Stationsagenda

Voortgangsrapportage 2024

Definitieve versie, 3 februari 2025

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

In samenwerking met ProRail en NS Stations

Foto’s: Omslag – Ministerie van IenW / Tineke Dijkstra

Overige foto’s – Divers intern ProRail en NS Stations

Overzicht indicatoren 2024

Algemeen reizigersoordeel stations

7,18/10

Transfer-capaciteit

7,66/10
Reizigersoordeel over de doorstroming op stations

Sociale veiligheid

6,91/10
Reizigersoordeel over de sociale veiligheid op stations in de avonduren (na 19u)

55/394
Aantal stations met reizigersoordeel over de sociale veiligheid op stations in de avonduren (na 19u) lager dan een 6

Toegankelijkheid

209/394
Aantal stations met perrons op norm

390/394
Aantal stations toegankelijk d.m.v. liften en hellingbanen

394/394
Aantal stations toegankelijk d.m.v. geleidelijnen

Fietsparkeren

7,51/6,36/10
Reizigersoordeel over de fietsenstallingen (bewaakt / onbewaakt)

206.000/307.000
Totaal aantal fietsparkeerplekken op stations (bewaakt / onbewaakt)

58%/70%
Benutting van de fietsparkeerplekken (bewaakt / onbewaakt)

Deelmobiliteit

286/394
Aantal stations met deelfietsen

Wachten, verblijven ontmoeten

6,22/10
Reizigersoordeel over de wachttijdbeleving op stations

Duurzaamheid

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

1,2 GWh
Totaal aan opgewekte energie op stations in 2023

38%
Percentage afvalscheiding op stations

Overig

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

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.

7,18/10

Algemeen reizigersoordeel stations

Resultaten

- Reizigers zijn over het algemeen tevreden over de stations en waarderen deze al jaren met ruim een 7.
- Het algemeen reizigersoordeel over stations is in 2024 in lijn met de score van 2023: afgerond een 7,2.
- Een aantal stations waar verbouwingen of kleinere verbeteringen hebben plaatsgevonden scoort flink beter dan in 2023, onder andere Ede-Wageningen, Diemen, Spaubeek en Geleen Oost.
- Een drietal stations scoort onvoldoende (Lage Zwaluwe, Den Helder Zuid en Nieuwerkerk aan den IJssel). Voor al deze stations staan verbetermaatregelen gepland in de komende jaren.
- Enkele specifieke thema’s in de Stationsbelevingsmonitor, zoals sociale veiligheid en de wachttijdbeleving, scoren significant lager dan het algemeen oordeel en vragen de aandacht.
- De scores per station zijn terug te vinden op www.stations.nl.

Voortgang 2024

ProRail en NS Stations hebben in 2024 gewerkt aan het verbeteren van de kwaliteit van diverse stations.

Diverse stationsprojecten werden in 2024 opgeleverd. Zo vond in februari 2024 de grootse opening van het station Ede-Wageningen plaats. Na ruim vier jaar bouw kunnen reizigers nu gebruik maken van een nieuw stationsgebouw, inclusief busplein en P&R terrein, allemaal volledig toegankelijk ingericht. Bovendien heeft het station een bijzondere dakconstructie van hout met zonnepanelen die het station van energie voorzien.

In september 2024 werd Den Haag Hollands Spoor feestelijk heropend. De stationshal van dit monumentale station is flink vernieuwd. Het station is beter toegankelijk gemaakt en de faciliteiten zijn vernieuwd en uitgebreid.

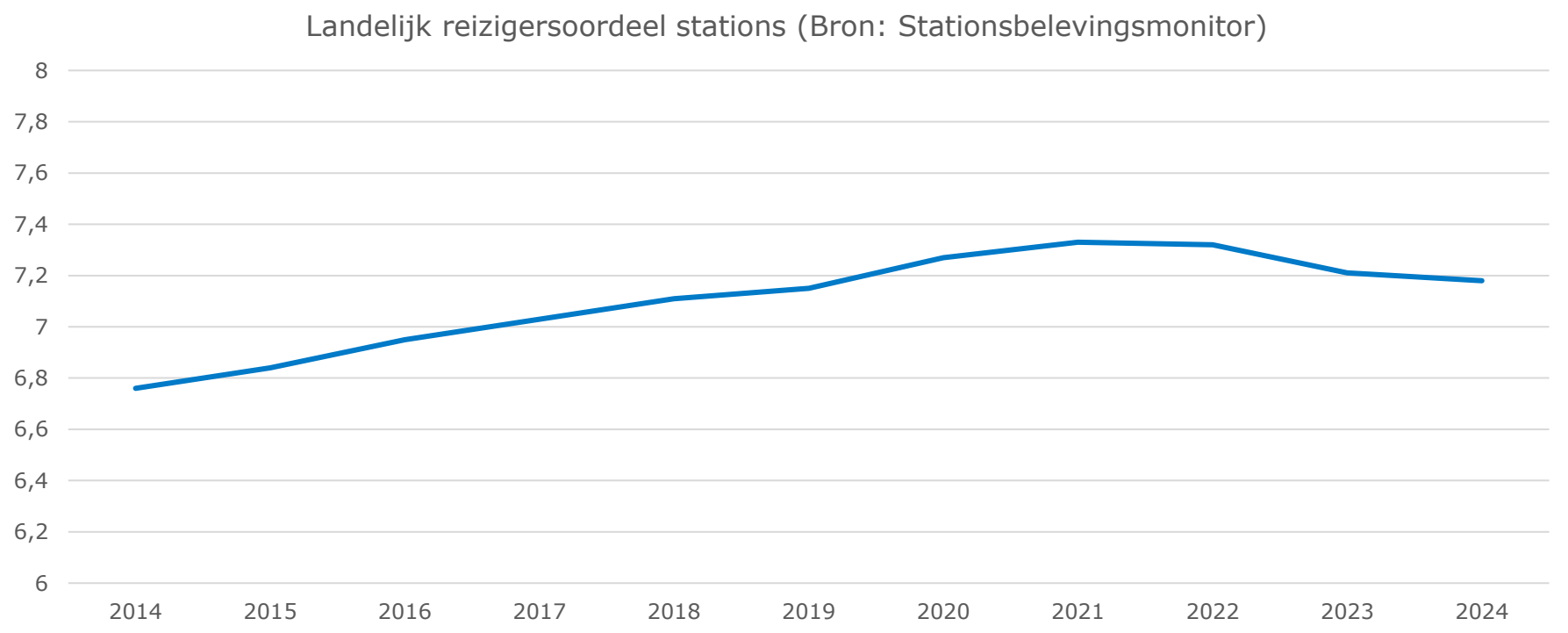
In december 2024 werd tot slot de nieuwe stationsentree en fietsenstalling op station Dordrecht in gebruik genomen. Hierdoor is het station een stuk duurzamer en aantrekkelijker geworden en is de verbinding met het naastgelegen park verbeterd.

