

Vergaderjaar 2023–2024

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 817

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 januari 2024

Op 14 december was de Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel waarbij ik met de bestuurders van decentrale overheden, vervoerders, ProRail en reizigersorganisaties het strategisch gesprek voer over de toekomst van het openbaar vervoer (ov). Met deze brief informeer ik u over dit gesprek. Centraal stond deze keer de Situatieschets Toekomstbeeld OV 2040 (zie bijlage 1). In deze schets is in kaart gebracht welke uitdagingen er spelen, hoe deze doorwerken op het ov en welke keuzes dit vergt.

Bevindingen op basis van situatieschets Toekomstbeeld OV 2040

Het openbaar vervoer levert dagelijks een belangrijke bijdrage aan het bereikbaar maken van werk, voorzieningen en familie en draagt bij aan de maatschappelijke uitdagingen van dit moment zoals de verduurzaming van Nederland, het realiseren van bereikbare extra woningen en het gezond houden van onze economie. Het is vanuit die kracht dat ook in het politieke en maatschappelijke debat het op orde houden en verbeteren van het ov een belangrijke rol speelt. Het kabinet is verheugd om te zien dat er goede stappen zijn gezet met de vormgeving van de moties Slootweg en Kuiken,¹ Bikker c.s.² en Grinwis³ om het ov betaalbaar en bereikbaar te houden voor iedereen. Tegelijkertijd constateren we dat de uitdagingen van morgen groot zijn.

In de afgelopen periode heb ik daarom met de partijen van het Toekomstbeeld OV – regionale overheden, vervoerders en infrabeheerder ProRail – gewerkt aan het in beeld brengen van de huidige uitdagingen in het ov en welke betekenis deze hebben voor onze toekomst. Dit is in de bijgevoegde situatieschets uiteen gezet. Deze situatieschets van het Toekomstbeeld OV

¹ Kamerstukken II 2022/23, 36 350, nr. 17.

² Kamerstukken II 2023/24, 36 410, nr. 29.

³ Kamerstukken II 2023/24, 36 410 IX, nr. 14.

staat niet op zichzelf maar is uitgewerkt vanuit het kader van de Mobiliteitsvisie 2050 en in afstemming met andere deelvisies zoals het Toekomstperspectief Automobilititeit en het Toekomstbeeld Fiets. De partijen van het Toekomstbeeld OV tonen de energie om deze uitdagingen samen aan te gaan en de grote maatschappelijke meerwaarde te blijven leveren. De doelen van het Toekomstbeeld OV – zoals in 2019 vastgesteld – blijven voorop staan. Daarmee blijft de ambitie hoog en blijven we streven naar kwaliteitsverbetering die de reizigers beoordelen met een 8 gemiddeld, vangen we ons deel van de mobiliteitsgroei op en streven we naar een steeds duurzamer, veiliger en innovatiever ov. Alleen de weg er naar toe is gewijzigd. De uitdagingen in het ov-systeem zijn namelijk flink en vergen belangrijke keuzes. Daarbij gaat het niet alleen om de keuzes voor vandaag, maar juist ook om de toekomstige richting die wordt gekozen. Met de leden van de Landelijke OV- en Spoortafel heb ik hierop gereflecteerd. Met deze brief geef ik een volgend kabinet onze reflecties mee op de situatieschets en de keuzemogelijkheden die hierin staan. Ik ga eerst in op de hoofdlijnen van de situatieschets en vervolgens op de uitkomsten van het gesprek aan de Landelijke OV- en Spoortafel.

Hoofdlijnen situatieschets: de omstandigheden zijn sterk gewijzigd

Sinds corona is de uitgangssituatie voor het ov fundamenteel gewijzigd. Drie trends die langjarig impact hebben op het ov-systeem licht ik er hieronder uit.

Allereerst heeft de vraag van de reiziger naar ov sinds de coronapandemie op onderdelen zich anders ontwikkeld dan voordien werd verwacht. Mensen zijn veel meer thuis gaan werken en voor ov-reizigers blijkt dit extra sterk te gelden. Op de lange termijn zal de vraag naar ov per trein naar verwachting nog blijven groeien met de demografische groei als belangrijkste reden. Wel zien we ten opzichte van de groeiverwachtingen die ten grondslag lagen aan de *Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040* een groeivertraging van circa tien jaar. Het internationaal treinvervoer, zowel van personen als goederen, laten nu al een verdere groei zien. De lange termijn vooruitzichten voor de vraag naar bus, tram en metro wijzen minder eenduidig op een voortzetting van de eerder verwachte groei. Het effect op de vertraagde groei tekent zich tussen de verschillende doelgroepen en in en tussen de steden anders af dan in het landelijk of dunbevolkt gebied. Dit onderstreept het belang van een gebiedsgerichte aanpak.

