

Stationsagenda

Voortgangsrapportage 2025



Werkversie, 20-01-2026

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

In samenwerking met ProRail en NS Stations

Foto's: Omslag – Jody van den Berg

Overige foto's – Divers intern ProRail en NS Stations

Overzicht indicatoren 2025



Algemeen reizigersoordeel stations

7,2 /10



Transfer-capaciteit

7,68 /10

Reizigersoordeel over de doorstroming op stations



Sociale veiligheid

6,86 /10

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

61 /394

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



Toegankelijkheid

373 /394¹

Aantal stations met perrons op norm

390 /394¹

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

394 /394¹

Aantal stations toegankelijk d.m.v. geleidelijnen



Fiets-parkeren

7,59 / 6,31 /10

Reizigersoordeel over de fietsenstallingen (bewaakt / onbewaakt)

206.000 / 308.000

Totaal aantal fietsparkeerplekken op stations (bewaakt / onbewaakt)

58% / 70%

Benutting van de fietsparkeerplekken (bewaakt / onbewaakt) (2024)



Deel-mobiliteit

303 /394

Aantal stations met deelfietsen



Wachten, verblijven ontmoeten

6,24 /10

Reizigersoordeel over de wachttijdbeleving op stations

189 /394

Stations die lager scoren dan een 6 op de wachttijdbeleving



Duurzaamheid

47 GWh

Totaal aan energieverbruik in publiek domein op stations in 2023 (elektra, gas en warmte)

1,3 GWh

Totaal aan opgewekte energie op stations in 2023

42%

Percentage afvalscheiding op stations



Overig

Voor twee overige thema (Profilering van vervoerders en Basiskwaliteit) zijn geen indicatoren opgenomen. Hier rapporteren we kwalitatief over.

¹ Het totaal aantal stations waarover in de Stationsagenda gerapporteerd wordt, is niet gelijk aan het aantal stations waarover het programma toegankelijkheid in haar officiële programmalijn rapporteert aan IenW.

2. Voortgang Stationsagenda algemeen

2.1 Voortgang algemeen

Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

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

7,2_{/10}

Algemeen reizigersoordeel
stations

Resultaten

- Reizigers zijn over het algemeen tevreden over stations en waarderen deze al jaren met ruim een 7. Het algemeen reizigersoordeel over stations in 2025 is met een 7,2 stabiel ten opzichte van de voorgaande jaren.
- Station Den Helder Zuid laat, na ingrijpende aanpassingen aan het station, een sterke stijging van het reizigersoordeel zien. Ook stations Nijmegen Heyendaal en Beek-Elsoo zijn opnieuw ingericht en scoren flink beter dan in 2024.
- De reizigersbeleving op grote stations heeft relatief veel invloed op de landelijke cijfers. Het reizigersoordeel van Den Haag Centraal en Den Haag HS daalde, daarentegen steeg het reizigersoordeel over Schiphol Airport, Groningen en Zaandam. Mede als gevolg van aanpassingen op Schiphol en het in gebruik nemen van de nieuwe tunnel in Groningen.
- De drie stations met het laagste algemeen oordeel zijn: Lage Zwaluwe, Nieuwerkerk a/d IJssel en Enschede de Eschmarke. Voor Lage Zwaluwe en Nieuwerkerk a/d IJssel zijn verbetermaatregelen gepland in de komende jaren.
- De scores per station zijn terug te vinden op www.stations.nl

Voortgang 2025

In 2025 is er wederom hard gewerkt en gebouwd aan treinstations. Hieronder volgt een greep uit een aantal mooie stationsprojecten.

In oktober is het vernieuwde station Heiloo geopend. Het station is voorzien van een nieuwe perronkap met zonnepanelen, hergebruikt staal uit de oude constructie en biomaterialen. Daarnaast is de entree opnieuw ingericht zodat de groeiende reizigers aantallen zich comfortabel op het station kunnen verplaatsen.

Ook de stations van Heino en Raalte waren toe aan vernieuwing door de toenemende reizigersstroom. Het smalle middenperron is vervangen door ruimere zijperrons met nieuw stationsmeubilair. Daarnaast zijn er geen stationsoverpaden meer op de stations. In plaats daarvan is er een onderdoorgang in Raalte en een overweg in Heino aangelegd. De nieuwe stations zijn in mei weer in gebruik genomen.