Daarnaast werden ook diverse projecten in 2024 gestart, die in de komende jaren tot een significante verbetering voor de reiziger zullen leiden en de stations weer klaar maken voor de toekomst.

Zo startte bij station Duivendrecht werkzaamheden voor een extra lift aan de dorpszijde en het verbeteren en toegankelijker maken van de stationsentree. Bij station Nijmegen Heyendaal werd in april 2024 de aftrap gegeven voor een herinrichting van het station, die de doorstroming van trein- en busreizigers aanzienlijk verbetert. Ook wordt er gewerkt aan een grotere fietsenstalling.

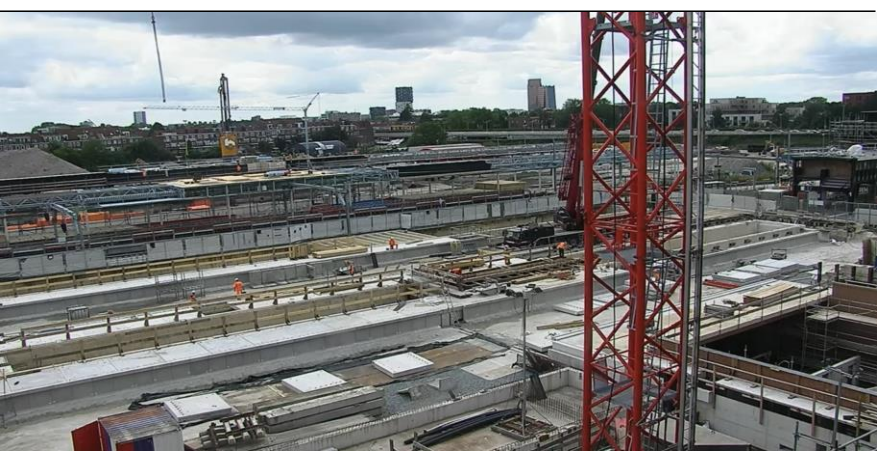
Ook in Den Helder Zuid startten de werkzaamheden om het station een welverdiende verbetering te geven. Het station bungelt al jaren onderaan de lijstjes qua reizigersoordeel. Tijdens de werkzaamheden worden de perrons volledig vernieuwd, nieuwe wachtruimtes en banken op de perrons geplaatst, worden de tunnel onder de sporen wordt opgefrist en wordt de stationsomgeving ook meegenomen.

Een ander noemenswaardig project dat in 2024 startte is de renovatie van Amsterdam Centraal. De grootschalige werkzaamheden aan spoor en station leveren op korte termijn overlast op, maar zullen leiden tot een toekomstbestendiger station dat ruimte kan bieden aan significant meer reizigers.



Het nieuwe station Ede-Wageningen werd in 2024 geopend.

De stationshal van station Den Haag HS is in 2024 vernieuwd.



De verbouwing van station Groningen is in 2024 verder gevorderd.

Impressie van de nieuwe tunnel bij station Den Helder Zuid.

Impressie van de nieuwe lift bij station Duivendrecht.

De nieuwe UK Terminal op Amsterdam Centraal is overgedragen aan Eurostar en kan begin 2025 in gebruik worden genomen.

Op station Amsterdam Zuid werden grote stappen gezet in de bouw van de nieuwe Brittenpassage.

3. Voortgang thema’s Uitvoeringsagenda 2023-2024

3.1 Voortgang Transfercapaciteit

Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

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

7,66/10

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 treinen te bereiken gemiddeld over de dag met een 7,66 beoordelen. Dat ligt in lijn met de score in 2023: 7,68.
- Naast de beoordeling van reizigers bestaat ook een risicomodel om drukte op perrons in kaart te brengen, rekening houdend met spitstijden 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 2024 ongewijzigd ten opzichte van 2023.

