële exploitatie op de stations en de exploitatie van de fietsenstallingen. Tenslotte draagt zij bij aan de ontwikkeling van stations en stationsgebieden. Op meer dan 200 stations heeft NS Stations gebouwen in eigendom. NS Stations valt, net als de vervoerder NSR, als zelfstandig bedrijfsonderdeel onder de Nederlandse Spoorwegen, waar het ministerie Financiën 100% aandeelhouder van is.

Publiek-Publieke Samenwerking ProRail-NS Stations

Om de samenwerking tussen ProRail en NS Stations te verbeteren hebben partijen in februari 2022 een Publiek Publieke Samenwerking (PPS) gesloten waarin de rollen, taken en verantwoordelijkheden ten aanzien van ontwikkeling, beheer en onderhoud van stations zijn verduidelijkt. Dit met als doel om in gezamenlijkheid de prestaties op stations ordentelijk te kunnen besturen.

Hiernaast leveren ook meerdere andere stakeholders een belangrijke bijdrage aan het realiseren van de ambities voor de gebruiker:

Gemeenten: ontwikkelen en beheren de wegen, fietspaden en openbare ruimte om het station heen. Ook zijn ze verantwoordelijk voor de veiligheid en handhaving in de stationsomgeving, in samenwerking met de veiligheidsdiensten. Ze zijn verantwoordelijk voor het beleid rond parkeren en deelmobiliteit rond stations en de handhaving daarvan. De gemeente kan daarnaast (mede-)opdrachtgever zijn van de (ver) nieuwbouw en stationsontwikkeling. De grotere gemeenten zijn (soms vanuit de vervoerregio) ook concessieverlener voor het stadsvervoer en kunnen met stadsvervoerders afspraken maken over bijvoorbeeld de bediening, maar ook de inrichting van haltes voor bus, tram en metro. In uitzonderlijke gevallen is de gemeente mede-eigenaar van het station en soms ook van fietsenstallingen. Ook in de (mede) exploitatie van fietsenstallingen kan de gemeente een rol hebben. Met keuzes in ruimtelijke ontwikkeling en woonruimteverdeling en mogelijke afspraken met werkgevers en vakbonden kan de gemeente het gebruik van het OV en de spreiding van reizigers over de stations beïnvloeden. Tot slot heeft de gemeente een rol in de ruimtelijke kwaliteit en inrichting van het stationsgebied, daarmee heeft de gemeente een sterke invloed op het functioneren van het station als bestemming en als verbinder in zijn omgeving.

Provincies: beheren eventuele provinciale wegen om het station en maken samen met gemeenten afspraken over ruimtelijke ordening en mobiliteit, waaronder knooppuntontwikkeling. Conform de Actieagenda OV-knooppunten heeft elke provincie een aanspreekpunt voor OV-knooppunten, waaronder de stations: de knooppuntenregisseur. Deze rol houdt het overzicht over alle ontwikkelingen in de provincie op het gebied van OV- knooppunten en legt de link met het landelijk programma.

De provincie maakt als concessieverlener daarnaast ook afspraken met decentrale vervoerders over het streekvervoer, waar bijvoorbeeld ook de inrichting van bushaltes op en rond stations en knooppuntvoorzieningen onder kunnen vallen.

In bovenstaande beschrijving ligt de focus op de partijen die betrokken zijn bij beleid- en besluitvorming op en rond stations. De inbreng van gebruikers (zie overzicht in Hoofdstuk 1) is hierbij van groot belang.

Gebruikers: Een overzicht van gebruikers van stations is opgenomen in Hoofdstuk 1. Gebruikers en andere stakeholders rond een station kunnen op verschillende manieren in contact treden met de verantwoordelijke partijen op stations. Via de reguliere klantenservice kanalen hebben stakeholders de mogelijkheid om vragen en opmerkingen over stations te maken.

De inbreng van vervoerders is georganiseerd via de Netverklaring en het Stationsportfolio (hiervoor kunnen zij terecht op www.stations.nl).

Bij bouwprojecten om en nabij stations volgen ProRail en NS Stations de processen conform Omgevingswet, zodra deze in werking treedt.

Bijlage 2

Selectie 10 prioritaire thema's

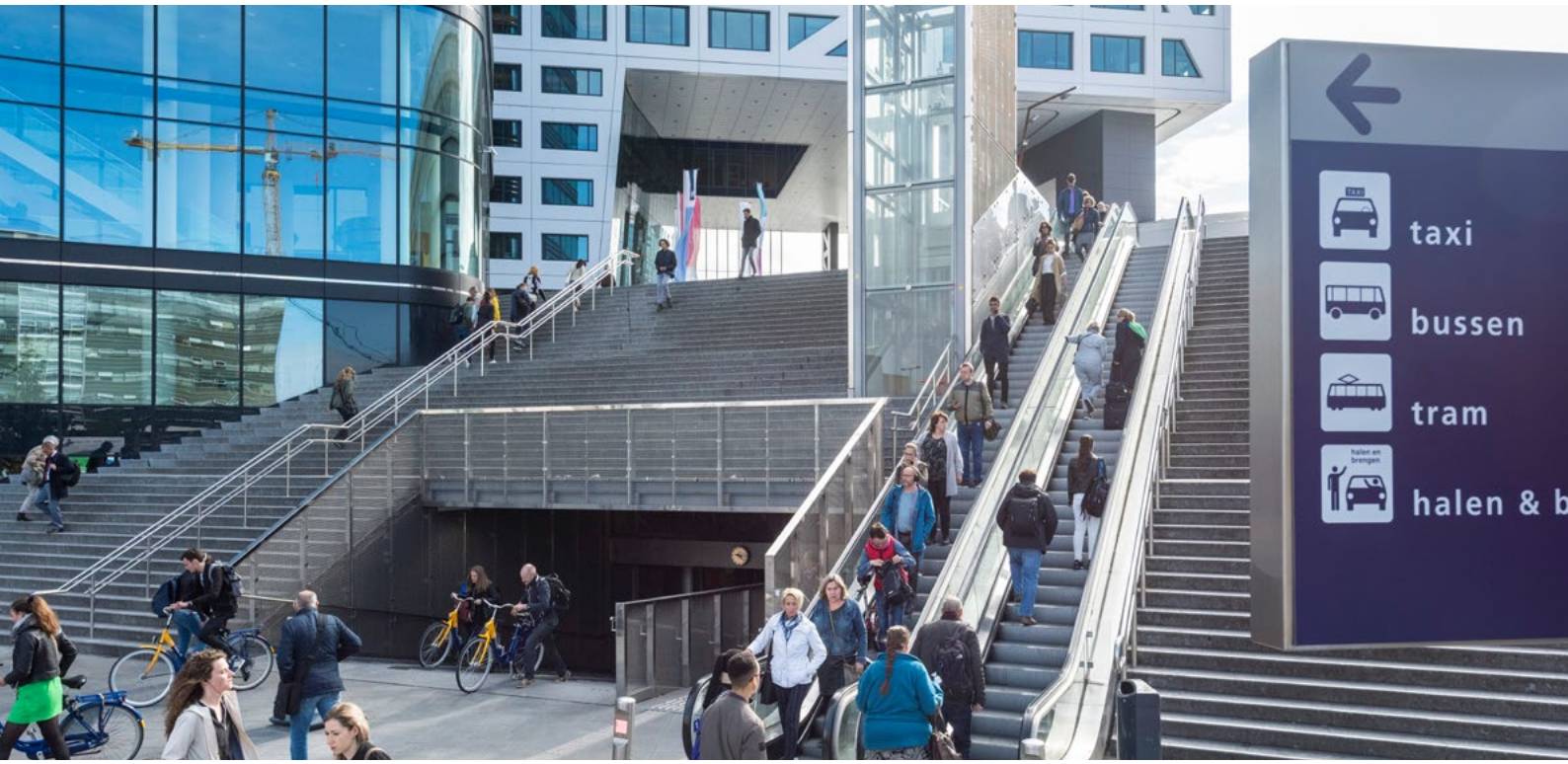
De volgende 10 thema's zijn uit de eerste selectie naar voren gekomen om in de komende jaren (t/m 2024) op te focussen:

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

Deze 10 thema's zijn uitgewerkt en vertaald naar ambities en bijbehorende acties en afspraken voor 2023 en 2024.