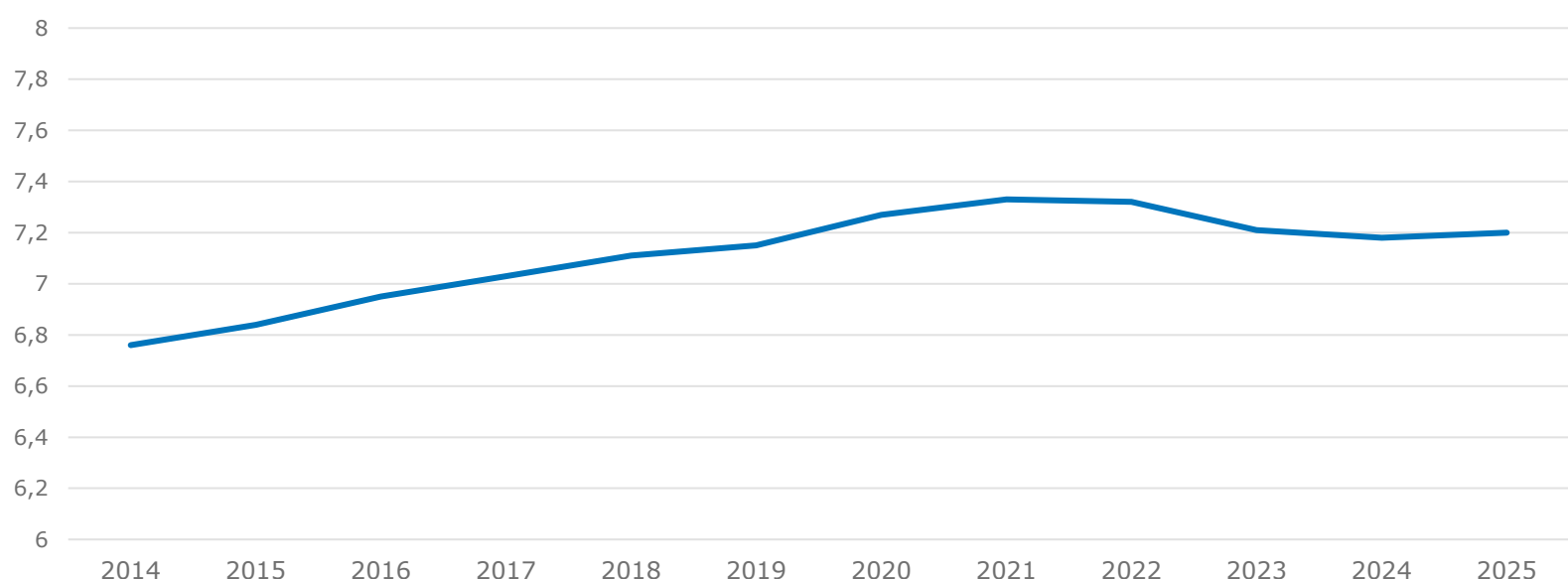
In juni is station Nijmegen Heyendaal heropend. Ook op dit station wordt in de komende tientallen jaren een toename van reizigers verwacht. Om dit station alvast voor te bereiden hierop, zijn de perrons en de trappen verbreedt, is de fietsenstalling vergroot en is er een nieuwe reizigerstraverse aangelegd.

Op station Amsterdam Zuid zijn in 2025 indrukwekkende stappen gezet. Alle vier de sporen zijn inmiddels weer overkapt zodat reizigers beter worden beschermd tegen regen, wind of felle zon. De perronkappen werden vanaf de tijdelijk afgesloten A10 het perron opgehesen. In 2026 en verder wordt er doorgewerkt aan het project Zuidasdok.

In Groningen wordt aan de gehele spoorzone gewerkt. In juli was er echter al een openingsmoment omdat het treinverkeer weer kon worden hervat. Ook werd de nieuwe reizigerspassage voor het eerst in gebruik genomen. De passage verbeterd niet alleen de looproute naar de perrons, maar faciliteert ook de interwijkverbinding tussen het centrum en de Rivierenbuurt. In 2026 wordt het busstation en bustunnel opgeleverd.

In 2025 is ook het grootschalige project in Vught gestart. Er wordt een vierde spoor aangelegd zodat er ruimte is voor meer treinen op de trajecten 's Hertogenbosch – Eindhoven en 's Hertogenbosch – Tilburg. Het spoor wordt verdiept aangelegd. De doorlooptijd van dit project zal een aantal jaar bedragen. In de tussentijd is een tijdelijk station aangelegd om de reizigers van, naar en via Vught te faciliteren. Dit tijdelijke station werd in oktober voor het eerst in gebruik genomen.

Landelijk reizigersoordeel stations (Bron: Stationsbelevingsmonitor)





Station Raalte is opnieuw geopend, met onderpassage en nieuwe entree.



Station Heiloo met nieuwe duurzame perronkap.



Op station Amsterdam Zuid werd er een nieuwe perronkap geplaatst.



Impressie van het nieuwe station 's Hertogenbosch. In 2026 zal de ontwerpfase van start gaan.



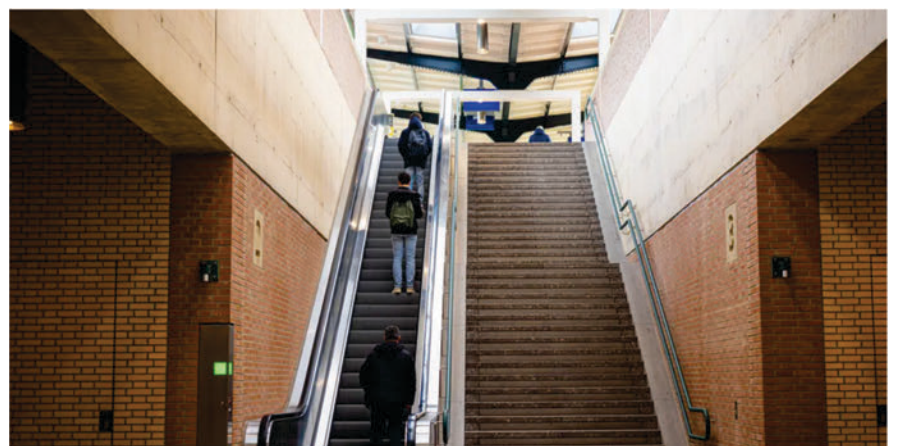
Tijdelijk station Vught wordt voor het eerst in gebruik genomen.



Impressie van de nieuwe entree van station Zwolle. De ontwerpfase wordt in 2026 voortgezet.



De nieuwe reizigerspassage onder station Groningen met vernieuwde stijgpunten.