Voortgang 2024

In 2024 is het risicomodel voor perroncapaciteit (zie vorige pagina) weer als vertrekpunt gebruikt bij het toetsen van de effecten van beoogde grote dienstregelingswijzigingen in de toekomst op de ruimte voor en veiligheid van reizigers op de perrons.

In het verlengde van het risicomodel voor perrons leverde een extern bureau in 2024 een studie op om de absolute ondergrens voor instappende reizigers te bepalen, het zogenaamde kantelpunt. Dit kantelpunt geeft aan bij welke drukte op het perron de kans op een incident met ernstige gevolgen significant toeneemt.

Op basis van dit vastgestelde kantelpunt startte ProRail in 2024 met het berekenen of er perrons zijn die onder deze grens uitkomen. Voor eventuele knelpuntlocaties wordt op basis van deze analyse een handelingsperspectief opgesteld.

Als aanvulling op het risicomodel voor perroncapaciteit startte ProRail in 2024 ook met de ontwikkeling van een capaciteitsmodel voor het hele station. Dit model zal niet alleen perrons, maar ook tunnels, traverses en stijgpunten in kaart brengen, om zo een compleet beeld te krijgen van de capaciteit en doorstroming op stations.

Voor al bovenstaande modellen en bij specifieke capaciteitsanalyses is data van vervoerders nodig over reizigersaantallen en eventuele pieken hierin. Het ontbreken van actuele data is in 2024 meermaals een issue geweest. Vanuit deze werkgroep zal worden bezien in hoeverre hierin stappen kunnen worden gemaakt.

In 2024 zijn de werkzaamheden gestart op Hoorn Kersenboogerd om de perrons te vernieuwen. De nieuwe perrons worden gedeeltelijk verbreed, waardoor er meer ruimte ontstaat voor de reiziger.

In 2024 startten de werkzaamheden op station Nijmegen Heyendaal. De bredere perrons, een nieuwe oversteek en bredere trappen zorgen voor een betere transfercapaciteit.

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.

6,91 /10

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

55 /393

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

Resultaten

- De veiligheidsbeleving van de reiziger is sinds 2023 licht gedaald: van 6,95 naar 6,91.
- Gemiddeld scoorden 55 stations lager dan een 6 op de vraag of men zich wel veilig voelt na 19.00 uur ‘s avonds. In 2023 waren dit er 50.
- Het aantal meldingen van agressie, overlast en vandalisme op stations ligt in 2024 hoger dan in 2023. Deze ontwikkeling geldt ook voor fietsenstallingen en liften. Daarnaast heeft de invoering van statiegeld een nieuwe negatieve impuls aan deze problematiek gegeven.
- De aanpak van sociale veiligheid is complex en hangt samen met veel factoren buiten het domein van het ov en het station. Daarmee is het steeds lastiger om deze score te beïnvloeden.

Voortgang 2024

In 2024 zijn diverse maatregelen genomen om de sociale veiligheid op stations blijvend te verbeteren. Zo zijn meer stations uitgebreid met cameratoezicht. Ook wordt in bouwplannen rekening gehouden met uitdagingen rondom sociale veiligheid door o.a. in te zetten op overzichtelijke stations met goede zichtlijnen en verlichting. Daarnaast zijn nieuwe afsluitingen op prullenbakken geplaatst om het openbreken van de afvalbakken tegen te gaan. De afvalbakken werden regelmatig opengebroken om er statiegeldblikjes en -flesjes uit te halen. Dit zorgde voor veel puin en vernielingen op stations.
Vanuit de werkgroep is in 2024 de focus gelegd op de stations die onder de 6 scoren op ‘veilig na 19.00 uur’. Een uitvraag is gedaan om een schouw te organiseren op deze stations met alle ketenpartners om de problematiek vast te stellen, de huidige initiatieven te bespreken en de wensen te inventariseren.
Op basis van de opgehaalde informatie is een korte- en langetermijnaanpak in de maak. In de kortetermijnaanpak wordt vanuit reguliere werkzaamheden op stations extra aandacht gegeven aan sociale veiligheid. Hierbij valt te denken aan extra schoonmaak, groenonderhoud, storingsherstel en het versnellen van reeds bepaalde initiatieven. Onder de lange termijn wordt gekeken naar additioneel toezicht in de vorm van camera’s, fysieke en organisatorische maatregelen. In 2024 heeft het Directeurenoverleg Stations het besluit genomen om hier middelen voor beschikbaar te stellen.
Om de effectiviteit van maatregelen beter te leren begrijpen is in 2024 tot slot ook een pilot uitgevoerd en een verdiepend onderzoek gestart om effecten van maatregelen nauwer waar te nemen.

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.

