

Vergaderjaar 2023–2024

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 819

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 maart 2024

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

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

Graag neem ik uw Kamer in deze brief mee over de stand van zaken omtrent de uitvoering van de motie Bikker¹, waarmee € 300 mln. structureel voor het regionaal OV ter beschikking is gesteld om prijsstijging tegen te gaan en het ov te verbeteren en daarnaast incidenteel € 120 mln. om de prijsstijging bij NS eenmalig in 2024 te compenseren voor de reiziger.

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

¹ *Kamerstukken II*, 2023/24, 36 410, nr. 29, d.d. 21-09-2023.

² *Kamerstukken II*, 2023/24, 23 645, nr. 811, d.d. 17-11-2023. Bijgevoegd bij deze brief treft u ook de nota's over de uitvoering Motie Bikker, Grinwis en Krul behorend bij de brief van 17 november jl. Na verzending van de brief is nagegaan of deze nota's in zijn geheel openbaar gemaakt kunnen worden. Dat is het geval, maar de verzending is tot op heden achterwege gebleven. Hierbij ontvangt u deze nota's alsnog.

Beraad (NOVB)³ neem ik hierin de regie, rekening houdend met de bestaande verantwoordelijkheidsverdeling.

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

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

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

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

Inzet incidentele middelen ter voorkoming prijsstijging bij NS

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

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

de tariefontwikkeling voor NS-reizigers in 2025 en verder. Ik voorzie deze brief voor de zomer van 2024 aan u te sturen.

De inzet van de compenserende middelen voor de herijking van het studentenreisproduct (motie Krul, Kamerstuk 31 524, nr. 581)

In mijn brief van 17 november jl. informeerde ik uw Kamer reeds over de middelen die het kabinet voornemens was eenmalig over te hevelen van de OCW-begroting naar de IenW-begroting om de gevolgen voor de vervoerders van de herijking van het ov-studentenreisproduct in 2024 te compenseren. Dit bedrag is door OCW definitief vastgesteld op € 207 mln. In het NOVB van februari is afgesproken dit bedrag te verdelen «als ware er geen herijking van de vergoeding voor het gebruik van het ov-studentenreisproduct». Dit komt voor NS neer op € 96,8 mln. en voor het stads- en streekvervoer op een bedrag van in totaal € 110,7 mln.

Uitkeren van de extra middelen en de compenserende middelen

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

Personeelskrapte in de ov-sector

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

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

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

Stand van zaken toegankelijkheid ov

lenW werkt samen met vervoerders, decentrale ov-autoriteiten, ProRail en belangenorganisaties aan een nog beter toegankelijk OV; onder andere door het uitwerken van het Bestuursakkoord toegankelijkheid OV 2022–2032 (verder te noemen Bestuursakkoord).⁴ In mijn brief van 28 juni 2023 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van de uitwerking van enkele artikelen.⁵ Zo werk ik samen met eerdergenoemde partijen aan de uitvoering van de afspraken.

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

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

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

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

Vervolg in 2024 en verder

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

Aanvullend op het nationale Bestuursakkoord lopen er ook Europese initiatieven die bijdragen aan een verdere vergroting van een toegankelijk OV. Zo wordt momenteel de Toegankelijkheidsrichtlijn geïmplementeerd. Hiermee wordt informatie over vervoersdiensten en verschillende digitale diensten (zoals op mobiele apparaten, interactieve zelfbedieningsterminals en informatieschermen) medio 2025 toegankelijk voor personen met een handicap of een functionele beperking. Vervoerders hebben in aanloop naar het van kracht gaan van de richtlijn verschillende aanpassingen gedaan om (digitale) diensten toegankelijk te maken. Zo kan men

⁴ Kamerstukken II, 2022/23, 23 645, nr. 783, d.d. 07-11-2022.

⁵ Kamerstukken II, 2022/23, 23 645, nr. 806, d.d. 28-06-2023.

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

in de NS-app een optie aanvinken om alleen reizen te tonen die volledig zelfstandig toegankelijk zijn, bijvoorbeeld voor reizigers in een rolstoel. Daarnaast worden er in steeds meer NS-treinstellen voorzieningen ingebouwd om reizigers met een auditieve of visuele beperking beter te kunnen bedienen.

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

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

Het College voor de Rechten van de Mens bracht in december 2023 een themarapportage uit over de toegankelijkheid van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Op 30 januari 2024 is de motie van het lid De Hoop c.s. (Kamerstuk 36 410 XII, nr. 74) aangenomen om de aanbevelingen uit dit onderzoek over te nemen. Het College is aangewezen als onafhankelijk toezichthouder op de uitvoering van het VN-verdrag handicap in Nederland. Het Ministerie van VWS is als coördinerend ministerie verantwoordelijk voor de implementatie van het VN Verdrag handicap. VWS zal in afstemming met lenW werken aan een beleidsreactie die aan uw Kamer zal worden gezonden. De aanbevelingen uit de rapportage over toegankelijkheid van het OV zie ik als een aanmoediging om het Bestuursakkoord succesvol uit te voeren.