De selectie van de thema's is gebaseerd op:

- **Publieke belangen op stations.**
  De geselecteerde thema's vloeien stuk voor stuk voort uit de maatschappelijke functie van het station en hebben voor de gebruiker en maatschappij de grootste toegevoegde waarde.
- **Behoeften van stakeholders.**
  In het kader van de Stationsagenda zijn meerdere bijeenkomsten en werkateliers met stakeholders georganiseerd en is een enquête uitgevoerd om te achterhalen wat stakeholders de belangrijkste thema's vinden. Bij de selectie van de thema's is hier rekening mee gehouden.
- **Verbeterpunten vanuit onderzoek.**
  Uit het onderzoek van RHDHV naar de ordening op stations is een aantal verbeterpunten gekomen. Meerdere van de geselecteerde thema's maken deze verbeteringen mogelijk.



- **Aansluiting bij prioriteiten van het ministerie van IenW, ProRail en NS Stations.**
  De geselecteerde thema's sluiten aan bij de motivatie van IenW om met de Stationsagenda aan de slag te gaan en de ambities rondom hubs in het coalitieakkoord.[12] Ook sluiten de thema's aan bij de prioriteiten van ProRail en NS Stations o.a. gebaseerd op meerjarig klanttevredenheidsonderzoek en praktijkervaring.
- **Programma Toekomstbeeld OV 2040.**
  In de Actie-agenda OV-knooppunten uit dit programma is een aantal thema's naar voren gekomen waar behoefte is aan meer visie, op basis waarvan IenW, ProRail en NS Stations keuzes kunnen maken en kunnen samenwerken met andere partijen. De geselecteerde thema's geven hier invulling aan.

Thema's die ook belangrijk zijn, maar niet bij de eerste selectie zitten, kunnen in een later stadium uitgewerkt worden. Mogelijke ideeën hiervoor zijn:

- **Cultureel erfgoed:**
  - Cultureel erfgoed op stations, zoals monumentale gebouwen, collectiestations, kunst en monumentale perronkappen, wordt gekoesterd, onderhouden en toegankelijk gemaakt.
  - Toelichting voor bezoekers over de architectuur en de ontstaansgeschiedenis van het station.
- **Verbinding tussen station en (voorzieningen in) omgeving:**
  - Informatie op station over de omgeving, waaronder voorzieningen, trekpleisters en lokale ondernemers.
  - Het station als plek om spoorbarrières te slechten.
- **Internationalisering stations:**
  - Kansen voor ontwerpprincipes van luchthavens (loopbanden, bagagebanden, etc.) voor grote stations met een sterk internationaal karakter.
  - Positionering van en voorzieningen voor (internationale) langeafstandsbussen (bijv. Flixbus).
- **Gezondheid/station als blue zone:**
  - Bijdrage stations aan doelstellingen in het Nationaal Preventieakkoord:
    - Gezond voedingsaanbod.
    - Gebruiker te verleiden om te lopen en aanbod om (kort) te bewegen op een station.
    - Rookvrije haltes en stationsomgevingen.
- **Auto/P+R functie:**
  - Rol van P+R stations in de mobiliteitstransitie en het verminderen van de congestie op het hoofd-wegennet en in de stad.
  - Onderscheid stations met wel/niet P+R functie en hanteren verschillende ontwerpprincipes en eisen voor beide.
  - Het station als focuspunt voor autoarme/autovrije ruimtelijke verdichting.
- **Vergrijzing en eenzaamheid.**
- **Light electric vehicles.**
- **Smart mobility / autonome voertuigen in stationsgebieden.**
- **...**

Rond deze thema's vinden weliswaar al acties plaats, maar niet in gezamenlijkheid tussen IenW, ProRail en NS Stations.

Bij het opstellen van de volgende Uitvoeringsagenda kan gekozen worden om deze thema's ook bij de prioritaire thema's op te nemen en hier gezamenlijke acties en monitoring voor in te richten.

12 Coalitieakkoord 2021-2025 (15 dec 2021), 'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst'.
"We ontwikkelen 'hubs' waar reizigers eenvoudig kunnen overstappen naar een (deel)auto, (deel)fiets, trein of metro via multimodaal reisadvies op maat. Ook zetten we in op het sociaal veiliger maken en het toegankelijker maken voor mensen met een beperking van het openbaar vervoer. We investeren in fietsenstallingen bij OV-knooppunten en fietssnelwegen."