209 /394

Aantal stations met perrons op norm

390 /394

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

394 /394

Aantal stations toegankelijk d.m.v. geleidelijnen

Resultaten

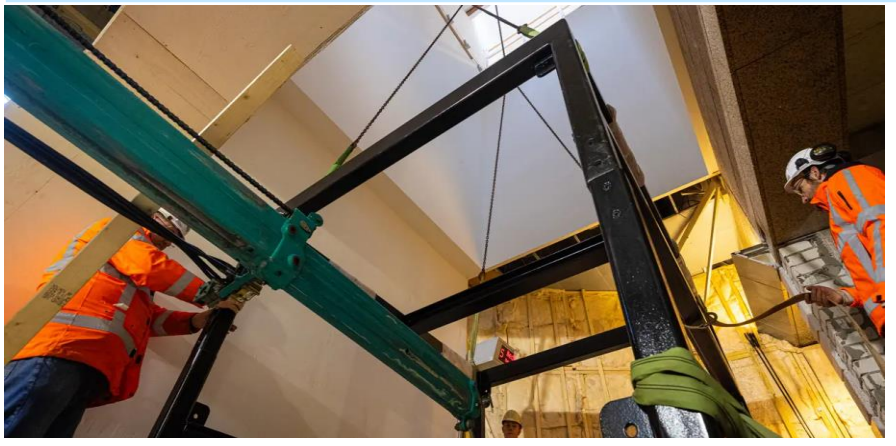
- Van de 394 stations zijn op 367 stations de perrons op norm gebracht. In 2024 zijn er 6 stations extra op norm gebracht. Door de huidige strenge norm wordt een station afgekeurd wanneer een gedeelte van één van de perrons niet voldoet. Op 160 stations voldoet eind 2024 een gedeelte van het perron door de beweging van ondergrond of spoor (net) niet (meer) aan de norm, hier loopt een correctieprogramma op. Dit gold eind 2023 nog voor 189 stations.
- Van de 394 stations zijn nagenoeg alle stations toegankelijk met een lift en/of hellingbaan. Voor vier stations geldt dit nog niet. Voor deze laatste stations zijn plannen om deze alsnog in de komende jaren toegankelijk te maken.
- Net als in 2023 zijn nog steeds op alle stations de geleidelijnen op norm aangelegd volgens de uitgangspunten: eenduidig, veilig en voorspelbaar.

Voortgang 2024

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.

In 2024 werkte ProRail vanuit het Bestuursakkoord aan het vindbaar maken van toiletten voor blinden en slechtzienden. Op alle treinstations waar reizigerstoiletten zijn, maakt ProRail ten minste één reizigerstoilet vindbaar voor reizigers met een visuele beperking door middel van tactiele routegeleiding of een publiek toegankelijk navigatiesysteem.
Vanuit de doelgroep is de voorkeur uitgesproken voor een digitale oplossing. Dit omdat een fysieke tactiele routegeleiding betekent dat er meer afslagen in de geleidelijnen komen wat kan leiden tot meer verwarring. Daarnaast zal een digitale oplossing een hulpmiddel zijn voor navigatie door de rest van het station. Tevens zullen ook andere groepen reizigers voordeel hebben bij een digitale oplossing.

In 2024 heeft ProRail een marktconsultatie uitgevoerd om inzicht te krijgen in de beschikbare technologieën en mogelijkheden. Het doel is om een systeem te vinden dat niet alleen de toegankelijkheid van toiletten verbetert, maar ook extra functionaliteiten biedt. Tijdens deze consultatie toonden acht partijen belangstelling, en vier pilots zijn nader bekeken. De resultaten worden gebruikt om een uitvraag te formuleren die in 2025 het meest effectieve en betaalbare systeem oplevert, dat aansluit bij de behoeften van de doelgroep.



In 2024 is de lift op Den Haag HS naar perron 1 in gebruik genomen en daarmee is ook dit station geheel drempelvrij toegankelijk.

Op station Opheusden werd in 2024 het perron op normhoogte gebracht en vernieuwd.

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.

7,51/6,36
/10
Reizigersoordeel over de fietsenstallingen (bewaakt / onbewaakt)

206.000 / 307.000
Totaal aantal fietsparkeer-plekken op stations in 2024 (bewaakt / onbewaakt)

58% / 70%
Benutting van de fietsparkeer-plekken 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 2024 met ruim een 7,5 en de onbewaakte stallingen met een 6,36.
- Het aantal fietsparkeerplekken op stations lag eind 2024 op 206.000 bewaakte (2022: 189.000) en 307.000 onbewaakte (2022: 338.000, met een andere tellingsmethodiek).
- In 2024 is o.a. een nieuwe fietsenstalling opgeleverd in Dordrecht. Verder heeft de focus de afgelopen jaren met name gelegen op het toevoegen van bewaakte fietsparkeerplekken.
- De benutting van de fietsenstallingen op piekdagen tussen 10 en 14 uur lag in 2024 op een vergelijkbaar niveau met dat van 2022. Op vele locaties is echter nog steeds een tekort aan fietsparkeerplekken. Om de bouw van deze plekken te versnellen, is in 2024 een grote stap gezet in het oplossen van een aantal organisatorische vragen (zie volgende pagina).

Voortgang 2024

In 2024 werkten ProRail, NS Stations en IenW verder aan (mogelijke) oplossingen voor openstaande vraagstukken die de uitvoering van het Bestuursakkoord Fietsparkeren van 2016 bemoeilijken. Er is een kernteam geformeerd waar in samenwerking met de VNG en vertegenwoordigers van de gemeenten Utrecht, Rotterdam, Leiden en Amsterdam een nieuw document is opgesteld. Hierin worden de afspraken over bewaakte fietsenstallingen rondom bouw, exploitatie en beheer en onderhoud vastgelegd. Dit document omvat zowel afspraken over de taken en rollen van elk van de partijen als afspraken over eigendom en financiering.
Ook zijn verschillende scenario's op basis van bestaande lokale situaties uitgewerkt, om voor alle partijen inzichtelijk te maken hoe de nieuwe afspraken daar uitwerken.
Begin 2025 worden de afspraken verder uitgewerkt en uiteindelijk vastgelegd in een definitief document dat door alle betrokken partijen wordt ondertekend.
Daarmee is in 2024 een grote stap gezet om de realisatie van meer fietsparkeerplekken bij stations te versnellen in de komende jaren.
Het kernteam zal blijven werken aan vraagstukken – voor nu en in de toekomst – die om overleg en afspraken vragen. Daarbij wordt beoogd om zoveel mogelijk uniform en landelijk geldende afspraken te maken.

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

ProRail, NS Stations en enkele gemeenten besteedden in september 2024 op 25 stations extra aandacht aan het parkeren van fietsen bij het station met de campagne #posifiets.

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 een collectief vervoer, dan deelmobiliteit en als laatst pas de privéauto (STOMP-principe). Op die manier blijft het station voor iedereen bereikbaar.

286/394

Aantal stations met deelfietsen

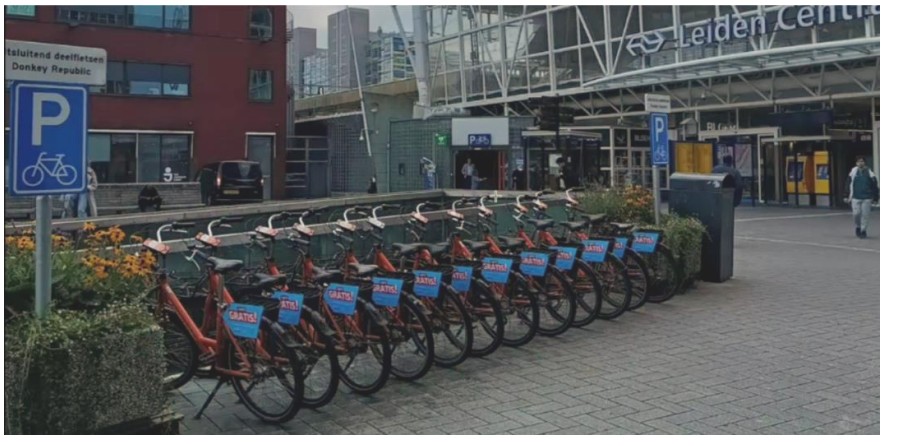
Resultaten

- Eind 2024 worden er op 286 van de 394 stations (excl. evenementenstations) deelfietsen aangeboden. Het aantal stations met deelfietsen is met 10 locaties toegenomen ten opzichte van 2023. Er zijn veel locaties waar aanvragen worden gedaan waar al deelfietsen zijn. Het aantal aanvragen ligt dus hoger.
- Het aantal OV-fietslocaties breidt steeds verder uit. Er zijn in 2024 voor 21 nieuwe locaties aanvragen gedaan en voor 34 locaties is verzoek tot uitbreiding gedaan. De realisatie zal in 2025 plaatsvinden.
- Op 76 van de 286 stations zijn andere deelfietsen dan de OV-fiets in de stallingen beschikbaar. Dit zijn 15 extra locaties ten opzichte van 2023.
- Over deelmobiliteit in de nabijheid van stations, bijvoorbeeld op gemeentegrond, 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.

Voortgang 2024

Het ministerie van IenW, ProRail en NS Stations hebben in 2023 een plan van aanpak vastgesteld om te komen tot een visie op deelmobiliteit bij stations. In dit plan staat een doorkijk geschetst naar de thema's die aan bod komen. De partijen zetten zich in om spoedig een adviesbureau te contracteren dat de visie gaat uitwerken.
Ondertussen wordt er dagelijks in de praktijk gewerkt aan het inpassen van nieuwe aanvragen van verschillende deelfietsaanbieders. Daarbij is de markt nog steeds sterk in beweging. ProRail en NS Stations hanteren nu ca. 2 jaar een beleid, maar merken dat er in de tussentijd nieuwe thema's voorbij zijn gekomen en ook vraagstukken zijn veranderd. Het beleid wordt daarom continu doorontwikkeld.
Een van de ontwikkelingen, die in 2024 duidelijk naar voren kwam, is een toenemende vraag naar semi-openbare deelfietsplaatsen bij stations. Dit zijn deelfietsen die voor een specifieke doelgroep te gebruiken zijn, bijvoorbeeld naar een bedrijven- of campusterrein. Dit komt mede door de groeiende populariteit van deelmobiliteit onder bedrijven. Deze ontwikkeling zorgt voor nieuwe vragen: hoe in te gaan op de vraag van bedrijven naar fietsdeelplaatsen bij stations en hoe deze te faciliteren of anderszins te integreren in de mobiliteitsinfrastructuur rondom stations? Partijen hebben afgesproken om deze vragen mee te nemen in de te ontwikkelen visie op deelmobiliteit bij stations.
Daarnaast is in 2024 op grotere schaal de koppeling van deelfietsen aan OV-concessies (naast trein nu ook bus) ontstaan. Ook dit zorgt voor nieuwe vragen: hoe moeten deze aanvragen behandeld worden ten opzichte van reguliere aanvragen?

OV fiets is volop bezig het nieuwe uitgiftesysteem uit te rollen, zowel in abri-vorm als het plaatsen van vrijstaande paviljoens.



Deelfietsaanbieder Donkey Republic op het station.

3.6 Voortgang Reisinformatie

Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

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

Resultaten en voortgang 2024

- In 2024 is een vervolg gemaakt met de verkenning naar kansen voor energiebesparing van alle displays op stations door een andere kleurstelling te gebruiken. Tegelijkertijd moet deze aanpassing niets afdoen aan de leesbaarheid van de getoonde informatie. Deze verkenning loopt door in 2025.
- We rondden in 2024 het onderzoek af naar perronsgewijs omroepen. Zes Europese vervoerbedrijven leverden informatie aan over hun visie en ervaring hiermee. Conclusies van het onderzoek zijn dat perronsgewijs omroepen niet goed toepasbaar is. Het grootste bezwaar is dat reizigers in verwarring kunnen raken doordat ze een (niet voor hen bestemd omroepbericht) wel kunnen horen, maar niet kunnen verstaan. Dit krijgt daarom geen vervolg.
- Gezien de stabiele aard en beperkte wijzigingen rond reisinformatie, is gekozen om dit thema vanaf 2025 niet meer in de uitvoeringsagenda en voortgangsrapportage op te nemen.

Verschillende partijen hebben een verantwoordelijkheid voor goede reisinformatie op stations. ProRail installeert en onderhoudt informatieschermen (cf. beheerconcessie en de visie op reisinformatie), NS Reizigers toont reisinformatie, ook in opdracht voor andere vervoerders (cf. HRN-concessie). Vervoerders vragen voorzieningen aan en leveren de informatie. Ook in 2024 heeft dit proces conform alle afspraken gefunctioneerd.

3.7 Voortgang Profilering van vervoerders

Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

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

Resultaten en voortgang 2024

In 2024 zijn twee onderzoeken naar profilering van vervoerders op stations afgerond, één onder reizigers en één onder belanghebbenden. Daaruit blijkt dat profilering op veel punten al goed geregeld is. Profilering van vervoerders geeft duidelijkheid voor de reiziger in het vinden van diens weg op het station. Wel zijn er enkele aandachtspunten, waarvan sommige verder reiken dan profilering op stations en bijvoorbeeld betrekking hebben op de manier waarop de vervoersmarkt en het betalen voor het ov in het algemeen is georganiseerd (ook buiten het station).

Reizigers wensen en verwachten een drempelloze reis met het openbaar vervoer, onafhankelijk van vervoermiddel en vervoerder. Voor reizigers is profilering van vervoerders een complicerende factor in de reis. Profilering is noodzakelijk en relevant waar reizigers met een vervoerder in aanraking komen op stations, zoals bij het kopen van een kaartje, inchecken of overstappen.

Concessieverleners en vervoerders missen een langetermijnvisie op profilering van vervoerders op stations, maar er is onder hen geen eenduidig beeld over wat de inhoud van deze visie zou moeten zijn. Voor de korte termijn zou volgens de geïnterviewde partijen het uitgangspunt een ‘neutrale stationsomgeving’ moeten zijn en moet de focus liggen op oplossingen voor die momenten die voor de reiziger nu tot de meeste verwarring leiden, zoals bij het kopen van tickets, inchecken, reisinformatie checken en overstappen.

.

3.8 Voortgang Wachten, verblijven en ontmoeten

Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

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

6,22/10

Reizigersoordeel over de wachttijdbeleving op stations

Resultaten

- Wachttijdbeleving is een van de minder goed beoordeelde thema's uit de Stationsbelevingsmonitor.
- In 2023 was het reizigersoordeel voor de wachttijdbeleving een 6,17. In 2024 was dit 6,22; de score is daarmee licht gestegen. De stijging is zowel op kleinere als op grotere stations te zien.
- Slechts 11 stations scoren hoger dan een 7 en een groot deel van de stations scoort lager dan een 6.
- Hoewel wachten per definitie zorgt voor ontevredenheid bij de reiziger zijn er nog steeds veel kansen om verbeteringen te realiseren.
- Net zoals in 2023 worden de allergrootste, maar ook de kleinste stations gemiddeld beter beoordeeld. Met name op de middelgrote stations zit het grootste verbeterpotentieel.

Voortgang 2024

Op meerdere stations zijn StationsHuiskamers geopend en is in 2024 nieuw stationsmeubilair voor wachtende reizigers geplaatst. Voor de stations waar in 2024 en 2025 nieuw meubilair wordt geplaatst is bovendien afgesproken een 0- en 1-meting uit te voeren om te onderzoeken wat reizigers hiervan merken en vinden. Dit is nog niet eerder op deze manier in kaart gebracht.

Daarnaast is in 2024 een data-analyse en veldwerk uitgevoerd op 15 stations om een beter begrip te krijgen van welke (combinaties van) factoren de wachttijdbeleving positief beïnvloeden. Al met al ontstaat hierdoor een steeds beter beeld van de reizigersbehoefte.

De laatste stap in het beter begrijpen van de reiziger en het in kaart brengen van mogelijke (ontwerp)oplossingen is een ontwerpend onderzoek. Hier is in 2024 een Plan van Aanpak voor opgesteld. Onderdeel van dit ontwerpend onderzoek is om een pilot uit te voeren op stations met smalle perrons. Hierin worden ook andere thema’s zoals Transfercapaciteit en Duurzaamheid meegenomen.

In 2024 zijn op twee stations met smalle perrons waar reguliere overkappingen niet passen al ontwerpoplossingen gekozen om reizigers toch van beschutting tegen vervelende weersinvloeden te voorzien (Zevenaar en Almere).