Ten tweede geeft de inflatie en de stijging van lonen een flinke verhoging van de kosten van de exploitatie van het ov en de kosten van instandhouding van bestaande en aanleg van (nieuwe) infrastructuur. Dit geldt zowel voor de rijksbudgetten als voor het stedelijk en regionaal OV. De budgetten voor de exploitatie en (nieuwe) infrastructuur zijn de afgelopen jaren niet in gelijke mate meegegroeid met de kostenstijgingen. Dit dwingt tot stevige keuzes om budgetten en kosten opnieuw met elkaar in balans te brengen. En het zorgt voor een uitdaging om het ov voor iedereen betaalbaar te houden.

Ten derde maakt de krappe arbeidsmarkt het snel anticiperen op een mogelijk toenemende vraag naar ov of extra inzet op beheer, onderhoud of aanleg van infrastructuur voor ov uitdagend. Dit geeft grenzen aan de maakbaarheid van ambities en levert daarmee een noodzaak tot prioritering op. Vanwege demografische ontwikkelingen ligt het in de lijn der verwachting dat arbeidsmarktkrapte een meerjarige uitdaging zal blijven.

Naast deze gewijzigde omstandigheden nemen de instandhoudingskosten van de netwerken flink toe. Dit blijkt onder andere uit de validatie van de instandhoudingskosten van het spoor die ik uw Kamer bij de MIRT-brief van 13 november jl. heb aangeboden.⁴ Dit komt onder andere door een toename in de vervangingsopgave en intensievere benutting van de infrastructuur. Ook vragen nieuwe ontwikkelingen om maatregelen aan onze infrastructuur, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid, klimaatbestendigheid, cybersecurity en digitalisering. Door klimaatverandering is het ov-systeem en infrastructuur kwetsbaarder geworden, vooral in het geval van extreme weersomstandigheden. Hoewel het voor bereikbaarheid en nabijheid erg wenselijk is, brengt het ingezette beleid om woningen nabij ov-knooppunten te realiseren ook extra uitdagingen voor de infrastructuur met zich mee. Bijvoorbeeld maatregelen om omgevingshinder te voorkomen en de veiligheid op en rond de infrastructuur, zoals bij stations, te borgen.

Het mobiliteitsfonds beschikt, grotendeels ook vanwege de gewijzigde omstandigheden, over onvoldoende middelen om alle reeds bestaande (laat staan nieuwe) ambities uit te voeren. De route naar de doelen van het Toekomstbeeld OV, waar in de inleiding aan werd gerefereerd, wordt dan langer dan oorspronkelijk voorzien. Dit betekent dat het ov dan niet snel voor verschillende bredere maatschappelijke opgaven zoals klimaat, verduurzaming, woningbouw en economische groei, een extra bijdrage kan leveren. Dit is wel mogelijk bij een verruiming van de bestaande financiële kaders en gerichte prioriteringskeuzes op de Nederlandse arbeidsmarkt.

Blijvende inzet op een betrouwbaar en betaalbaar ov-systeem heeft prioriteit

De leden van de Landelijke OV- en Spoortafel en ik concluderen dat de betaalbaarheid en kwaliteit van het ov-systeem onder druk staan. Voor ons staat voorop dat ov-reizigers makkelijk, comfortabel en vlot hun reis kunnen blijven maken. Het gaat voor ov-reizigers om het totaalproduct dat goede bereikbaarheid biedt en betrouwbaar en betaalbaar is.⁵ Deze doelstelling en de bredere betekenis van het OV voor andere maatschappelijke functies maakt dat het van belang is om in zowel aanleg als instandhouding te blijven investeren.

Wel is vast te stellen dat het huidig financieel beeld vraagt om een scherpe prioritering. Daarbij is het ook voor de leden van de Landelijke OV- en Spoortafel evident dat we eerst en vooral prioriteit moeten geven aan het behoud van het goede ov-systeem dat we hebben. Dit geldt zowel voor de exploitatie en de dienstverlening naar de reizigers, als voor de instandhouding van de infrastructuur. Wel zal het noodzakelijk zijn om op beide fronten kritisch te blijven kijken naar de keuzes die we maken. Of het niet beter, slimmer en vooral flexibeler kan. Met een nog betere bundeling van krachten in het gehele mobiliteitssysteem en de juiste vervoersmiddelmix op de juiste tijd en plaats. Daarbij is het ook van belang de vraag te opperen of alle hogere eisen die we aan ons systeem stellen even belangrijk zijn.