3. Voortgang thema's Uitvoeringsagenda 2025-2026

3.1 Voortgang Transfercapaciteit

Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

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

7,68_{/10}

Reizigersoordeel over de doorstroming op stations

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

Resultaten

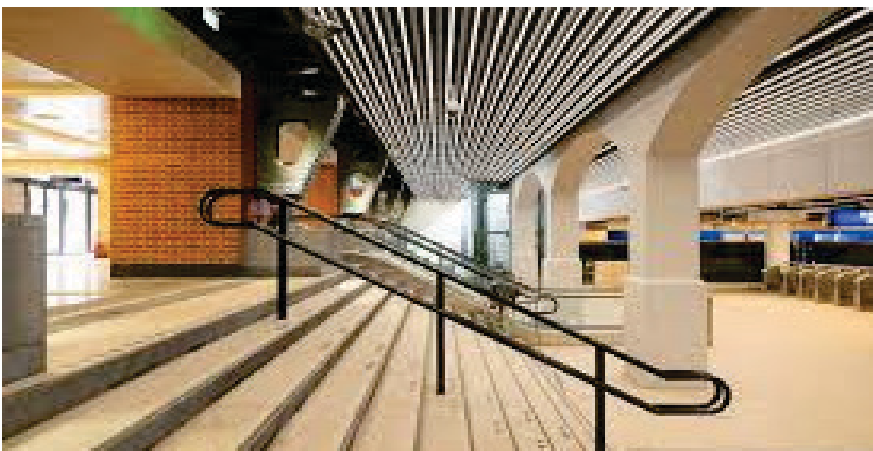
- Uit de Stationsbelevingsmonitor blijkt dat reizigers de ruimte op de perrons en om de treinen te bereiken gemiddeld over de dag met een 7,68 beoordelen. Dit is vrijwel identiek aan de score voor 2024 en 2023.
- Naast de beoordeling van reizigers bestaat ook een risicomodel om drukte op perrons in kaart te brengen, rekening houdend met spijtijden en uitgaand van (Europese) wet- en regelgeving en interne ProRail richtlijnen.
- In 2020 is dit model op alle perrons toegepast (op basis van data uit 2018). Hieruit bleken op de meeste stations geen of beperkte aandachtspunten. Stations in de hogere risicocategorieën zijn nader bestudeerd. Daarbij is niet gezegd dat een hoge risicocategorie leidt tot acuut onveilige perronsituaties. Waar nodig en proportioneel zijn maatregelen genomen om de risico's aan te pakken. Deze situatie is in 2025 ongewijzigd ten opzichte van 2024. Het risicomodel wordt in 2026 opnieuw doorgerekend.

Voortgang 2025

In 2024 is het kantelpunt vastgesteld, dit is de ondergrens van perronveiligheid waarbij risico's op incidenten ten gevolge van reizigersdrukke toenemen. ProRail heeft begin van 2025 een analyse over 2023 afgerond, gebaseerd op data van het grootste deel van de reizigersvervoerders. Uit deze analyse bleek op geen enkel perron extra maatregelen nodig te zijn vanuit IenW ter voorkoming van het bereiken van het kantelpunt. Het doel is om deze analyse jaarlijks te herhalen. Voor deze analyse is actuele data nodig van alle vervoerders, het verkrijgen van deze data lukt tot op heden niet bij alle vervoerders. Het kantelpuntenonderzoek en de wijze waarop hiermee wordt omgegaan is in december 2025 met de Tweede Kamer gedeeld in de Voortgangsbrief Spoorveiligheid.

ProRail en NS Stations hebben de transfernormering aangescherpt en geactualiseerd op basis van de meest recente wetenschappelijke literatuur en inzichten. De voorschriften zullen binnenkort formeel gepubliceerd worden in de Rail Infra Catalogus van ProRail.

Het stationscapaciteitmodel is in 2025 doorontwikkeld en zal in 2026 worden afgerond. In dit model wordt ook gekeken naar andere capaciteitsknelpunten in stations, zoals traverses, onderdoorgangen en stijgpunten (trappen en liften). De uitkomsten daaruit zullen in datzelfde jaar bekend worden.



Meer ruimte dankzij nieuwe entree Amsterdam Centraal. Deze is in juni 2025 geopend.



Perron 1 op station Culemborg wordt verbreed om meer ruimte te maken voor reizigers.

3.2 Voortgang Sociale veiligheid

Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

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

6,86_{/10}

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

61_{/394}

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

Resultaten

- De resultaten zijn ten opzichte van 2024 gestabiliseerd. In 2025 scoorden stations gemiddeld een 6,86 op het thema Veilig voelen na 19:00 's avonds, ten opzichte van 6,91 in 2024.
- In totaal scoren 61 stations lager dan een 6,0 op het thema Veilig voelen na 19:00 ten opzichte van 55 in 2024. Het budget wat beschikbaar is voor verbetermaatregelen wordt in eerste instantie doorgevoerd op de stations die in 2022 onvoldoende scoorden op de sociale veiligheid.
- De acties om sociale veiligheid te verbeteren worden op de korte termijn uitgerold. De verwachting is dat het daarna nog minstens een jaar duurt voordat de effecten van de maatregelen op de sociale veiligheid kan worden gemeten.
- Het aantal meldingen van agressie, overlast en vandalisme op stations ligt in 2025 hoger dan in 2024.
- De aanpak van sociale veiligheid op stations is complex en hangt samen met veel factoren buiten het domein van het ov en het station. Daarmee is het steeds lastiger om deze score te beïnvloeden.

Voortgang 2025

In 2025 is aan de hand van de SBM-resultaten op sociale veiligheid en het aantal incidenten op stations is een gewogen prioritering gemaakt om de inzet van de middelen te bepalen.

Er is verdiepend onderzoek uitgevoerd om meer inzicht te krijgen in de beleving op sociale veiligheid in de avonduren. Hieruit is o.a. gebleken dat bij een meting 's avonds de score op "veiligheid na 19.00u" hoger is dan wanneer deze overdag wordt uitgevraagd. Dit geeft inzicht op welke manier sociale veiligheid effectiever kan worden gemonitord op de stations waar maatregelen genomen gaan worden. In 2025 is er verder gewerkt aan het uitwerken van concrete verbetermogelijkheden. Zo zijn er verschillende maatregelpakketten geïdentificeerd. Onderdeel van deze maatregelpakketten kunnen bijvoorbeeld zijn: extra schoonmaak, lichtplannen en camera's.

Door het beschikbaar komen van de subsidie in de zomer van 2025, is het mogelijk om aan de slag te gaan met de realisatie van deze geïnterpreteerde maatregelpakketten.

Er is budget voor het plaatsen van camera's op 14 stations, op 4 van de 14 geplande locaties zijn in 2025 totaal 29 extra camera's opgehangen. Op de overige 10 stations zullen in Q1 en Q2 van 2026 de camera's worden geplaatst. Daarnaast worden aanvullende fysieke maatregelen onderzocht op 22 stations, de inventarisatieronde hiervoor worden in januari 2026 afgerond. Dit is onder anderen het verbeteren van zichtlijnen, verbeteren van verlichting, extra onderhouden van groen en geurbeleving. De uitvoering hiervan loopt door tot en met Q4 2026.



Reizigers beleven het station anders wanneer het schemert of donker is.



Camera's op het station.

3.3 Voortgang Toegankelijkheid

Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

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

373 /394¹

Aantal stations met perrons op norm

390 /394¹

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

394 /394¹

Aantal stations toegankelijk d.m.v. geleidelijnen

Resultaten

- In 2025 zijn de perrons van 5 stations op normhoogte gebracht. In totaal zijn nu op 373 van de 400 stations (inclusief evenementenstations) in Nederland de perrons (initieel) op norm gebracht.
- Nagenoeg alle stations in Nederland zijn toegankelijk met een lift en/of hellingbaan. Voor vier stations geldt dit nog niet.
- Net als in 2024 zijn nog steeds op alle stations de geleidelijnen op norm aangelegd volgens de uitgangspunten: eenduidig, veilig en voorspelbaar.

¹ Het totaal aantal stations waarover in de Stationsagenda gerapporteerd wordt, is niet gelijk aan het aantal stations waarover het programma toegankelijkheid in haar officiële programmalijs rapporteert aan IenW.

Voortgang 2025

IenW, ProRail en NS werken samen met andere partijen aan de uitvoering van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid 2022-2032. Vanuit die samenwerking wordt ook aan de toegankelijkheid van stations gewerkt. Net als in 2024 heeft ProRail in dit kader in 2025 verder gewerkt aan het vindbaar maken van toiletten voor blinden en slechtzienden door middel van een publiek toegankelijk navigatiesysteem.

ProRail doet dit in nauw overleg met de Oogvereniging. In 2025 is veel tijd besteed aan de voorbereiding van de aanbesteding die naar verwachting begin 2026 zal starten. De ambitie is om een systeem te vinden dat niet alleen de toegankelijkheid van toiletten verbetert, maar toepasbaar is als navigatiesysteem voor het hele station.

Nog vier stations zijn niet toegankelijk met lift en/of hellingbaan. Dit zijn de stations Wolfheze, Arnhem-Presikhaaf, Eindhoven Strijp-S en Blerick. Voor station Wolfheze zijn de werkzaamheden in 2025 gestart. Naar verwachting is dit station begin 2027 volledig toegankelijk. Voor de andere drie stations is de planvorming gaande om deze alsnog in de komende jaren toegankelijk te maken.

Perrons die op normhoogte zijn gebracht faciliteren een zelfstandige instap. Echter kunnen perrons als gevolg van weersinvloeden, bodemgesteldheid en spoorbelasting ook weer verzakken. Voor de locaties waar dit aan de orde is loopt er een correctieprogramma. Van de in totaal 1014 perrons in Nederland, moeten er op dit moment 231 (opnieuw) op normhoogte gebracht worden.

Tot slot, zijn sinds 27 oktober 2025 de digitale schermen met reisinformatie op stations gewijzigd naar een donkere modus. Alhoewel de initiële aanleiding hiervoor een zoektocht naar energiebesparing was, is hiermee op het gebied van toegankelijkheid ook een verbetering bewerkstelligd voor mensen met een visuele beperking. De donkere modus maakt de informatie beter leesbaar voor een grote groep reizigers, bijvoorbeeld mensen met een kleurenzienstoornis. De donkere achtergrond zorgt voor een rustiger beeld, waardoor het van verder weg te lezen is en het lezen minder vermoeiend is.



Reisinformatie op donkere modus voor onder andere verbeterde leesbaarheid



Geleidelijn en lift op station Delft Campus

3.4 Voortgang Fietsparkeren

Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

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

7,6 / 6,3
/10

Reizigersoordeel over de fietsenstallingen (bewaakt / onbewaakt)

206.000 /
308.000

Totaal aantal fietsparkeerplekken op stations in 2025 (bewaakt / onbewaakt)

58% / 70%

Benutting van de fietsparkeerplekken in 2024 (bewaakt / onbewaakt)

Resultaten

- De combinatie fiets-trein blijft in Nederland onverminderd sterk. Daar wordt onder andere aan gewerkt door het bieden van voldoende en kwalitatief goede fietsparkeerplekken.
- Reizigers waardeerden de bewaakte stallingen in 2025 met een 7,3 en de onbewaakte stallingen met een 6,3.
- In 2025 zijn o.a. nieuwe fietsenstallingen opgeleverd in Geldermalsen, Schiedam en Zandvoort. Daarnaast hebben enkele fietsenstallingen een flinke upgrade gekregen waarbij bijvoorbeeld nieuwe fietsenrekken zijn ingepast en de informatievoorziening over vrije plekken is verbeterd. Dit geldt bijvoorbeeld voor stallingen in Delft, Utrecht en Zwolle.
- De cijfers voor de benutting van de fietsparkeerplekken over 2025 konden niet tijdig worden gevalideerd. De cijfers van 2024 zijn wederom opgenomen.

Voortgang 2025

In 2025 werkten ProRail, NS Stations en IenW verder aan het Arrangement fietsparkeren bij treinstations. In nauwe samenwerking met diverse gemeenten heeft het kernteam fietsparkeren de afspraken over bewaakte fietsenstallingen rondom bouw, exploitatie en beheer en onderhoud vastgelegd. Dit arrangement fietsparkeren is ondertekend door het ministerie, ProRail en NS Stations en gedeeld met alle belanghebbenden. Het arrangement moet leiden tot snellere besluitvorming over nieuwe projecten en meer uniformiteit.

Daarnaast is met een deel van de gemeenten gesproken over een 'weekend gratis'-propositie in de bewaakte stallingen. Verschillende gemeenten hebben de wens om stallingen in het weekend gratis aan te bieden voor met name studenten. De verdere uitwerking van deze propositie vindt plaats in 2026. Het kernteam zal daarnaast blijven werken aan vraagstukken – voor nu en in de toekomst – die ontstaan in het steeds veranderende landschap dat fietsparkeren op stations is. De vragen kunnen bij gemeenten vandaan komen maar ook uit de dagelijkse praktijk die ProRail en NS Stations tegenkomen. Bij het oplossen van vraagstukken wordt beoogd om zoveel mogelijk uniform en landelijk geldende afspraken te maken.

Tot slot stond de maand september opnieuw in het teken van de #posifiets campagne. Op 15 stations is in samenwerking tussen NS Stations, ProRail en Gemeente de reiziger bewust gemaakt van het juist stallen van de fiets en de mogelijkheden tot het gebruik van de zelfservice fietsenstalling. Medewerkers zijn direct in gesprek getreden met reizigers over concrete verbeterpunten. Tijdens de campagne is er extra aandacht geweest voor het verwijderen van te lang gestalde fietsen. 33 van deze fietsen hebben tijdens de campagne een opknapbeurt gekregen en zijn gedoneerd aan lokale goede doelen.



Ook de kleinste stalling op Utrecht Centraal, de Sijpesteijnstalling is vernieuwd.



De fietsenstalling bij station Delft is flink vernieuwd. De stalling is gebruiksvriendelijker en veiliger geworden.



Als onderdeel van een nieuwe #posifiets campagne op 15 stations zijn weesfietsen opgeknapt en uitgereikt aan lokale goede doelen.



3.5 Voortgang Deelmobiliteit

Ambities voor 2030 uit Stationsagenda	
• Het station is een katalysator voor het gebruik van deelmobiliteit. Een toenemend deelmobiliteitsaanbod op stations zorgt voor meer keuzemogelijkheden voor de reiziger in de reis van deur tot deur. • Op ieder station is tenminste 1 deelfietsaanbieder (zoals de OV-fiets, Arriva Deelfiets of een andere aanbieder) actief zodat reizigers altijd de keuze voor de deelfiets als voor- of natransportmiddel kunnen maken. • Door slim ontwerp sluiten de modaliteiten naadloos op elkaar aan en ontstaat geen verrommeling rond het station door het groeiende deelmobiliteitsaanbod. De diverse deelmodaliteiten worden gefaciliteerd en zijn goed geïntegreerd in stallingen of de openbare ruimte waarbij de verbinding tussen station en omgeving blijft bestaan. • Op steeds meer locaties heeft de voetganger prioriteit, dan de fietser, dan het openbaar en collectief vervoer, dan deelmobiliteit en als laatst pas de privéauto (STOMP-principe). Op die manier blijft het station voor iedereen bereikbaar.	
303 /394 Aantal stations met deelfietsen	Resultaten • Eind 2025 worden er op 303 van de 394 stations (excl. evenementenstations) deelfietsen aangeboden. Het aantal stations met deelfietsen is met 17 locaties toegenomen ten opzichte van 2024. • Er zijn in 2025 118 nieuwe aanvragen voor deelfietsen ingediend vooral voor de OV-fiets (95) en Donkey Republic (20). Het aantal OV-fietslocaties breidt steeds verder uit. • Op 96 van de 303 stations zijn andere deelfietsen dan de OV-fiets in de stallingen beschikbaar. Dit zijn 20 extra locaties ten opzichte van 2024. • Over deelmobiliteit in de nabijheid van stations, bijvoorbeeld op gemeenteground, zijn geen exacte cijfers beschikbaar bij ProRail en NS Stations. Duidelijk is dat er nog meer uitgiftepunten voor deelfietsen zijn die niet in bovenstaande tellingen zijn opgenomen. • Wat betreft deelscooters in stationsomgevingen is het aanbod sterk afgenomen vanwege het vertrek van GoSharing uit het overgrote deel van Nederland. • Er is een lichte stijging van het aantal stations waar in de nabijheid een deelauto beschikbaar is ten opzichte van 2024.

Voortgang 2025

De capaciteitsleidraad heeft in 2025 een update gekregen. De leidraad die vanaf september 2021 werd gehanteerd is verrijkt met de kennis die de afgelopen jaren is opgedaan middels het deelfietsloket van ProRail en NS Stations. Belangrijke thema's hierbij waren het omzetten van uitgifte per stallingsplek naar uitgifte per vierkante meter. Ook wordt het tijdelijke faciliteren van deelmobiliteit, bijvoorbeeld bij een evenement, mogelijk gemaakt. Deze leidraad wordt door de stuurgroep fietsparkeren (IenW, ProRail en NS) vastgesteld.

Daarnaast is er een ritmiek voor doorlooptijd van aanvragen opgesteld. Deze is gecommuniceerd via verschillende kanalen waaronder de geüpdatete themapagina via stations.nl. Zo heeft de aanvrager duidelijkheid over wanneer er tot uitvoering overgegaan kan worden en is het voor de verschillende behandelaars vroegtijdig in de agenda's in te passen.

Er is nog een aantal grotere vraagstukken die voor de volgende versie uitgewerkt moeten worden. Zo is op grotere schaal de koppeling van deelfietsen aan OV-concessies (naast trein, nu ook bus) ontstaan. Moeten deze een andere benadering krijgen dan de reguliere aanvragen? Hierover worden gesprekken gevoerd. Dit geldt ook voor initiatieven op regionale schaal met contractuele verplichtingen zoals bijvoorbeeld Utrecht Vechtstreek. Hoe verhouden deze systemen zich tot de individuele initiatieven en de beschikbare ruimte? Tot slot is er een verschuiving in de fietstypes en de daarvoor benodigde ruimte (fatbikes, BMF, etc.). Dit vraagt om een herijking van de ruimteverdeling tussen deze types.

3.6 Voortgang Profilering van vervoerders

Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

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

Resultaten en voortgang 2025

In 2024 zijn twee onderzoeken naar profilering van vervoerders op stations afgerond (onder reizigers en onder belanghebbenden). De uitkomsten laten zien dat de huidige situatie op veel punten in grote lijnen op orde is: reizigers waarderen de herkenbaarheid door de duidelijke blauwe en witte bewegwijzering en consistente pictogrammen. Maar ook dat reizigers een zo drempelloos mogelijke reis verwachten en dat profilering met name relevant is op contactmomenten zoals ticketverkoop, in- en uitchecken, reisinformatie en overstappen.

In 2025 is opvolging gegeven aan de aanbevelingen uit deze onderzoeken. ProRail en NS Stations hebben – samen met het ministerie van IenW – het uitgangspunt van een neutrale en herkenbare stationsomgeving als richtinggevend bevestigd. NS Stations en ProRail werken aan richtlijnen voor gevelbelettering, waarbij elk station voor reizigers duidelijk herkenbaar is aan de stationsklok en stationsnaam. Samen met vervoerders wordt gekeken hoe profilering op stations kan plaatsvinden met behoud van duidelijkheid voor de reiziger. Tot slot zijn in de zomer van 2025 de resultaten van de twee onderzoeken gedeeld met belanghebbenden.

De werkgroep rondt in 2026 af door de aanbevelingen te borgen in de reguliere lijn: verzoeken over bewegwijzering worden via de bestaande processen behandeld. Het gezamenlijke uitgangspunt voor stationsaanduiding en gevelbelettering wordt uitgewerkt en vastgelegd in relevante richtlijnen (onder andere het Handboek Bewegwijzering) en toegepast bij nieuwbouw en verbouwingen waar dit de duidelijkheid voor reizigers versterkt. Onderwerpen die om afstemming tussen vervoerders vragen, worden in overleg met vervoerders verder gebracht binnen afgesproken kaders.

3.7 Voortgang Wachten, verblijven en ontmoeten

Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

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

6,24_{/10}

Reizigersoordeel over de wachttijdbeleving op stations

189_{/396}

Stations die lager scoren dan een 6 op de wachttijdbeleving

Resultaten

- Wachttijdbeleving is een van de minder goed beoordeelde thema's uit de Stationsbelevingsmonitor.
- Het reizigersoordeel voor de wachttijdbeleving was in 2023 een 6,17, in 2024 een 6,22 en in 2025 een 6,24; de score is daarmee 0,07 gestegen t.o.v. 2023.
- In 2025 scoren 11 stations hoger dan een 7, dit is in lijn met 2024. Er zijn 189 stations die lager scoren dan een 6. In 2024 was dit 204 en in 2023 was dit 225.
- 86% van de stations in 2025 die lager scoren dan een 6 zijn halte- en basisstations.
- Van de 56 stations die lager scoren dan een 5, zijn wederom de meerderheid halte- en basisstations.
- Hoewel wachten een per definitie "onaangenaam" onderdeel is/kan zijn van de reis van de klant, wordt met kwalitatief onderzoek de kansen voor verbeteringen in beeld gebracht.

Voortgang 2025

In 2025 zijn zowel kwantitatieve als kwalitatieve onderzoeken gedaan naar de wachttijdbeleving van reizigers op stations:

- Kwantitatief op basis van de SBM cijfers van 2024 en 2025 door ProRail Stations en NS Stations. Mede op basis van deze uitkomsten is er verdieping gezocht middels kwalitatief onderzoek.
- Het kwalitatief onderzoek wordt uitgevoerd door een extern onderzoeksbureau. Dit onderzoek is gericht op kleine stations omdat deze vaker slecht scoren op de wachttijdbeleving. Hierbij is het onderzoeksbureau in gesprek gegaan met reizigers om een beter beeld te krijgen over de behoeften van reizigers die niet meteen naar voren komen bij het kwantitatieve onderzoek. Hierbij is gekeken naar zowel de harde kant (fysieke middelen die worden ingezet zoals zitobjecten of wachtruimtes) als de zachte kant (de beleving en het gevoel tijdens het wachten) en andere factoren die mogelijk van invloed zijn zoals sociale veiligheid.

De resultaten en inzichten van de bovenstaande onderzoeken vormen input voor het ontwerp onderzoek wat in 2026 van start kan gaan. Op dit moment wordt er een projectplan opgesteld voor dit ontwerp onderzoek. De verwachting is dat dit in Q1 2026 af is.

Dit onderzoek heeft als doel om voor de slecht scorende (kleine) stations met maatwerk te komen. In 2027 worden de resultaten van dit onderzoek verwacht. Met de resultaten kunnen de wachtfaciliteiten op (kleine) stations worden verbeterd.