In 2024 zijn 3 nieuwe StationsHuiskamers geopend. Deze plekken op stations Deventer (links), Ede-Wageningen (rechts) en Oss zijn een comfortabele plek om op de trein te wachten. Ook langer wachten is er comfortabel: er zijn consumpties verkrijgbaar, werkplekken, stopcontacten en er is gratis WiFi.

Op station Nijmegen Heyendaal is in 2024 extra beschutting geplaatst ter verbetering van het wachten.

Stations en perrons zijn sinds oktober 2020 rookvrij. In 2024 is dit met een campagne opnieuw onder de aandacht gebracht.

3.9 Voortgang Maatschappelijke initiatieven

Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

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

Resultaten en voortgang 2024

Onderstaande lijst is een greep uit de gerealiseerde initiatieven in 2024. Het biedt een goede indruk van de maatschappelijke projecten die in het land zijn uitgevoerd. Deze initiatieven benadrukken de inzet van ProRail en NS Stations om stations niet alleen als vervoersknooppunten, maar ook als maatschappelijke hubs te positioneren, waarbij inclusiviteit, cultuur en verbinding centraal staan.

- **Amsterdam Amstel**: Expositie Moeder Aarde in samenwerking met Orion College. Leerlingen maakten kunstwerken met als thema aarde, om bewustwording te creëren over overlast en verbinding te stimuleren tussen gebruikers en het station.
- **Dordrecht**: Station Dordrecht biedt ruimte aan het cultureel educatief centrum CECD.
- **Eindhoven Centraal**: Eindhoven Loves You, een expositie waarin diverse kunstwerken uit de stad samenkomen en inwoners elkaar beter leren kennen.
- **Heerlen**: Greylight Projects, een platform voor visuele en hedendaagse kunst, faciliteert verbindingen tussen kunstenaars en de samenleving via exposities en dialogen.
- **Horst-Sevenum**: Lunchroom De Conducteur biedt werkervaring en educatie aan mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, gericht op zelfredzaamheid en vaardigheidsontwikkeling.
- **Leeuwarden**: Een kunstproject met focus op de Friese cultuur en historie, gerealiseerd in het stationsgebouw.
- **Rotterdam Centraal**: Jaarlijks maatschappelijk ontbijt georganiseerd met diverse lokale initiatieven en organisaties. In samenwerking met ProVenezia opent in 2024 een gastvrije huiskamer aan de Provenierszijde van het station.
- **Weert**: Begin december vond de opening van Studio CS plaats, gevestigd in de voormalige bloemenwinkel. Jongeren kunnen hier terecht om huiswerk te maken, elkaar te ontmoeten en informatie te krijgen over zaken als werk en inkomen. Daarnaast worden er regelmatig workshops en evenementen georganiseerd. Dit project draagt positief bij aan de sfeer op station Weert.

Sfeerimpressie van diverse maatschappelijke initiatieven in 2024 op de stations Amsterdam Centraal, Dordrecht, Eindhoven Centraal, Horst-Sevenum, Heerlen, Leeuwarden en Weert (van linksboven naar rechtsonder).

3.10 Voortgang Duurzaamheid

Ambities voor 2030 uit Stationsagenda

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

48 **GWh**

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

1,2 **Gwh**

Totaal aan opgewekte energie op stations in 2023 (GWh)

38%

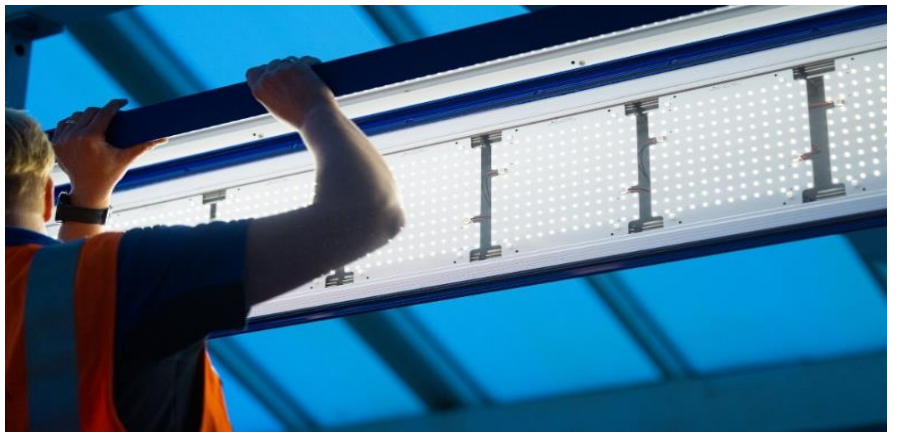
Percentage afvalscheiding op stations

Resultaten

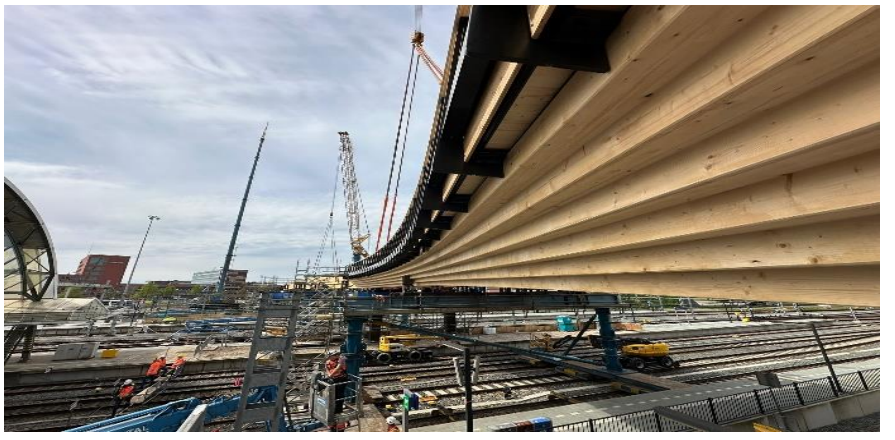
- Het totale energieverbruik voor 2024 is nog niet bekend. In 2023 was het energieverbruik in het publieke domein op stations 48 GWh voor elektriciteit, gasverbruik en stadswarmte. Dit is vergelijkbaar met het jaar ervoor.
- Ook het totaal aan opgewekte energie voor 2024 is nog niet bekend. De opwekcijfers voor 2023 zijn opgenomen. Dit betreft 1,2 GWh. Het jaar ervoor lag dit op 1,5 GWh. Deze energie is opgewekt door zonnepanelen geïnstalleerd op stationsdaken en perronoverkappingen. De hoeveelheid opgewekte energie is lager dan het voorgaande jaar door met name minder zonuren.
- De afvalscheiding voor 2024 is wel bekend. Dit was 38% waarvan 24% scheiding bij de bron en 14% nascheiding door de afvalverwerker. In 2023 lag het totaal op 35%. Er is dus sprake van een positieve ontwikkeling.

Voortgang 2024

ProRail en NS Stations hebben in 2024 weer vanuit verschillende plekken in de organisaties activiteiten ontplooid op het gebied van duurzaamheid. Deze rapportage bevat een greep hieruit.
ProRail heeft verschillende besparingsmaatregelen getroffen (met name) gericht op het gasverbruik en verdere toepassing van (slimme) LED-verlichting op de stations.
Begin 2024 zijn de zonnepanelen op stations Almere Centrum en Ede-Wageningen in bedrijf gesteld en is een pilot gestart met zonnepanelen op de fietsenstalling bij station Maastricht.
NS Stations heeft samen met de gemeente Rotterdam en een aantal lokale ondernemers op Rotterdam Centraal onderzocht met een pilot hoe statiegeldbekers een alternatief kunnen zijn voor wegwerpbekers. Wetgeving en een landelijke aanpak blijken nodig om statiegeldbekers echt succesvol te maken.
ProRail en NS Stations hebben de Ambitie Afvalvrije stations 2040 geëvalueerd met een reizigersonderzoek, sorteerproef, workshops en interviews met betrokken partijen. Resultaten vormen de basis voor de stappen richting afvalvrije stations tot 2030. Ook zijn de milieustraten opnieuw ingericht.
In het nieuwe beleid voor perronoverkappingen heeft ProRail eisen opgenomen om de milieu-impact hiervan te verkleinen.
Vanuit groenbeheer hebben ProRail en NS Stations de gezamenlijke doelen bereikt; op minimaal 5000 m2 is de biodiversiteit aan beplanting op stations verbeterd en er zijn >10 bomen geplant.
Er is een meting uitgevoerd naar de waarde van de natuur & biodiversiteit in de stationsomgeving (Ecocheck) op alle stations.
Om liftinstallaties beter bestand te maken tegen wateroverlast na hevige neerslag hebben ProRail en NS Stations op een aantal stations technische aanpassingen gedaan.



De aanbesteding van de aanpassing van TL- naar LED-verlichting van de bewegwijzeringsborden is in 2024 afgerond.



In 2024 startte de bouw van de passerelle in Zwolle; de grootste houten brug van Nederland. Behalve hout is ook gebruik gemaakt van circulair staal (voor trapopgangen) en circulair beton (voor funderingen).

De nieuwe modulaire, duurzame en energieopwekkende fietsenstalling bij Station Dordrecht is eind 2024 geopend.

Aftrap van de pilot Statiegeldbekers op Rotterdam Centraal in maart 2024.

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: *Uw algemeen oordeel over dit station?*	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: *Ik ervaar dat er genoeg ruimte is op dit perron, Ik kan op dit station ongehinderd de trein bereiken.* 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: *Ik voel me veilig op dit station 's avonds na 19.00 uur.*	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
Toegankelijk-heid	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
Toegankelijk-heid	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
Toegankelijk-heid	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: *Wat is uw oordeel over het stallen van uw vervoermiddel?*	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: *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.* 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

StationsBelevingsMonitor (SBM)

Voor een aantal indicatoren wordt gebruik gemaakt van reizigersoordelen. Deze komen uit de StationsBelevingsMonitor (SBM).
De StationsBelevingsMonitor meet de reizigerstevredenheid over alle stations in Nederland. Wachtende reizigers op het perron wordt gevraagd een vragenlijst in te vullen over hoe men het station op dat moment ervaart.
Onderzoeksbureau I&O Research voert het onderzoek uit in opdracht van ProRail en NS Stations onder een steekproef van ruim 80.000 reizigers. Het onderzoek wordt sinds 2013 uitgevoerd waardoor het mogelijk is om trends te identificeren.

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

Jaarcijfers komen als volgt tot stand:
•grote stations worden elk kwartaal gemeten, het jaarcijfer is het gewogen gemiddelde van de vier kwartalen.
•kleine stations worden eenmaal per jaar gemeten, dit is automatisch het jaarcijfer.

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.