Afgelopen jaren heb ik samen met de partners van het Nationaal OV-Beraad door middel van de Beschikbaarheidsvergoeding ov en de Transitievergoeding ov ingezet op het in stand houden van het aanbod. De partijen van het Toekomstbeeld OV en ik vinden het positief dat het ov

⁴ Kamerstukken II, 2023/24, 36 410 A, nr. 16.

⁵ De inrichting van alle beleidsonderdelen gezamenlijk bepaalt in hoeverre ov voor reizigers een aantrekkelijke vervoersmiddelkeuze is.

gestut en versterkt wordt dankzij de moties Slootweg en Kuiken,⁶ Bikker c.s.⁷ en Grinwis.⁸ Hiermee wordt ook geld vrijgemaakt voor het dempen van hoge ticketprijsstijgingen in 2024, waarbij dit voor het hoofdrailnet voor één jaar is en in het regionaal ov structureel. Voor de hoofdrailnetreizigers helpt dit het komende jaar, maar betreft het geen structurele oplossing. Het kwaliteitsbehoud en de betaalbaarheid van het regionale ov vergt, ondanks enkele jaren van substantiële steun vanuit de Rijks-overheid, komende jaren nog steeds extra aandacht. Met de structurele steun ontstaat de ruimte om in te spelen op de veranderende vraag en kan de weg naar vernieuwing van het ov worden ingezet. Flexibiliteit is daarbij van groot belang. In de beoogde nieuwe hoofdrailnetconcessie is deze flexibiliteit al verankerd. In het regionaal ov liggen kansen voor innovatieve vormen van vervoer, zoals publiek vervoer, Bus Rapid Transit en *agile* busvervoer.⁹ Verschillende regionale overheden, zoals de provincies Zeeland en Gelderland¹⁰, experimenteren hier al mee en dit ondersteun ik. Alle leden van de Landelijke OV- en Spoortafel geloven dat dit een blijvende kwaliteitsimpuls aan het regionale ov kan betekenen.

Voor de infrastructuur geldt dat de eerste prioriteit zal moeten liggen bij de instandhoudingsopgave. Dit kabinet reserveerde voor het onderhoud van onder andere spoor al extra middelen. Maar mede door de stevige prijsstijgingen en nieuwe eisen is ook hier een blijvende extra inzet nodig. Het gaat daarbij allereerst om het meest noodzakelijke beheer en onderhoud, om het ov zoals we dat kennen goed te laten rijden. Daarnaast gaat het over de meest noodzakelijke vernieuwing en kwaliteitseisen, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid, TenT-eisen, klimaatbestendigheid en cybersecurity. De reden voor dit tweede punt is simpel: we hebben nu een van de beste en meest dichte ov-systemen ter wereld. Om dit bestaande systeem ook in de toekomst goede te kunnen blijven gebruiken, moeten we nu met prioriteit investeren in de vernieuwing van onze infrastructuur. Zo borgen we ook in de toekomst een betrouwbaar ov. Deze opgaven zijn dusdanig omvangrijk dat dit van de politiek scherpe financiële keuzes zal vergen. Deze basis van instandhouding en kwaliteitseisen vormt het vertrekpunt om verder te bouwen aan uitbreiding en verrijking van het ov-netwerk. Zonder extra middelen sluiten de leden van de Landelijke OV- en Spoortafel en ik de noodzaak van een verschuiving van middelen die nu voor nieuwe projecten staan gereserveerd naar instandhouding niet uit. Dat zou ook betekenen dat er een minder grote bijdrage geleverd kan worden aan andere beleidsdoelstellingen, zoals de bereikbaarheid van nieuwe woningen of banen.

Een belangrijke tweede prioriteit is de voorbereiding van infrastructuur op de regionale afspraken die zijn gemaakt in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en op de voorziene extra treinen die we in de nieuwe Hoofdrailnet-concessie hebben afgesproken. Hiermee wordt de basis geboden voor de doorgroei van het ov en worden nieuwe woon- en werklocaties met het ov ontsloten. Ook hiervoor geldt dat door kostenstijgingen en nieuwe eisen keuzes noodzakelijk zijn. De omvang daarvan voor ieder programma of project is nog niet altijd duidelijk. Wel is helder dat veel van de lopende projecten en

⁶ *Kamerstukken II 2022/23*, 36 350, nr. 17.