Bijlage 3

Voorwaarden voor de uitvoering van de Stationsagenda

1. Integrale werkwijze

De afspraken en acties in deze Stationsagenda richten zich weliswaar in eerste instantie op het station zelf, maar uiteraard is een bredere blik nodig. Op het station komen veel beleidsterreinen bij elkaar: mobiliteit, ruimte, verstedelijking, economie, maatschappij, etc. Bij de ontwikkeling en inrichting van stations(gebieden) dient met al deze aspecten rekening te worden gehouden. Dit dient te leiden tot een resultaat met de gewenste ruimtelijke kwaliteit. Diverse documenten bieden principes aan die hiervoor behulpzaam zijn, onder andere vanuit het Spoorbeeld.[13]

In andere programma's, waaronder het programma Toekomstbeeld OV 2040 werken IenW, ProRail en NS Stations vanuit dit bredere perspectief, samen met decentrale overheden, vervoerders en kennispartners. Stations worden hier bekeken als OV-knooppunten en in relatie gebracht met netwerkontwikkeling, corridorontwikkeling en gebiedsontwikkeling. In dit programma wordt ook ingezoomd op de opgaven van individuele stationslocaties en de benodigde investering hierin gezien de regionale context en prioriteiten. Dit is een mooie aanvulling op het generieke beleid dat in deze Stationsagenda is geformuleerd.
Daarom blijven IenW, ProRail en NS Stations zich voor het programma Toekomstbeeld OV 2040 en de integrale aanpak inzetten. Gemeenten en provincies hebben daar ook een cruciale rol in, evenals professionals en organisaties uit alle domeinen die op een station bij elkaar komen.

Vanuit het programma Toekomstbeeld OV is het Handelingsperspectief OV-knooppunten ontwikkeld. Ook de toepassing van het Handelingsperspectief, de landelijk geaccepteerde werkwijze om de opgaven op OV-knooppunten in kaart te brengen, helpt om de integrale opgave op een station te bekijken en alle relevante stakeholders aan tafel te krijgen. Zo komt de focus niet op 1 deelaspect of programma te liggen, zoals fietsparkeren of toegankelijkheid, maar wordt het station in zijn geheel bekeken. Een station is namelijk het meest succesvol als de knoopwaarde (mobiliteitsfunctie), plaatswaarde (ruimtelijke functie) en belevingswaarde (ervaring van de gebruiker) in balans zijn. Eerder genoemde leidraden en methoden helpen om deze balans te bereiken.

2. Goed beheer en onderhoud als basis

Om de kwaliteit van stations te kunnen doorontwikkelen moet de basis van stations eerst op orde zijn. Stations dienen daarvoor schoon, heel en veilig te zijn. Die basis krijgt invulling door het dagelijkse beheer, het dagelijkse en periodieke onderhoud en de tijdige vervanging/vernieuwing van onderdelen van stations zoals perrons, liften, roltrappen etc.

3. Stations als onderdeel van het netwerk

Stations maken deel uit van een netwerk: landelijk, per gebied, per corridor. Strategische keuzes moeten in samenhang gemaakt worden. Zo kunnen veranderingen in bijvoorbeeld frequentieverhoging van treinen, hogere snelheden van treinen en nieuwe (internationale) vervoerders ook investeringen vragen van stations voor bijvoorbeeld extra capaciteit, veiligheidsmaatregelen en voorzieningen.

13 Zoals o.a. de publicaties van Bureau Spoorbouwmeester – Het Nieuwe Stationskwartier (2021) en Hartelijk welkom (2018).

4. Gelijk speelveld voor aanbieders van mobiliteit en diensten

Met het toenemend aantal vervoerders is het belangrijk dat zij op een station eerlijke kansen en ruimte toebedeeld krijgen en consequent volgens gelijke regels behandeld worden. De juridische kaders hiervoor zijn vastgelegd in de Spoorwegwet. ProRail, NS Stations en andere exploitanten dienen spoorvervoerders volgens Europese richtlijnen, vertaald naar de Spoorwegwet, toegang te verlenen tot dienstvoorzieningen tegen redelijke tarieven en voorwaarden. De Autoriteit Consument en Markt (ACM) ziet hierop toe. Uit onderzoek van ACM blijkt dat het gelijke speelveld ten aanzien van de meeste aspecten binnen de bestaande beheersmaatregelen is geborgd.[14]

Het aanbod van diensten en voorzieningen van ProRail en NS Stations is gecategoriseerd en gereguleerd in de spoorwegwetgeving en ook transparant gemaakt in de Netverklaring en op www.stations.nl (de zogenaamde stationsportfolio). Bij aanbesteding van regionale concessies stellen ProRail en NS Stations in een boekje een aanbod op met daarin informatie over de mogelijk af te nemen gereguleerde diensten en dienstvoorzieningen op en rond alle stations langs de desbetreffende verbinding(en).

5. Datagedreven werken

Om de ambities uit de Stationsagenda te bereiken en de ontwikkeling te monitoren, is het nodig dat de data-uitwisseling tussen ProRail, NS Stations en IenW op orde is. Keuzes rond stations komen zo veel mogelijk voort uit datagedreven analyses. ProRail, NS Stations en IenW stellen indien nodig data beschikbaar om de gebruikersbeleving te vergroten en/of schaarse ruimte op en rondom het station en de schaarse middelen te verdelen.

Daarnaast is het belangrijk dat bepaalde informatie over stations en hun prestaties ook openbaar beschikbaar is, zodat transparant is hoe stations zich ontwikkelen en in hoeverre de publieke middelen daar aan bijdragen.

6. Gezamenlijke (ontwerp)principes en kaders

Het Spoorbeeld en de gezamenlijke ontwerpprincipes uit o.a. het Stationsconcept blijven een centrale rol spelen in de uitvoering, waarbij de Spoorbouwmeester een belangrijke adviesrol speelt.
Op stations waar ontwikkelingen plaatsvinden zijn deze ontwerpprincipes hét uitgangspunt.

14 ACM – Eerlijke kansen bij aanbestedingen van regionale spoorvervoer (2019).

Bijlage 4

Juridisch kader

Diverse wetten, concessies, overeenkomsten (waaronder visies en handboeken) en beleidsdocumenten zijn relevant voor de stations in Nederland. Hierna volgt een korte beschrijving van de meest relevante hiervan voor de Stationsagenda. Dit overzicht is niet uitputtend.

Wetgeving en Europese Regelgeving

Spoorwegwet

In de Spoorwegwet staat een aantal bepalingen die relevant zijn voor stations, met name artikel 19 (vergunningplicht voor het bouwen in de nabijheid van het spoor) en artikel 26 (sociale) veiligheid, toegankelijkheid en overzichtelijkheid). Daarnaast is er een regeling voor het aanbieden van gereguleerde diensten en dienstvoorzieningen op de stations, verder uitgewerkt in het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU.

Wet Mobiliteitsfonds

Op grond van deze wet krijgt ProRail uit het mobiliteitsfonds jaarlijks een subsidie voor beheer, onderhoud en vervanging van de hoofdspoorweginfrastructuur alsmede een vergoeding voor het beheer en onderhoud van stationsgebouwen en (on)bewaakte fietsenstallingen.

Wet en besluit Personenvervoer 2000

Deze wet (uitgewerkt in het besluit) bevat regels voor het openbaar vervoer waaronder het verlenen van concessies, het in- en uit laten stappen van passagiers op stations (art 19a), orde, rust en veiligheid (artikel 72 en 73), het op stations aan reizigers aangeboden serviceniveau (art 32) en het ontzeggen van toegang tot een station (art 98).

Passagiersrechtenverordening 1371/2007[15]

Deze verordening bevat regels over de rechten en verplichtingen van treinreizigers en de samenwerking tussen infrastructuurbeheerder, spoorwegonderneming en stationsbeheerder.

TSI Persons with reduced mobility (PRM)

De Europese regelgeving voor toegankelijkheid het spoorwegsysteem, waaronder ook perrons en stations, is vastgelegd in de TSI PRM die in 2015 is ingegaan. Deze regelgeving bevat technische specificaties met als doel om het reizen per trein voor mensen met een beperking te vergemakkelijken en de interoperabiliteit op dit onderwerp in de Europese Unie te bevorderen.

Besluit en regeling Toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer

Hierin wordt op basis van het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap een aantal eisen uitgewerkt waar o.a. haltes, stations en reisinformatie aan moeten voldoen opdat personen met een functiebeperking onbelemmerd gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

Concessies

Beheerconcessie ProRail 2015-2025

Dit betreft verlening van de concessie voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur aan ProRail. Deze concessie heeft ook betrekking op toegankelijkheid van bestaande en nieuwe stations voor mensen

15 Per 7 juni 2023 wordt verordening 1371/2007 ingetrokken en treedt VERORDENING (EU) 2021/782 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 29 april 2021 betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers in werking.

met een functiebeperking (actualisatierapport 2010 toegankelijkheid spoor) (bijlage 2 onder 8) en fietsparkeren bij stations (bijlage 2 onder 9).