Station Delft: nieuwe zitobjecten



Station Tegelen: beschuttingssysteem

3.8 Voortgang Duurzaamheid

Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

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

47 **GWh**

Totaal aan energieverbruik in publiek domein op stations in 2024 (elektra, gas en warmte, omgerekend in GWh)

1,3 **Gwh**

Totaal aan opgewekte energie op stations in 2024 (GWh)

42%

Percentage afvalscheiding op stations

Resultaten

- Het totale energieverbruik voor 2025 is nog niet bekend. In 2024 was het energieverbruik in het publieke domein op stations 47 GWh voor elektriciteit, gasverbruik en stadswarmte. Dit is een kleine reductie ten opzichte van het jaar ervoor.
- Ook het totaal aan opgewekte energie voor 2025 is nog niet bekend. De opwek cijfers voor 2024 zijn opgenomen. Dit betreft 1,3 GWh. Het jaar ervoor lag dit op 1,2 GWh. Deze energie is opgewekt door zonnepanelen geïnstalleerd op stationsdaken en perronoverkapping
- Het percentage afvalscheiding op stations in 2025 is wel bekend. Dit was 42% waarvan 28% scheiding bij de bron en 14% nascheiding door de afvalverwerker. In 2024 lag het totaal op 38%. Er is dus sprake van een positieve ontwikkeling door betere bronscheiding.

Voortgang 2025

ProRail en NS Stations hebben in 2025 weer vanuit verschillende plekken in de organisaties activiteiten ontplooid op het gebied van duurzaamheid. Deze rapportage bevat een greep hieruit.

De achtergrond van de reisinformatieschermen is aangepast van licht naar donker. Door de donkere achtergrond is de tekst leesbaarder voor met name reizigers met een visuele beperking. Ook levert dit een energiebesparing op van 3%. Op de stations Voorburg, Dordrecht, Den Helder, Heiloo, Groningen en Hoorn Kersenboogerd zijn zonnepanelen gerealiseerd op perronoverkappingen en fietsenstallingen. Bemeterplannen op stations worden uitgevoerd: bijvoorbeeld op Almere Poort en Utrecht Centraal zijn alle objecten (zoals winkels, roltrappen en liften) apart voorzien van telemetrische energiemeters.

In samenwerking met Bureau Spoorbouwmeester en Group A is onderzocht hoe de CO2-footprint (materiaalgebonden emissies) van stations in een vroege ontwerpfase verlaagd kan worden.

ProRail en NS Stations geven gezamenlijk uitvoering aan de routekaart Afvalvrije Stations. Zo worden bijvoorbeeld bij de Kiosk pergamijs zakjes in plaats van plastic zakjes verstrekt en is het op 34 stations mogelijk voor reizigers om hun afval te scheiden.

ProRail en NS Stations hebben de gezamenlijke doelen vanuit groenbeheer behaald: op minimaal 5.000 m² is de biodiversiteit in de beplanting op stations verbeterd en er zijn meer dan 10 bomen geplant. Er zijn nieuwe partijen geselecteerd voor Groen Onderhoud. Zij zullen gaan werken volgens de vastgestelde Groenvisie met als doel de biodiversiteit continue te vergroten door de aanleg en het beheer van waarde creërend groen.

Veldonderzoek naar impact van groen tijdens een hittegolf laat zien dat groen als klimaatadaptieve maatregel effectief is. Onderzoek naar impact gevolgen weersinvloeden laat geen stabiele trend zien. Op stations ontstaat de meeste schade door storm en regen in de winter.



Duurzame verpakking (pergamijn) in plaats van plastic



Verbeteren Groen op station Enkhuizen



Onderzoek naar materiaalgebonden emissies in ontwerpfase

3.9 Voortgang Normenkader Stations

Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

- Nota Basisstation betreft een advies van ProRail aan het ministerie van IenW. De laatste actualisatie van dit document stamt uit 2005 en is daarmee toe aan een moderniseringsslag. Dit wordt opgepakt onder de vlag van de Stationsagenda.²
- Het document bevat functionele normen en richtlijnen voor nieuwbouw en grootschalige vernieuwbouw van stations, specifiek gericht op de transfercapaciteit en –kwaliteit van stations. We streven er naar om deze normen en richtlijnen te herijken, en waar nodig weg te laten of toe te voegen.
- Door het document te herzien, zorgen we voor een actueel en toekomstgericht kader voor de inrichting van en publieke voorzieningen op stations en bepalen we wat het basisniveau per type station is, zodat publieke middelen efficiënt en effectief ingezet worden.
- Het nieuwe product draagt de naam 'Normenkader Stations'.

² In de uitvoeringsagenda 2023-2024 stond de herziening van het Nota Basisstation als actie onder het thema Wachten, Verblijven en Ontmoeten. Bij nader inzien is dit een dusdanig groot en overkoepelend onderwerp dat dit een apart prioritair thema is geworden.

Resultaten en voortgang 2025

In de Uitvoeringsagenda 2025-2026 is er een thema 'Basiskwaliteit' toegevoegd. De naam van dit thema wordt aangepast naar 'Normenkader Stations' om beter de opgave van het thema te dekken.

In 2025 is gestart met het initiatief om het Nota Basisstation te herijken met als doel om weer een actueel toekomstbestendig kader voor de inrichting en het aanbod van voorzieningen op stations te kunnen bieden. Deze vernieuwde uitgave heet het 'Normenkader Stations'.

Dit jaar is de werkgroep opgericht bestaande uit vertegenwoordigers van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), NS Stations en ProRail. Door de werkgroep zijn uitgangspunten vastgesteld en is een aanpak ontwikkeld voor de herijking. Belangrijke aspecten hierin zijn:

- Inventarisatie van de huidige kaders uit Nota Basisstation;
- Voortbouwen van bestaande afspraken en vernieuwde wetgeving implementeren in het nieuwe normenkader;
- Vormgeving van differentiatie (aanbod van voorzieningen sluit aan op het station en behoeften van reizigers);
- Mogelijk maken van een iteratief proces.

In 2026 wordt verder gebouwd aan de procesmatige inrichting en de eerste clusteringen van vaststellingen van normeringen.

Bijlage

Bijlage 1. Achtergrond indicatoren

Thema	Indicator	(Meet)methode en definitie	Bron en peildatum
Algemeen	Algemeen reizigersoordeel stations	Reizigers worden in de Stationsbelevingsmonitor een rapportcijfer gevraagd voor: <i>Uw algemeen oordeel over dit station?</i>	Stations-belevingsmonitor (SBM), december 2024
Transfer-capaciteit	Reizigersoordeel over de doorstroming op stations	Reizigers worden in de Stationsbelevingsmonitor een rapportcijfer gevraagd voor de twee vragen: <i>Ik ervaar dat er genoeg ruimte is op dit perron, Ik kan op dit station ongehinderd de trein bereiken.</i> Deze scores worden vervolgens gemiddeld.	Stations-belevingsmonitor (SBM), december 2024
Sociale veiligheid	Reizigersoordeel over de sociale veiligheid op stations in de avonduren (na 19u)	Reizigers worden in de Stationsbelevingsmonitor een rapportcijfer gevraagd voor: <i>Ik voel me veilig op dit station 's avonds na 19.00 uur.</i>	Stations-belevingsmonitor (SBM), december 2024
Sociale veiligheid	Aantal stations met reizigersoordeel over de sociale veiligheid op stations in de avonduren (na 19u) lager dan een 6.	Het totaal aantal stations dat in bovenstaande indicator <6 scoort.	Stations-belevingsmonitor (SBM), december 2024
Toegankelijkheid	Aantal stations met perrons op norm	Het totaal aantal stations met alle perrons conform normen toegepast uit de Netverklaring op de 'nuttige lengte'. Bij verzakkingen van een gedeelte van een van de perrons wordt het station afgekeurd.	ProRail data, december 2024
Toegankelijkheid	Aantal stations toegankelijk d.m.v. liften en/of hellingbanen	Het totaal aantal stations waarbij alle perrons met een lift en/of hellingbaan toegankelijk zijn, bijvoorbeeld voor reizigers in een rolstoel.	ProRail data, Q4 2024
Toegankelijkheid	Aantal stations toegankelijk d.m.v. geleidelijnen	Het totaal aantal stations waarbij geleidelijnen op norm zijn aangelegd volgens de uitgangspunten: eenduidig, veilig en voorspelbaar.	ProRail data, december 2024
Fietsparkeren	Reizigersoordeel over de fietsenstallingen	Reizigers (die hun fiets in een stationsstalling hebben geparkeerd) worden in de Stationsbelevingsmonitor een rapportcijfer gevraagd voor: <i>Wat is uw oordeel over het stallen van uw vervoermiddel?</i>	Stations-belevingsmonitor (SBM), december 2024
Fietsparkeren	Totaal aantal fietsparkeerplekken op stations	Het totaal aantal fietsparkeerplekken onder beheerverantwoordelijkheid van ProRail, met onderscheid tussen bewaakte en onbewaakte stallingen. Afgerond op 1000.	ProRail data, januari 2025
Fietsparkeren	Benutting van de fietsparkeerplekken	Landelijk gemiddelde percentage benutting van de fietsparkeerplekken in alle stationsfietsenstallingen op basis van tellingen medio oktober op piekdagen dinsdag en donderdag tussen 10 en 14, met onderscheid tussen bewaakte / onbewaakte stallingen.	ProRail data, januari 2025
Deelmobiliteit	Aantal stations met deelfietsen	Het totaal aantal stations met OV-fietsen en/of andere deelfietsaanbieder.	ProRail data, december 2024
Wachten, verblijven en ontmoeten	Reizigersoordeel over de wachttijdbeleving op stations	Reizigers worden in de Stationsbelevingsmonitor een rapportcijfer gevraagd voor de drie vragen: <i>Ik kan mijn tijd op dit station aangenaam besteden, Ik ervaar het wachten op dit station als comfortabel, Ik ervaar voldoende beschutting tegen wind, regen en kou op het perron.</i> Deze scores worden vervolgens gemiddeld.	Stations-belevingsmonitor (SBM), december 2024
Duurzaamheid	Totaal aan energieverbruik in publiek domein op stations in 2023 (elektra, gas en warmte)	Brutoverbruik in het publieke domein van elektra, gas en warmte, omgerekend in GWh. De energieopwekking is hier niet vanaf gehaald.	NS data o.b.v. eindafrekening over 2023 d.d. sept 2024
Duurzaamheid	Totaal aan opgewekte energie op stations in 2023	Totale opbrengst van energieopwekking (d.m.v. zonnepanelen) op stations in GWh.	NS data o.b.v. eindafrekening over 2023 d.d. sept 2024
Duurzaamheid	Percentage afvalscheiding op stations	Totaal percentage gescheiden afval op stations o.b.v. gewogen gewichten (optelsom van percentage bronscheiding en nascheiding).	NS data o.b.v. gegevens afvalleveranciers, dec 2023 t/m nov 2024

Stationsmelevingsmonitor (SBM)

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

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

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

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

Jaarcijfers komen als volgt tot stand:

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

Voor het reizigersoordeel over de fietsenstallingen is in deze rapportage gekozen om de ongewogen score te gebruiken, omdat de verhouding van het aantal reizigers dat van een fietsparkeerplek gebruik maakt niet op alle stations gelijk oploopt met de in- en uitstappers.