⁷ *Kamerstukken II 2023/24*, 36 410, nr. 29.

⁸ *Kamerstukken II 2023/24*, 36 410 IX, nr. 14.

⁹ Een vorm van busvervoer met deels vaste en deels flexibele haltes dat in Zwitserland met succes in een dunbevolkt gebied is ingevoerd.

¹⁰ In de Provincie Gelderland biedt Arriva met de «vlinderbus» een compacter vervoersmiddel in de avonden, met een ruimer aanbod aan vervoer voor dezelfde tarieven. En binnen Gelderland zijn op initiatief van de gemeenten Aalten, Berkelland, Bronckhorst, Doetinchem, Oost Gelre, Oude IJsselstreek en Winterswijk verschillende publiek gefinancierde vervoerssystemen samengevoegd in één vervoerssysteem: ZOOV.

programma's met kostenstijgingen te maken zullen krijgen. Vanwege de veranderende reizigerspatronen, arbeidsmarkt en financiële opgaven zal mogelijk niet alles in hetzelfde ontwikkelpad uitgevoerd kunnen worden als vooraf beoogd, maar zal dit volgend zijn aan de reizigersgroei en de maakbaarheid.

Meer bijdragen aan de maatschappelijke uitdagingen

De leden van de Landelijke OV- en Spoortafel en ik delen de visie dat het ov een belangrijke rol speelt bij het realiseren van maatschappelijke opgaven. Het ov is een cruciale schakel in ons mobiliteitssysteem en drager van de verstedelijkingsopgave waar we voor staan. Daarom is deze kabinetsperiode € 7,5 miljard ingezet voor infrastructuur om woningbouw te faciliteren. 45 procent hiervan is gereserveerd voor een impuls in het ov. Voor veel mensen is ov noodzakelijk om te kunnen participeren in de samenleving. Bovendien is het ov een cruciale schakel in de weg naar een geheel duurzame mobiliteit en kent het ov nauwelijks stikstofuitstoot. Het ov is daarnaast een veilige en gezonde manier van reizen. Met het openbare karakter vervult het ov een belangrijke publieke functie en zorgt het voor verbetering van onze leefomgeving en versterkt het Nederland als vestigingslocatie voor bedrijven. Om deze publieke rol te kunnen blijven spelen en uit te bouwen is evident meer nodig dan behoud van het huidige systeem; extra inzet voor capaciteit en kwaliteit van het ov. Dit zou van een nieuw kabinet dan ook een flinke aanvullende financiële impuls vergen in de capaciteit en kwaliteit van het ov. Niet alleen op het hoofdspoor, maar ook op het stedelijke en regionale ov. Ook vraagt dit een goede afstemming van beleid dat bij andere ministeries ligt, maar waarvan het functioneren direct of indirect ook bepalend is voor de bereikbaarheid van Nederland. Bijvoorbeeld het beleid rondom ruimtelijke ordening, de vormgeving van het studentenreisproduct of dat van het doelgroepenvervoer. Maar ook bijvoorbeeld rond sociale veiligheid, een thema dat blijvende aandacht vraagt.

Het ov heeft een sterke propositie binnen, tussen en naar steden. Juist nu de druk op de ruimte in Nederland toeneemt kan het ov hier door haar efficiënt ruimtegebruik en beperkte uitstoot een belangrijke bijdrage leveren. In de meer stedelijke gebieden van het zogeheten Stedelijk Netwerk Nederland geldt dat ov samen met fiets van groeiende betekenis is om de groei aan inwoners, woningen en banen op te vangen. Verdichting van woonwijken is alleen mogelijk door de inwoners een goede bereikbaarheid te blijven bieden. Bijna overal vraagt dit om een planning waarbij ruimtelijke ontwikkeling rond woningbouw, economie, bereikbaarheid en duurzaamheid hand in hand gaan. Daarbij kan worden gedacht aan stedelijke ov-verbindingen, zoals de Brainportlijn, of juist aan de inzet op het snel verbinden van de landsdelen, zoals in de doorgroei na het programma Hoogfrequent spoor of met de aanleg van de Lelylijn. Om voorzieningen en banen voor iedereen bereikbaar te houden zal met name in de dunbevolkte gebieden een mix nodig zijn van sterke ov-verbindingen aangevuld met een innovatief fijnmazig systeem.

Het ov zal de komende periode in moeten spelen op de veranderende buitenwereld, bijvoorbeeld de toenemende concurrentie op en om het spoor. Meer marktopening op het hoofdnet, vraagt van een volgend kabinet om na te denken over wat hiervoor nodig is en wat dit betekent voor het spoornetwerk. Ondertussen zien we voor internationaal treinvervoer, zowel van personen als goederen, een verdere groei. Daar waar de behoeftes aan groei van internationaal spoorvervoer en nationaal personenvervoer samenkomen, dienen afwegingen in de capaciteitsverdeling te worden gemaakt. De groei in de vraag naar internationaal treinvervoer en de groeivertraging in het nationaal personenvervoer

werpen de vraag op of met een slimmere capaciteitsverdeling binnen de bestaande kaders meer mogelijk kan worden gemaakt.

Om van het ov een voor de hand liggende keuze voor mensen te maken is meer nodig dan alleen goed ov. Uit onderzoek weten we dat Nederlanders het ov kiezen als dit kwalitatief goed is, maar ook omdat er een *push*-factor is. Dat kan een werkgever zijn die geen parkeerplaats meer biedt of een overheid die voor een andere fiscaal beleid kiest. Dit vraagt om andere keuzes, bijvoorbeeld rondom modaliteitsoverstijgend financieel en/of fiscaal beleid, waarmee het voor de reiziger aantrekkelijk wordt om voor het ov te kiezen. Ruimte bieden aan extra reizigers vraagt in veel scenario's ook blijvende inzet op nieuwe aanleg.

Het is aan een nieuw kabinet om samen met regionale overheden en experts te kiezen welke accenten en faseringsstappen zij wil aanbrengen. Door de partijen van het Toekomstbeeld is afgelopen jaren al veel voorwerk verricht, waar zij graag met een nieuw kabinet op verder bouwen. De leden van de Landelijke OV- en Spoortafel bieden aan om, op basis van een nieuw regeerakkoord, met een nieuw kabinet samen te bezien welke nadere uitwerking van plannen nodig is om de uitdagingen voor nu en de lange termijn aan te gaan. Mede vanwege de krapte op de arbeidsmarkt zal nooit alles tegelijk kunnen. Maar met de energie en creativiteit die de leden van de Landelijke OV- en Spoortafel aan de dag leggen, weet ik zeker dat er stapsgewijs tot mooie verbeteringen te komen is.

Afsluiting

Ik kijk wederom terug op een constructief en waardevol gesprek met de leden van de Landelijke OV- en Spoortafel. Het is aan het nieuwe kabinet om keuzes te maken om dit voor de reiziger een betaalbaar en aantrekkelijk ov-systeem te houden. Ik vertrouw erop dat uw Kamer hier in alle wijsheid op toe blijft zien. De leden van de Landelijke OV- en Spoortafel zullen met creativiteit helpen om accenten en faseringsstappen vorm te geven.

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

Bijlagen

Op de Landelijke OV en Spoortafel zijn ook een aantal onderwerpen in het kader van het Programma Toekomstbeeld OV besproken. Zie hieronder een samenvatting van wat hier per onderwerp besproken is.

Bus Rapid Transit

Afgelopen jaren is vanuit het Toekomstbeeld OV gewerkt aan de ontwikkelen en aanjagen van BRT. Met BRT als onderdeel van de bredere mobiliteitstransitie geven we invulling aan de maatschappelijke opgaven rondom verstedelijking, verbeteren van het OV-aanbod, klimaat, bereikbaarheid en de leefomgeving. De herijking van het Toekomstbeeld OV laat zien dat de huidige situatie vraagt om nieuwe oplossingen. Bus Rapid Transit kan hier een mooie rol vervullen. Zowel in de stad, waar de snelheid en adaptiviteit van BRT het mogelijk maakt om snel in te spelen op verstedelijking. In suburbaan gebied, waar BRT een kans biedt om de vraag naar kris-kras-bewegingen beter op te vangen. Alsook in landelijk gebied, waar BRT en flexibele vormen van vervoer elkaar kunnen versterken. Met de bestuurlijke actie-agenda maken we gezamenlijk afspraken om barrières voor BRT de komende twee jaar te overbruggen en de realisatie van BRT-verbindingen en corridors te versnellen.