Hoofdrailnet Concessie 2015-2025 (HRN-concessie) met wijzigingsbesluiten

Dit betreft verlening van de concessie voor het hoofdrailnet aan NS. De bestaande HRN- Concessie bevat enkele bepalingen m.b.t. stations (comfort voor reizigers, reinheid (o.a. toiletten), (sociale) veiligheid, fietsparkeren, autoparkeren, bewegwijzering, reizigersinformatie, reizigersvoorzieningen, samenwerking met de infrastructuurbeheerder en transparantie). Momenteel wordt gewerkt aan een nieuwe concessie voor het HRN, waar het Programma van Eisen van is gepubliceerd. In de nieuwe concessie speelt een aantal thema's rond stations een kleinere rol.

Overeenkomsten

Overeenkomst op hoofdlijnen 'Over de wissel tussen markt en overheid'

Overeenkomst d.d. 29 juni 1995 met bijlagen I t/m X tussen de Staat en de N.V. Nederlandse Spoorwegen. In deze overeenkomst liggen de basisafspraken m.b.t. de verzelfstandiging van NS en de nieuwe relatie tussen NS en de Staat vast.

Intentienotitie definitie en zeggenschap infrastructuur (DZI)

De DZI is bijlage II bij de hiervoor genoemde overeenkomst op hoofdlijnen. In de DZI zijn in 1995 de definitie van het begrip infrastructuur ten behoeve van het railvervoer in de stations, de inhoud en de waarborging van de zeggenschap van de Staat over deze infrastructuur, respectievelijk de mogelijkheden van commerciële benutting daarvan door NS, en de bekostiging van deze infrastructuur vastgelegd.

- **Eindrapportage, Uitwerking van de Aanbevelingen van de Evaluatie van de DZI**
  Dit betreft een rapportage van het Ministerie I&W, NS en ProRail d.d. 22-5-2008. Bij de evaluatie van de DZI in 2006 zijn aanbevelingen gedaan, die in deze eindrapportage zijn uitgewerkt.

RIT overeenkomst

Dit is een overeenkomst tussen NV Nederlandse Spoorwegen (mede namens haar dochtervennootschappen i.o., waaronder NS Railinfrabeheer B.V. i.o. en NS Railinfratrust
B.V. i.o.) en NS Vastgoed d.d. 31-5-1995, gewijzigd op 23-9-1996. In deze overeenkomst worden (onder andere) de eigendommen van NS voor 1995 in economische zin verdeeld tussen o.a. de toenmalige dochterondernemingen NS Railinfrabeheer, NS Railinfratrust, Railned, NS Stations, en verkrijgt NS een exclusief exploitatierecht in (delen van het) station.

Algemene voorwaarden Stations NS JOI 1997

Dit zijn de algemene voorwaarden die van toepassing zijn verklaard bij de overdracht van met name de stationsgebouwen en fietsenstallingen aan NS Vastgoed/NS Stations in het kader van de verzelfstandiging van NS.

Eindrapportage Werkgroep Operationele Knelpunten NS-ProRail (WOK) 2005

Nadere afspraken tussen ProRail en NS, o.a. over (eigendom van) fietsenstallingen na 1995.

Publiek publieke samenwerkingsovereenkomst

Dit betreft een overeenkomst tussen ProRail en NS Stations d.d. februari 2022. In deze overeenkomst worden nadere samenwerkingsafspraken gemaakt over verdeling van taken, rollen en verantwoordelijkheden ten aanzien van de ontwikkeling, vernieuwbouw en de operatie en dagelijks onderhoud van stations.

Bestuursakkoord Fietsparkeren bij stations

Dit betreft een overeenkomst tussen de Staat, NS Groep, ProRail, Rover, VNG en andere partijen met een looptijd van 12-12-2016 tot 1-1-2030.
Deze overeenkomst n.a.v. de tussentijdse evaluatie Actieplan Fietsparkeren bij Stations heeft als doel om het tekort aan fietsparkeerplekken aan te pakken en een route uit te zetten om het tekort aan fietsparkeerplekken en de dekking van de integrale kosten het hoofd te bieden.

Landelijk convenant Sociale Veiligheid in het OV 2020-2025

Het convenant richt zich op bevordering van samenwerking, kennisuitwisseling, informatiedeling en innovatie rond sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

Bestuursakkoord Toegankelijkheid 2022-2032

In dit bestuursakkoord hebben het ministerie van IenW, regionale bestuurders, OV- bedrijven en ProRail afspraken gemaakt om er voor te zorgen dat in 2040 het openbaar vervoer toegankelijk is voor iedereen. Een aantal thema's betreft ook de stations, waaronder de toegankelijkheid van perrons, toiletten en stationsomgevingen.

Convenant routegeleiding 2013-2023

Dit convenant bevat richtlijnen betreft de routegeleiding op stations en afspraken tussen ProRail en de Oogvereniging om deze ontwerprichtlijnen te bevriezen tussen 2013 en 2023 om de eenduidigheid en voorspelbaarheid te garanderen.

Spoorbeeld

Door Bureau Spoorbouwmeester is in opdracht van ProRail en NS Stations het Spoorbeeld opgesteld, het vormgevingsbeleid voor het spoor, waaraan ProRail en NS Stations zich hebben gecommitteerd (Protocol Spoorbouwmeester). Dit betreft o.a. de hierna genoemde visies en handboeken:

- Stationsconcept (visie en toepassing) beschrijft de gewenste beleving, uitstraling en inrichting van stations. Dient als vertrekpunt voor alle nieuwbouw en verbouw en inrichting en beheer van stations met als doel het comfort, de beleving en het reisplezier van de reiziger te vergroten.
- Visie op informatie bevat de algemene ontwerpprincipes voor alle uitingen op stations, waarbij gestreefd wordt naar continuïteit en coherentie in de ervaring van de totale reis van de reiziger. Deze visie is op verschillende onderdelen uitgewerkt in zes handboeken.
- Handboek Bewegwijzering is gericht op een consequente uitvoering, een goede ruimtelijke inpassing en een herkenbaar, rustig en samenhangend beeld op stations.
- Het Handboek Routing Signing Branding, ook bekend als de Toolkit RSB, is gericht op een uniforme toepassing van alle ov-chipkaartvoorzieningen in stations.
- Visie op Stationsoutillage levert de uitgangspunten voor het ontwerp en plaatsing van de stations-outillage, het meubilair voor alle bestaande, te verbouwen en nieuw te bouwen Nederlandse stations.
- Handboek zonnepanelen stations vormt tezamen met het Handboek Zonnepanelen langs het spoor de basis voor een kwalitatief hoogwaardige en goed ingepaste toepassing van zonne-energiesystemen op de gebouwen en terreinen rondom het spoor.
- Handboek Kunst op stations heeft als doel om richting te geven aan de inhoudelijke en formele kaders waarbinnen kunst op stations tot stand komen. Het vormt de basis voor zorgvuldig collectiebeheer en goed opdrachtgeverschap. Uitgangspunt: behouden, beheren en versterken van de kunstcollectie op stations.
- Handboek maatschappelijke initiatieven omschrijft de visie, kaders en ontwerpuitgangspunten die een rol spelen bij het inpassen van maatschappelijke initiatieven in stations. NS Stations, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester willen door maatschappelijke initiatieven te verwelkomen de publieke waarde van stations versterken.



- Hartelijk welkom, Samenwerken aan een prettige ontvangst in de stationsomgeving betreft een uitnodiging aan provincies, gemeenten, vervoerders, ProRail en NS Stations om hun krachten te bundelen teneinde de gezamenlijke ambitie om reizigers een prettige ontvangst te geven in een vitale stationsomgeving waar te maken.
- Circulaire stations is een essay dat de kansen en mogelijkheid met betrekking tot circulariteit onderzoekt, waarbij de ontwikkelings- en beheersopgaven van stations centraal staan.
- Het Nieuwe Stationskwartier is een publicatie van Bureau Spoorbouwmeester en betreft een oproep aan lokale en regionale overheden, vervoerders, eigenaren, beheerders en vastgoedpartijen om bij de planvorming en investeringen rond stations de handen ineen te slaan. Zij hebben een gezamenlijk belang en een gedeelde verantwoordelijkheid om van deze snelle transformatie een ruimtelijk succes te maken. Het streven naar ruimtelijke kwaliteit verdient daarbij een stevige plek op de agenda.

Beleid

Nota Basisstation 2005

Dit betreft een advies van ProRail aan het ministerie van I&W en bevat minimale eisen (functionele normen en richtlijnen) van ProRail bij nieuwbouw en grootschalige vernieuwbouw van stations, specifiek gericht op de transfercapaciteit en -kwaliteit van stations.

Hoofdlijnen van het integrale besluit marktordening op het spoor na 2024

Dit betreft een brief van de staatssecretaris I&W aan de Tweede Kamer d.d. 11-6-2020 met daarin voorstellen m.b.t. de marktordening op het spoor na 2024, waaronder het voorstel voor de Stations-agenda, waarmee de staatssecretaris binnen de huidige ordening wil toewerken naar een meer integrale afweging van publieke (en andere) belangen.

Contourennota Toekomstbeeld OV

In deze contourennota beschrijven de partners van het programma Toekomstbeeld OV (Rijk, regio's en OV-sector) doelen en ontwikkelrichtingen voor het openbaar vervoer in 2040. Een drempelloze reis van deur tot deur, met knooppunten als onmisbare schakels in de mobiliteitsketen, is hier een belangrijke pijler in. Later is deze contourennota verder uitgewerkt in een Ontwikkelagenda die, ook voor OV-knoop-punten, laat zien welke stappen tot 2040 te zetten zijn en welke kosten hiermee gemoeid zijn.

Actie-agenda OV-Knooppunten

Dit betreft een verzameling acties en afspraken tussen alle bij OV-knooppunten betrokken partijen. Het doel van deze Actie-agenda is om te zorgen voor OV-knooppunten van wereldklasse door de integrale aanpak van OV-knooppunten te versnellen en besluitvorming op regionaal en nationaal niveau te verbeteren.

Nationaal Toekomstbeeld fiets

Dit betreft een publicatie van Tour de Force partners d.d. juli 2022. Het Rijk, provincies, vervoerregio's en gemeenten hebben als doel om samen met de maatschappelijke partners, waaronder ProRail en NS, het fietsverkeer in Nederland een impuls te geven, alsmede een beeld te schetsen hoe de samenwerking eruit moet zien. Hier staan ook ambities in rond de fiets (routes, stallingen) op stations.

Bijlage 5

Totstandkoming Stationsagenda

De Stationsagenda is tot stand gekomen in de periode vanaf medio 2021 tot eind 2022. Het ministerie van IenW was penvoerder in afstemming met een kernteam van ProRail en NS Stations.
Naast ProRail en NS Stations zijn ook vele andere partijen die te maken hebben met stations (vervoerders, decentrale overheden, reizigers- en belangenorganisaties, onafhankelijke deskundigen) betrokken door middel van plenaire bijeenkomsten, thema-ateliers en verschillende bilaterale gesprekken. Bovendien zijn voor een aantal thema's ook multidisciplinaire werkgroepen ingericht.
De eindversie is tot stand gekomen na schriftelijke raadpleging van belanghebbenden.

De belangrijkste stappen in het proces:

- April 2021: Enquête georganiseerd onder stakeholders om belangrijkste thema's en opgaven op te halen.
- Mei 2021: Startconferentie georganiseerd met stakeholders om proces toe te lichten en aandachtspunten op te halen.
- September 2021: Werkateliers georganiseerd om met stakeholders invulling te geven aan de visie op stations vanuit verschillende invalshoeken.
- November 2021: Feedback opgehaald bij stakeholders op de opbrengsten van de ateliers.
- December – Maart 2022: Thema's in brede werkgroepen uitgewerkt.
- April 2022: Richting werkgroepen in conferentie met stakeholders besproken.
- Mei – Oktober 2022: Uitvoeringsagenda met input van werkgroepen in concept afgerond.
- November 2022: Feedback opgehaald bij stakeholders op concept Stationsagenda en Uitvoeringsagenda.
- December 2022: Inhoud Stationsagenda en Uitvoeringsagenda ondersteund door bestuurlijk tripartite overleg IenW, ProRail en NS Stations.

Colofon

Definitieve versie, januari 2023
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) - Directie Openbaar Vervoer en Spoor,
in samenwerking met ProRail en NS Stations

Visualisaties bij visie: Urhahn

Fotoverantwoording;
Omslag, pagina's 8, 13, 25, 30, 41, 42, 47 • ProRail / Stefan Verkerk
Pagina 27 • ProRail / Kees Stuip
Pagina 36 • ProRail / Rob van Esch - Ruimtes in beeld.nl
Pagina 50 • Tineke Dijkstra
Pagina 59 • Gerard Serne

Dit is een uitgave van het
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

Januari 2023