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

Stand van zaken motie Van Dijk over buurtbusvervoer

Uw Kamer heeft op 30 januari 2024 de motie van het lid Van Dijk c.s. aangenomen over het ondersteunen van concessieverlenende provincies en gemeenten bij het tegengaan van de tekorten aan vrijwilligers bij buurtbussen.⁹

Ik onderschrijf de uitspraak van de kamer dat buurtbussen en vraaggestuurd vervoer een belangrijk onderdeel van het OV zijn.¹⁰

De decentrale overheden zijn eerstverantwoordelijk voor de inrichting van het regionaal openbaar vervoer. Samen met de regio's (en aansluitend bij de Mobiliteitsvisie 2050) kijk ik hoe we bereikbaarheid in regio's beter

⁷ Kamerstukken II, 2023/24, 23 645, nr. 812, d.d. 20-11-2023.

⁸ Deze bestedingsrichtingen zijn vastgelegd in Kamerstukken II, 2022/23, 36 200 A, nr. 50, d.d. 30-11-2022.

⁹ Kamerstukken II, 2023/24, 36 410 XII, nr. 44, d.d. 25-01-2024.

¹⁰ CROW, De staat van het OV 2022, december 2023, p. 31-33

kunnen organiseren door de inzet van fijnmazig en vraaggestuurd publiek vervoer.¹¹

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

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

Voortgang programma Boordcomputer Taxi (hierna: BCT)

Op 2 september 2022 heb ik uw Kamer per brief geïnformeerd over het streven om het nieuwe systeem voor de verkrijging en verwerking van taxivervoergegevens t.b.v. het taxitoezicht als opvolger van de huidige Boordcomputer Taxi (BCT) in 2024 te introduceren.¹² Nu de ontwikkeling van deze nieuwe systematiek vordert, is meer uitsluitel te geven over de planning.

De beoogde inwerkingtreding is voorzien voor 1 januari 2025. De introductie van het nieuwe systeem vergt aanpassingen aan het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000). En daarnaast is een nieuwe ministeriële regeling voor de Centrale Database Taxivervoer (CDT) nodig.

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

Nieuwe concessies Friese Waddenveren

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

Ter voorbereiding op de aanbesteding heeft het Ministerie van IenW een concept-Nota van Uitgangspunten (NvU) opgesteld, met daarin de belangrijkste kaders en uitgangspunten voor de volgende concessie(s). Over de NvU wordt op dit moment een openbare consultatie gehouden, via het online «Platform Participatie».¹⁴ Om geïnteresseerden goed te informeren over de concept-NvU en de consultatie zijn er eind maart

¹¹ Bijlage bij *Kamerstukken II*, 2022/23, 31 305, nr. 388, d.d. 17-03-2023.

¹² *Kamerstukken II*, 2022/23, 23 645, nr. 769, d.d. 02-09-2022.

¹³ *Kamerstukken II*, 2022/23, 23 645, nr. 815.

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

enkele bijeenkomsten. De consultatiereacties zullen gebruikt worden voor het opstellen van de Nota van Uitgangspunten, die ik naar verwachting deze zomer met uw Kamer zal delen.

Stand van zaken sociale veiligheid in het OV

OV-bedrijven zijn in eerste instantie verantwoordelijk voor de veiligheid van hun reizigers en personeel. Waar mogelijk ondersteunen de concessieverleners deze partijen. In 2023 zijn verschillende gezamenlijke extra initiatieven gestart om naast de bestaande inzet op sociale veiligheid extra maatregelen te kunnen nemen en de ontwikkelingen tegen te gaan waarover ik uw Kamer op 26 juli 2023 heb geïnformeerd.¹⁵

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

Voortgang acties

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

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

Om extra capaciteit van Veiligheid & Service-medewerkers in te zetten op locaties en tijdstippen met een hoog risico op onveiligheid, ontvangt NS in 2024 net als in de voorgaande jaren € 2 miljoen extra van IenW. Daarnaast ben ik vanwege de hoge kosten en de unieke situatie rondom station Maarheeze met de Staatssecretaris van JenV overeengekomen NS gezamenlijk eenmalig voor € 2,3 mln. te compenseren voor maatregelen die NS heeft genomen om de veiligheid rondom dit station te waarborgen. Reizigers en ov-personeel ervaren bij station Maarheeze regelmatig overlast die wordt veroorzaakt door bewoners van het nabijgelegen azc in Budel. Het gaat hierbij met name om betalingsproblematiek.

Om de veiligheid van het personeel en de reiziger te waarborgen heeft NS fysieke- en beveiligingsmaatregelen genomen. Om de veiligheid van het personeel en de reiziger te waarborgen heeft NS fysieke- en beveiligingsmaatregelen genomen.

¹⁵ Kamerstukken II, 2022/23, 28 642, nr. 110, d.d. 26-07-2023.

¹⁶ Tevens de samenwerkende partijen genoemd in Kamerstukken II, 2019/20, 28 642, nr. 108, d.d. 09-07-2020.