Vorig jaar tijdens de begrotingsbehandeling is – via een amendement van de leden Minhas en Van Ginneken¹¹ – een budget van € 2 miljoen gealloceerd voor het uitvoeren van pilots met BRT. Afgelopen jaar is gezocht naar de juiste pilots die BRT kunnen versnellen, waarvan de eerste stappen binnen twee jaar realiseerbaar zijn, die breed draagvlak hebben onder de betrokken partijen en waarvan we veel kunnen leren over het overbruggen van barrières. Met de leden van de Landelijke OV- en Spoortafel heb ik geconcludeerd dat de trajecten Meierij in Brabant en Haarlem-Schiphol-Amsterdam het beste voldoen aan deze eisen. Vervolgens zullen concrete afspraken over de invulling en financiële verdeling dit voorjaar worden gemaakt.

Netwerk

Om te borgen dat we een ambitieus groeiscenario voor de langere termijn bij de aanleg van nieuwe infrastructuur niet bij voorbaat onmogelijk maken, zijn de leden van de Landelijke OV- en Spoortafel akkoord gegaan met het voorstel om een landelijk eenduidige referentiedienstregeling op basis van 7½ minutentreinen te ontwerpen. Een duidelijke referentie maakt voor lopende en toekomstige projecten op het spoor inzichtelijk met welke intensievere gebruikseisen nu al rekening kan worden gehouden. Ook zorgt deze referentie ervoor dat eventuele latere uitbreidingen inpasbaar blijven. Het is de bedoeling om deze doorgroei-referentie voorafgaand aan elke nieuwe Integrale Mobiliteitsanalyse op basis van de dan laatste afspraken en inzichten eenduidig te actualiseren. Hiermee kan deze doorgroei-referentie bij elke Integrale Mobiliteitsanalyse als aanvulling op de vastgestelde dienstregeling die bij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer hoort worden doorgerekend.

OV-knooppunten

Ov-knooppunten zijn locaties voor het bundelen van verschillende vormen van ov en andere modaliteiten en het faciliteren van de drempelloze reis van deur tot deur. Een groot deel van de ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw, vindt dan ook rondom ov-knooppunten plaats. Goede

¹¹ Kamerstukken II 2022/23, 36 200 A, nr. 48.

ov-knooppunten zijn een stimulans voor stad en regio en maken het gebruik van ov bovendien aantrekkelijker. De herijking van het Toekomstbeeld OV heeft dit beeld opnieuw bevestigd.

In juni 2022 hebben we aan de Landelijke OV- en Spoortafel de Actie-agenda OV-Knooppunten vastgesteld.¹² De uitvoering van de acties uit deze agenda in 2022 en 2023 laat zien hoe waardevol samenwerking tussen Rijk, regio en OV-sector rondom dit thema is. In 2023 heeft deze samenwerking onder andere een actualisatie opgeleverd van kaartbeelden en focuslocaties per regio. Deze heb ik met de leden van de Landelijke OV- en Spoortafel gedeeld. De agenda stimuleert uitwisseling tussen partijen, het delen van kennis en data, en het gezamenlijk ontwikkelen van methoden. Daardoor zijn we beter in staat om tot goede keuzes te komen voor de doorontwikkeling van bestaande en nieuwe ov-knooppunten.

De komende jaren gaan we door met het uitvoeren van de afspraken en acties, zoals in de Actie-agenda OV-Knooppunten opgenomen. Conform diverse afspraken uit de bestuurlijke overleggen Leefomgeving en de bestuurlijke overleggen MIRT in 2022 en 2023, investeren we ook in tientallen ov-knooppunten, waaronder de stations Nijmegen, 's-Hertogenbosch, Zwolle, Amersfoort Centraal en busknooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Hiermee verbeteren we het ov en maken we woningbouw mogelijk. Bij het invullen van deze investeringen nemen we de lessen uit de Actie-agenda OV-Knooppunten mee. We werken op deze locaties toe naar ov-knooppunten die niet alleen een soepele in-, uit- en overstapfaciliteren, maar die ook prettige plekken zijn om te verblijven, een ruimtelijk kwaliteit hebben en goed ingebed zijn in hun omgeving. Bovendien gebruiken we de agenda ook om tot toekomstige investeringsbeslissingen te komen.

¹² Bijlage bij *Kamerstukken II 2021/22*, 23 645, nr. 765.