¹⁷ Kamerstukken II, 2023/24, 36 410 XII, nr. 32, d.d. 25-01-2024.

Omdat er geen mogelijkheid is om NS voor meerdere jaren of op meerdere locaties te compenseren, gaat het bij Maarheeze om een eenmalige actie. In samenwerking met de lokale driehoek en het Ministerie van JenV wordt gezocht naar een duurzame oplossing voor dit station. Verder zijn door JenV afspraken gemaakt over de versnelling en intensivering van acties uit de integrale aanpak overlastgevendende asielzoekers en de samenwerking tussen vervoerder en politie.

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

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

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

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

handhaving van de opgelegde straffen, zo ook voor de reis- en gebiedsverboden.

Tijdens het commissiedebat OV en Taxi van 22 februari 2023 (Kamerstuk 23 645, nr. 799) heb ik aan lid Minhas toegezegd uw Kamer te informeren over de mogelijkheid om ov-boa's toegang te geven tot het rijbewijsregister van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW).¹⁹ Dit traject is zeer complex door de technische en juridische randvoorwaarden waaraan voldaan moet worden.

Sinds 2022 wordt door de Ministeries van JenV en IenW gewerkt aan het project om ov-boa's toegang te verlenen tot registers met persoonsgegevens. Op 26 juli 2023 heb ik in een brief aan uw Kamer gemeld dat voortgang in dit traject vanwege privacywetgeving en de juridische complexiteit langzamer gaat dan gehoopt.²⁰ Voor alle registers met persoonsgegevens van BZK, IenW en JenV stelt de wetgeving op het gebied van privacy hoge eisen aan het delen van deze gegevens. De meest recente planning om de toegang voor ov-boa's te realiseren, geeft het beeld dat minstens drie jaar nodig is. Daarbij komt, dat naast het doorlopen van de stappen in het wetgevingsproces de toegang tot het rijbewijsregister van de RDW ook organisatorisch en technisch gerealiseerd moet worden. Vanwege de hoge investeringen, lange doorlooptijden en de onzekerheid over het succesvol doorlopen van alle (privacy)toetsen is voorgenomen vooralsnog te starten met de openstelling van het rijbewijsregister voor boa's in publieke dienst. De ov-boa's, in dienst van private werkgevers, zullen mogelijk later volgen.

Vervolg

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

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

Voortgangsrapportage Stationsagenda

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

¹⁹ Toezegging dat «de Staatssecretaris de Kamer zal informeren over de mogelijkheid om de bevoegdheid om het rijbewijsregister te raadplegen» aan Kamerlid Minhas, 22 februari 2022, kenmerk: TZ202302-194

²⁰ Kamerstukken II, 2022/23, 28 642, nr. 110, d.d. 26-07-2023.

²¹ Kamerstukken II, 2022/23, 29 984, nr. 1088, d.d. 09-02-2023.

voortgangsrapportage van de Stationsagenda aan. Deze beschrijft de voortgang die in 2023 is geboekt.

Oordeel van de reiziger

Een belangrijke graadmeter voor het functioneren van treinstations is het oordeel van de treinreiziger. Dit oordeel wordt sinds 2014 gemeten met een steekproef onder ruim 80.000 reizigers in de Stationsbelevingsmonitor. Het gemiddelde oordeel van de reiziger in 2023 komt uit op 7,21. Dit is hoger dan bij aanvang van de metingen in 2014 (6,96), maar vormt een lichte daling ten opzichte van de score in 2022 (7,32).

In de jaren 2020 t/m 2022 waren de stations rustiger. Dit heeft de beoordeling positief beïnvloed. Door de toename van de reizigersaantallen is het reizigersoordeel in 2023 weer meer in de lijn met dat van voor de pandemie. Ondanks de lichte daling in het gemiddelde reizigersoordeel is het landelijke beeld dat de reizigers over het algemeen tevreden zijn over de treinstations.

Meerdere stations werden in 2023 bovendien definitief heropend na een grote verbouwing, zoals Roermond, Dordrecht Zuid, Naarden Bussum en Almere Centrum. De grootschalige aanpak van al deze locaties levert een substantiële bijdrage aan de ervaring van de reiziger en maakt dat de stations toekomstbestendig zijn en weer decennia mee kunnen.

Aandachtspunten

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

Resultaten en voortgang prioritaire thema's

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

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

Bovenstaande resultaten vormen een greep uit de bijgevoegde voortgangsrapportage. In 2024 zet ik de realisatie van de uitvoeringsagenda 2023–2024 voort samen met ProRail, NS Stations en andere partijen. Binnen de kaders van bestaande budgetten, projecten en programma's werken we daarmee aan het verder verbeteren van de stations. Ik merk daarbij op dat het steeds complexer is om het reizigersoordeel over stations positief te beïnvloeden. Ik heb er desondanks vertrouwen in dat

het werk dat wij verzetten helpt om treinstations beter te maken voor de gebruikers ervan en de ambities uit de Stationsagenda voor 2030 dichterbij brengt.

Vervolg

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

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen