

Actieagenda Publieke Mobiliteit

2025 - 2028

DECEMBER 2025

INHOUD

1	Actieagenda Publieke Mobiliteit 2025-2028.....	3
----------	--	----------

FASE 1



2	2026 regierol vervoerregio.....	4
----------	---------------------------------	----------

FASE 2



3	Actieagenda De klant/reiziger.....	6
----------	------------------------------------	----------



4	Actieagenda Data en techniek	9
----------	------------------------------------	----------



5	Actieagenda Vervoerswijzen en netwerk	12
----------	---	-----------



6	Actieagenda Samenwerking met partners	18
----------	---	-----------



ACTIEAGENDA PUBLIEKE MOBILITEIT 2025-2028

In 2025 heeft de Vervoerregio Amsterdam een visie op publieke mobiliteit gepresenteerd. Om onze visie op publieke mobiliteit in de praktijk te realiseren en de mensen in onze regio de gewenste gebruikerservaring te bieden, moet nog veel gebeuren. Dat gaat niet in één keer. En ook kunnen we vooraf nog niet alles voorzien.

ACTIEAGENDA

Deze eerste actieagenda loopt tot en met 2028. We zijn tot dan bezig met het uitwerken van de onderdelen van publieke mobiliteit, waaronder ook een aantal pilots om dingen uit te proberen. De onderdelen kunnen leiden tot investeringen, deze worden later geprogrammeerd, vermoedelijk groten-deels binnen bestaande kaders.

Per onderdeel bepalen we wat we willen bereiken en welke rol we daarbij als organisatie moeten aannemen. Sommige van deze activiteiten lopen al, sommige zijn nieuw.

*Per onderdeel
bepalen we onze rol
als organisatie.*

TWEE FASES

Deze eerste actieagenda delen we op in twee fases.

Fase 1: 2026

In 2026 werken we de regierol (en een daarmee samenhangend monitoringsplan) verder uit. Onderzoek hiernaar en uitwerking hiervan is een essentiële eerste stap, die bepalend is voor de invulling van alle andere acties. Daarom starten we in 2026 geen nieuwe activiteiten. (Lopende activiteiten kunnen wel doorgang vinden.)

Fase 2: 2027 en verder

In 2027 en verder werken we zaken verder uit op basis van de visie én de keuze die gemaakt worden over de regierol. Omdat dat laatste de vorm bepaalt waarin de acties moeten worden gegoten, is de beschrijving van nieuwe acties vooral indicatief bedoeld. Voor de volledigheid geven we daarbij ook lopende acties en onderwerpen van de Vervoerregio weer. Deze hoeven niet stopgezet te worden daarvoor. Immers, als we het ov in 2026 stopzetten bieden we de reiziger helemaal niets.

OVERIGE ACTIVITEITEN, LOPEND EN NIEUW NA 2027 (INDICATIEF)

In 2027 werken we de onderdelen van publieke mobiliteit verder uit, met de visie én de uitgewerkte regierol als basis. Alle nieuwe activiteiten in deze fase starten we pas op nadat de regierol is uitgewerkt. Alle activiteiten die al lopen, gaan gewoon door; deze sturen we indien nodig bij als de uitwerking van de regierol is afgerond.

De activiteiten in fase 2 verdelen we onder in de volgende thema's:

- De klant/reiziger
- Data en techniek
- Vervoerswijzen en netwerk
- Samenwerking met partners



2026 REGIEROL VERVOERREGIO



In 2026 werken we de regierol uit en stellen we het monitoringsplan op. Dit wordt als eerste gedaan en is randvoorwaardelijk voor alle andere nog op te starten acties.

REGIEROL UITWERKEN

Op basis van de Visie Publieke Mobiliteit is het wenselijk dat de Vervoerregio een vorm van regie pakt om samenhang binnen publieke mobiliteit te realiseren.

Onderzoeksvragen Integrale Regierol

- Op welke onderdelen van de dienstverlening van publieke mobiliteit is waarom regie nodig of wenselijk?
 - Hoe kan regie er per onderdeel uitzien en welke taakverdeling hoort daarbij?
 - Voor- en nadelen en gevolgen van vervoerregio als uitvoerder van (een deel) van het vervoerproduct
 - Voor- en nadelen en gevolgen van vervoerregio als inhoudelijk vormgever van (delen van) het vervoerproduct
 - Voor- en nadelen en gevolgen van inhoud & uitvoering van het vervoerproduct door aanbieders
 - Eventuele mengvormen
- > Start 2026

Maar regie kan op vele verschillende manieren plaatsvinden. Het is bijvoorbeeld mogelijk vooral werkafspraken te maken zowel inhoud als uitvoering bij de ander te laten, de uitvoering te delegeren en daarbij de uitvoerder op hoofdlijnen of juist heel precies te instrueren, of zelfs zaken zelf uit te voeren. Hierin zijn veel varianten en mengvormen mogelijk (bijvoorbeeld bepaalde delen wel en andere niet in handen nemen). Allen kennen voor- en nadelen, op de relaties met stakeholders, maar ook in financiële, juridische, personele en organisatorische zin. Al is het maar omdat verschillende onderdelen en taken die voor publieke mobiliteit van belang zijn, nu bij verschillende partners zijn belegd: Vervoerregio, onze gemeenten, vervoerders, het Rijk.

We gaan daarom samen met onze partners in beeld brengen op welke onderdelen exact regie nodig is en vervolgens de verschillende opties onderzoeken om deze regie te kunnen voeren. Inclusief voor- en nadelen – voor de

Onderzoek naar en uitwerking van de regierol is een essentiële eerste stap. Deze is bepalend voor de invulling van alle andere acties.

betreffende organisaties, maar vooral ook voor de reiziger – en bijbehorende consequenties.

Resultaat van dit onderzoek is een integraal advies over hoe we het beste regievoeren op publieke mobiliteit, inclusief (gevolgen voor) verdeling van verantwoordelijkheden tussen Vervoerregio, gemeenten en andere wegbeheerders, vervoersaanbieders en (eventuele) derde partijen en een eventueel ingroeimodel dat rekening houdt met bestaande contracten en afspraken.

Op basis van dit onderzoek en advies kunnen wij vervolgens met onze partners een besluit nemen over de regie.

MONITORINGSPLAN

(Geschatte impact op de organisatie: laag)
Nieuwe mobiliteitsvormen als deelmobiliteit en flexvervoer zijn sterk digitaal gestuurd, maar ook nu wordt steeds digitaal. Dat betekent dat er steeds meer gegevens een rol spelen, van steeds meer partijen. Daarom moeten we deze datastromen goed monitoren, en duidelijke afspraken maken over aanlevering, kwaliteit en koppeling met bestaande systemen.

We stellen één overkoepelend monitoringsplan op, waarin staat welke gegevens we per onderdeel bijhouden, hoe we deze verzamelen en beheren, en hoe we zorgen dat informatie betrouwbaar en real-time

Actie Monitoringsplan

- Opstellen overkoepelend en uniform monitoringsplan

2026

bruikbaar is. Het plan omvat data over aanbod, gebruik en reizigerswaardering, aangevuld met onderzoek en feedback. We leggen in het monitoringsplan de verbinding met de 19 strategische doelen, waarmee we als Vervoerregio de voortgang op het Beleidskader Mobiliteit monitoren. Deze vertalen we naar tactische en operationele doelen met Key Performance Indicators. Op deze manier kunnen we voortgang volgen en bijsturen. Dit helpt in het werken volgens de Plan, Do, Check, Act-cyclus.

We willen zo snel mogelijk inzicht krijgen in de stand van zaken van (de verschillende onderdelen van) publieke mobiliteit. Daarom stellen we dit al in 2026 op. Dit doen we dan in samenhang met de uitwerking van de regierol. De keuzes die bij de uitwerking van de regierol worden gemaakt, bepalen namelijk mede wat we willen monitoren en wie daar welke verantwoordelijkheid in kan krijgen.

DE 19 STRATEGISCHE DOELEN ZIJN VERDEELD OVER 5 BREDE WELVAARTDOELEN:

Inclusief

- Een toegankelijk mobiliteitssysteem op basis van informatie, digitalisering en fysieke & mentale drempels
- Een passend mobiliteitssysteem zonder uitsluiting op basis van geografie, faciliteiten of (rij)tijden
- Een betaalbaar mobiliteitssysteem zonder economische uitsluiting
- Niemand vermijdt het mobiliteitssysteem vanwege lage sociale veiligheid
- Een gastvrij mobiliteitssysteem voor iedere sociale positie in de maatschappij

Gezondheid

- Het aandeel verplaatsingen en verplaatsingskilometers lopen en fietsen neemt toe binnen de totale modal split
- Alle wegvakken voldoen aan de WHO-normen voor luchtkwaliteit en geluid
- Er wordt zo min mogelijk overlast ervaren door mobiliteit

Verkeersveiligheid

- Nul verkeersdoden in 2050
- Nul zwaargewonden verkeerslachtoffers in 2050
- Een trendbreuk in verkeersdoden in 2030
- Een trendbreuk in zwaargewonde verkeerslachtoffers in 2030

Bereikbaarheid

- De beschikbaarheid van mobiliteitsopties is compleet en passend bij STOMP
- De belangrijke voorzieningen in de regio zijn bereikbaar
- De vervoersopties in de regio zijn aantrekkelijk

Duurzaamheid

- Een mobiliteitssysteem zonder uitstoot van schadelijke gassen
- Een mobiliteitssysteem zonder restafval
- Ook in een veranderend klimaat kunnen we blijven reizen
- Behoud van biodiversiteit



ACTIEAGENDA DE KLANT/REIZIGER

Gebruik van mobiliteit is gebaat bij regelmatige en consistente aandacht, voor het geheel, maar ook voor het individu. Voor de consistentie is, met meer mobiliteit en meer partijen dan nu, extra aandacht nodig. Met meer samenhang in communicatie én aanbod is 'reizen met openbare vervoermiddelen' aantrekkelijker te maken.

KLANTRELATIE

(Geschatte impact op organisatie: gemiddeld)

Voor publieke mobiliteit is een duidelijke structuur nodig voor de klantrelatie met reizigers. Hoe worden ze aangesproken, waarover, en door wie? We werken uit hoe deze structuur eruit moet zien, welke partij of merk het meest geschikt is om neutrale, maar positieve boodschappen over reizen met publieke mobiliteit te brengen, hoe de rolverdeling is tussen de verschillende partijen en hoe onze regierol er uit ziet. Met als uiteindelijk doel communicatie en

Acties Klantrelatie

- Bepalen 'tone of voice' en uitstraling regionale publieke mobiliteit
- Bepalen kanalenstrategie
- Bepalen combinatie type informatie met type communicatiemiddel
- Bepalen te gebruiken begrippen
- Bepalen afzender(s) (vlag)

2027, 2028

marketing die duidelijk, compleet, herkenbaar en zonder dubbelingen, gericht op een positief gevoel bij de klant/reiziger. Een structuur die bovendien gericht is op samenwerken tussen de aanbieders en op het leveren van een compleet aanbod.

BETERE EN CONSISTENTERE INFORMATIE

(Geschatte impact op organisatie: laag)

Informatie is het allerbelangrijkste wanneer gereisd wordt. Zowel over de actuele status, of er bijzonderheden zijn, en belangrijker; wat kan de reiziger doen? Maar ook over de werking en mogelijkheden onderweg. De eerste categorie is iets belangrijker voor frequente reizigers met routine, de tweede ook juist voor de incidentele reiziger, of die het reizen met openbare middelen een kans wil geven. Alle partijen in de keten zien dit belang, maar het is en blijft nodig om er aandacht aan te geven, zeker wanneer de reis via verschillende partijen loopt. Te denken

Het doel is communicatie die duidelijk, compleet, herkenbaar en zonder dubbelingen is, gericht op een positief gevoel bij de klant/reiziger.

valt aan het verbeteren van informatie op stations, haltes, en hubs, maar ook aan het verbeteren van apps, en het meer openstellen van informatie voor gebruik door derdepartijen.

Acties Betere Informatie

- *Updaten informatieprofielen ov, gebruik maken digitale mogelijkheden (i.s.m. DOVA)*
- *Werken aan betere informatie koppelingen (i.s.m. DOVA)*
- *Monitoringsstandaarden voor Deelmobiliteit (i.s.m. CROW)*
 - Monitoringsstandaarden voor Flexvervoer (i.s.m. CROW)

Lopend, 2027



DOELGROEPENBENADERING

(Geschatte impact op organisatie: hoog)

We kijken wat verschillende doelgroepen nodig hebben en hoe we die het beste kunnen benaderen. We onderscheiden mensen op basis van onder andere demografische kenmerken, reismotieven en motivaties, maar ook eventuele beperkingen. We werken uit hoe we daar met publieke mobiliteit beter op kunnen aansluiten.

We maken gebruik van de klantenreis-systematiek (customer journey): een manier van denken waarbij je de hele reis

Acties Doelgroepenbenadering

- Opstellen regionale customer journeys voor 7 verschillende reizigerstypen

🔄 • *Experimenteren met nieuwe wayfindingstoepassingen*

🔄 • *Inzet OV-coach, ook voor andere mobiliteitsvormen*

- In kaart brengen en markeren relevante loopbewegingen tussen knooppunten, onderdelen daarvan en belangrijke bestemmingen

🔄 *Lopend, 2026, 2027, 2028, na 2028*

die iemand maakt doorloopt. Hiervoor werken we samen met mobiliteits-aanbieders, doen we onderzoek en passen we overige beschikbare data toe. Op basis hiervan herkennen we verbetermogelijkheden – minimaal – in digitale dienstverlening en buitenruimte. Zo krijgen we een beter en meer samenhangend product voor de reiziger.

Dit omvat ook basiskennis van de technische aspecten van apps. Apps en digitale wayfinding spelen een belangrijke rol bij het plannen van een reis en tijdens de reis zelf, daarom is het belangrijk dat we deze ervaring samen met partners goed vormgeven.

DE NACHTREIZIGER

(Geschatte impact op organisatie: gemiddeld)

We gaan specifiek naar publieke mobiliteit in de nacht kijken. De nacht kent een geheel eigen vervoervraag, waarvoor veel mensen nu zijn aangewezen op eigen vervoer en taxi's. Of daarom niet reizen.

We verkennen hoe mensen in de nacht vaker publieke mobiliteit kunnen gebruik-

Acties de Nachtreiziger

🔄 • *Sociaal veilige haltes en voertuigen*

🔄 • *Aandacht voor vrouwen in de nacht*

- Plan nachtelijke bereikbaarheid werklocaties
- Afweging beschikbaarheid mobiliteit
- Tegengaan deelmobiliteit besturen onder invloed

🔄 *Lopend, 2026, 2027*

ken, korter hoeven wachten en korter onderweg zijn dan nu. Daarbij kijken we naar alle doelgroepen.

Tot nu toe is het nachtelijk openbaar vervoer vooral gericht op het thuisbrengen van uitgaanspubliek. Maar in (de randen van) de nacht wordt nog meer gereisd, bijvoorbeeld van en naar werk. We willen deze mensen betere opties geven.

Hierbij is een traditionele ov-verbinding soms wel, maar soms ook niet de beste oplossing. Gezocht wordt naar een optimum tussen snelheid, sociale- en verkeersveiligheid.



LOPEN EN FIETSEN VAN EN NAAR PUBLIEKE MOBILITEIT

*(Geschatte impact op organisatie:
gemiddeld)*

Om publieke mobiliteit te kunnen gebruiken, moeten mensen vaak aan het begin of het eind een stukje lopen of fietsen. Het gemak en de aantrekkelijkheid van dit stukje lopen of fietsen heeft grote invloed

Acties Lopen en Fietsen

- Goede, veilige en verlichte looproutes
- Verminderen barrières richting haltes, stations en hubs
- Wachtvoorzieningen, vooral bij langer wachten
- Fietsparkeergelegenheid, vooral bij HOV
 - Deelfietsen aanwezig bij alle treinstations en de belangrijkste HOV-haltes
 - OV-fiets bij alle treinstations

↳ Lopend, 2026, 2027

op de totale reisbeleving. Daarom werkt de Vervoerregio via het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) continu aan de verbetering van de loop- en fietsroutes naar en het stallen van de fiets bij haltes, stations en hubs.

PRIJSERVARING

*(Geschatte impact op organisatie:
gemiddeld)*

Een groot verschil in ervaring bestaat tussen het reizen met eigen middelen en het reizen met publieke middelen, namelijk de symmetrie van het betalen. Op het moment dat in de eigen auto wordt gestapt, voelt dat niet als betalen. Er is weliswaar sprake geweest van uitgaven aan bijvoorbeeld: aanschaf, onderhoud, verzekering, keuring en brandstof/elektriciteit om deze rit mogelijk te maken, maar dat wordt niet bewust zo ervaren. Net zomin als dat de auto meestal een klein beetje minder

waard is geworden na afloop van de rit (afschrijving). Pas wanneer er daadwerkelijk betaald moet worden, voor bijvoorbeeld tanken of de APK wordt ervaren dat het duur is, maar dat is daarna weer snel op de achtergrond verdwenen.

Het reizen met publieke middelen vraagt nu nog vaak óf een betaalhandeling vooraf, óf een afschrijving achteraf. Dit doet het duurder voelen dan het daadwerkelijk is. Het is daarom zinvol om te werken aan manieren om betaalhandelingen te verzachten, het aantal betaalhandelingen te verminderen, en inzicht te geven in de echte prijs van mobiliteit.

Acties Prijservaring

- Overstappen zonder nieuw kaartje, ook van ov naar niet-ov
- Prijsvergelijker rit met de auto (incl. Verborgene kosten) geven
- Belonen van veelgebruik
- Abonnementsvormen van meerdere aanbieders samen

2027, 2028

Het reizen met publieke middelen vraagt nu nog vaak óf een betaalhandeling vooraf, óf een afschrijving achteraf. Dit doet het duurder voelen.



ACTIEAGENDA DATA EN TECHNIEK

Om de benodigde samenhang in publieke mobiliteit voor de reiziger te realiseren, moeten verschillende zaken worden uitgewerkt. Deze overstijgen de de individuele vervoerwijzen en bestaande organisatievormen. Over deze zaken moet vervolgens ook regie worden gevoerd om de samenhang te bewaken.

Acties Databeheer

- *Opdrachtgeverschapsrol in cybersecurityboards ov-vervoerders vervullen, en eventuele andere structurele samenwerkingen*
- *Data Protection Impact Assessment bij werkzaamheden/ opdrachten waarbij persoonsgegevens een rol (kunnen) spelen*
- *Principe doelbinding: alleen verzamelen wat je nodig hebt op basis van onderbouwing, niet wat interessant kan zijn*
- *Terughoudendheid inzet data voor met commerciële doeleinden*
- *Werkwijzes om vervoerkundige en wetenschappelijke analyses beter te faciliteren, binnen wet- en regelgeving*
- *Onderzoeken verzorgen mogelijkheid om (kleine) mobiliteits-partijen de mogelijkheid te bieden om data veilig te beheren*

Lopend, 2026, 2027

DATABEHEER

(Geschatte impact op organisatie: hoog)

Data moet veilig opgeslagen worden, zeker bij persoonsgegevens of informatie waarvan misbruik het vervoer kan verstoren. De vervoerregio stelt strikte eisen aan vervoerders en partners op het gebied van cybersecurity, privacy en ethiek, conform wet- en regelgeving. Wij laten risicoanalyses uitvoeren, bespreken deze in de cybersecurityboards en werken met standaardformats. We monitoren naleving en gaan periodiek met partners in gesprek om

de borging verder te versterken. Zo zorgen we dat reizigers veilig kunnen reizen en het systeem robuust blijft. De Vervoerregio onderzoekt daarnaast welke mogelijkheden er zijn om databeheer te faciliteren, om het kleinere aanbieders makkelijker te maken.

DUIDELIJKE EN DEUGDELIJKE UITWISSELINGSSTANDAARDEN

(Geschatte impact op organisatie: laag)

Wil je data nuttig inzetten – om het de klant/reiziger makkelijk te maken – moeten systemen van verschillende partijen onderling consistent en realtime kunnen communiceren. Dat vraagt om regie: data op orde, duidelijke datastandaarden, open data en structurele samenwerking. Nu verschillen definities, formaten en koppelingen nog te vaak, waardoor betrouwbare informatie

De Vervoerregio onderzoekt welke mogelijkheden er zijn om databeheer te faciliteren om het kleine aanbieders makkelijker te maken.



ontbreekt. Voor het ov bestaan al landelijke standaarden, maar bij deel-mobiliteit en flexvervoer is dit minder ontwikkeld en ontbreekt vaak verplichting. De vervoerregio neemt daarom standaarden op in alle samenwerkings-overeenkomsten, speelt actief in op

Acties Uitwisselingstandaarden

• *Informatieuitwisseling via standaarden als BISON en TOMP*

• *Functionele en werkbare eisen over informatieoverdracht in alle samenwerkingen*

- Aansturing op uptime van koppelingen
- Opvolging van EU-MMTIS-verordening: 'Multimodal Travel Information Services'. Bevordering betrouwbare en actuele informatie over vervoer. Wordt omgezet in nationale wetgeving over welke informatie in welke vorm minimaal beschikbaar moet zijn voor de reiziger.

• *Lopend, 2026, 2027*

nieuwe wetgeving zoals de MMTIS-verordening, en werkt met CROW en DOVA aan landelijke naleving en doorontwikkeling. Zo ontstaat een digitaal verbonden regio waarin reizigers de hele keten soepel kunnen doorlopen.

INFORMATIESTRATEGIE VERVOERREGIO

(Geschatte impact op de organisatie: gemiddeld)

De Vervoerregio groeit toe naar een data-

Acties Informatiestrategie

• *Intern: werken aan datavolwassenheid*

• *Intern: kennis en vaardigheid opdoen om datagedreven te werken*

- Extern: strategisch richting geven en actief sturen
- Extern: bewaken samenhang tussen partijen

• *Lopend, 2027*

volwassen organisatie. In het begin werd de digitale component van het vervoer volledig aan stakeholders over gelaten. Dit heeft onbedoeld tot versnippering geleid. We gaan een duidelijke strategie voeren, die moet leiden tot betere samenwerking met alle partijen.

BETAALMOGELIJKHEDEN EN TARIEVEN

(Geschatte impact op de organisatie: gemiddeld/hoog)

Betalen voor publieke mobiliteit moet eenvoudig, eerlijk en transparant zijn. Nu hanteren aanbieders uiteenlopende systemen, wat soms leidt tot dubbel betalen of gescheiden rekeningen. We werken daarom uit hoe het gewenste betaalsysteem voor publieke mobiliteit als geheel eruitziet, samen met andere overheden, opdrachtgevers en vergoedingverleners. We kijken hierbij naar ontwikkelingen in het (digitale) betalen, ontwikkelen apps en OV-Pay verder,



maar hebben ook oog voor de minder digitaal onderlegden: eenvoudig betalen met een fysieke kaart blijft mogelijk.

We werken regionale tarieven en neutrale abonnementsvormen verder uit en onderzoeken hoe reizigers met één tarief of abonnement bij meerdere aanbieders kunnen reizen. Ook kijken we naar prikkels, zoals kortingen voor spitsmijden,

en gebruiken reizigersfeedback om betaalmogelijkheden en tarieven te verbeteren.

TECHNOLOGISCHE TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

De opkomst van nieuwe technologie biedt kansen, maar ook nieuwe uitdagingen. Denk aan autonoom rijden en de inzet van

kunstmatige intelligentie (AI). De Vervoerregio blijft deze ontwikkelingen actief volgen en blijft zoeken naar hoe deze technologie meerwaarde kan bieden voor publieke mobiliteit. Daarbij kijken we zowel naar het effect op de gebruiker van publieke mobiliteit, de niet-gebruiker en de maatschappij als geheel. Samen met partners zetten we pilots en innovatieprojecten op.

Acties Betaalmogelijkheden

- *Bewaken dat betaalbaar reizen met meerdere aanbieders binnen dezelfde reis mogelijk is*
- Werken aan een vereveningssysteem tussen ov, deelfervoer en flexvervoer
- Bieden van een one-stop-shop naast de eigen apps van de aanbieders

↳ Lopend, 2026, 2027

De Vervoerregio blijft ontwikkelingen actief volgen en blijft zoeken naar hoe technologie meerwaarde kan bieden voor publieke mobiliteit.



ACTIEAGENDA VERVOERSWIJZEN EN NETWERK

Op elke systeemonderdeel is ontwikkeling mogelijk en nodig. In principe is elk mobiliteitsysteem nooit af. Door verschillende organisatievormen en bekendheid lopen innovaties mogelijk uit de pas. Daarom wil de Vervoerregio regie pakken op de volgende zaken.

REGIONAAL OPENBAAR VERVOER

Binnen publieke mobiliteit blijven de meeste mensen met ov reizen. Maar binnen publieke mobiliteit kan het ov zelf wel veranderen. Als opdrachtgever moet de vervoerregio hier op tijd over nadenken. Zo sturen we op de langetermijnontwikkeling binnen het ov en werken we aan het robuuster maken van het ov-systeem.

Van de Rijksoverheid verwachten wij dat zij systeemverantwoordelijkheid neemt en ervoor zorgt dat belemmeringen in aansturing, financiering en integratie van regionaal ov met andere vervoervormen worden weggenomen, zodat gebruik van ov nog aantrekkelijker kan worden.

Een belangrijk sturingsmiddel voor de Vervoerregio is het Programma van Eisen voor ov-concessies. Tot nu stellen we dit projectmatig op: als een nieuwe concessieperiode nadert gaan we aan de slag, vaak onder hoge tijdsdruk. Daarom

gaan we een aanpak verkennen waarbij concessie-eisen doorlopend up to date worden gehouden en op gezette tijden als blauwdruk worden vastgelegd. Zo ligt er altijd een actuele basis voor een Programma van Eisen klaar. Eerste stap is dat we een conceptprogramma van eisen gaan opstellen voor toekomstige ov-concessies, rekening houdend met publieke mobiliteit. Dit concept staat in principe

Acties publieke mobiliteit in ov-concessies

- Ontwikkelen concept-Programma van Eisen
- Contractmanagementtool om naleving eisen te bewaken
- Mogelijkheid bijkopen ov-bediening door gemeente of bedrijfsleven
- 2026

(vóór eerstvolgende aanbesteding start)

los van een aankomend aanbestedingsproces.

Ook willen we kijken hoe we kunnen (bij-)sturen tijdens lopende contractperiodes. Zodat de vervoerders met de jaarlijkse vervoerplannen niet alleen kijken hoe ze meer reizigers kunnen vervoeren, maar ook steeds een stap dichterbij de richting van publieke mobiliteit zetten, zoals samenwerken met anderen en beter betalen.

REGIONALE DEELMOBILITEIT

Na politieke wensen is in 2023 het project Regionale Deelmobiliteit gestart. Deze uitwerking loopt voorop qua timing op de Visie Publieke Mobiliteit, omdat er een grote behoefte was om hier niet mee te wachten. In het project wordt de rol van Vervoerregio en partners bepaald voor de volgende typen deelmobiliteit: deelfiets, deelscooter en deelauto.

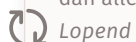


We staan open voor deelmobiliteitsconcepten met andere, lokale toepassingen, in samenwerking met gemeenten. Denk bijvoorbeeld aan de deelbakfiets.

Onderzoek Regionale Deelmobiliteit

Er wordt begin 2026 een besluit gevraagd aan de Regioraad. Hierna wordt een Programma van Eisen geschreven, en worden per gemeente een deelnameverzoeken aan contractvormen voor micromobiliteit gedaan. Aanbiedlocaties en -aantallen zijn altijd in overleg met gemeente. Daarnaast komen we met een stimuleringsregeling voor buurtdeelauto's.

Dit proces is langer, maar in essentie vergelijkbaar met eerdere regionale contracten in en rond Antwerpen, Utrecht, Amersfoort en Eindhoven. Andere Nederlandse regio's kijken ook naar dit model. Regionaal lijkt meer op te lossen dan alleen lokaal.



Lopend

Zo georganiseerd dat de reiziger in de hele regio extra mogelijkheden heeft om van A naar B te reizen. De kansrijke organisatievormen zijn reeds verkend. In 2024 is vervolgens een aparte aanpak voorgesteld voor enerzijds deelauto's (commercieel en cooperatiemodel voor buurtbewoners) en anderzijds micromobiliteit (deelfiets en -scooter).

Daarnaast bestaan er ook deelmobiliteitsconcepten die niet in scope van het project zijn. We staan open voor andere lokale toepassingen, in samenwerking met gemeenten. Denk bijvoorbeeld aan de deelbakfiets.

Daarnaast werken we in het nationaal programma Natuurlijk! Deelmobiliteit samen met andere overheden aan het verbeteren van de positie en gebruik van deelmobiliteit in Nederland.

REGIONAAL FLEXVERVOER

Het flexvervoer dat nu bestaat in onze regio is versnipperd, qua vormen, uitvoerders en opdrachtgevers. Om flexvervoer een duidelijke status te geven, starten we een uitwerking, net als eerder voor deelmobiliteit. Daarin kijken we naar de gewenste positie van flexvervoer in publieke mobiliteit en de rol die de vervoerregio daarbij moet pakken, binnen juridische mogelijkheden. We doen dit samen met gemeenten die nu al flexdiensten (laten) verzorgen of subsidiëren.

We willen ook in de praktijk leren. Zowel hoe we flexvervoer een volwaardige vervoersoptie kunnen laten zijn, als hoe het

Acties Regionaal Flexvervoer

- In beeld brengen complete palet flexvervoer en (mogelijke) uitvoerders
- Bepalen op welke vervoersvormen regionale samenwerking wenselijk is
- Onderzoeken modellen en rollen vervoerregio en andere partijen. Voor- en nadelen per model
- Resultaat: Advies voorkeursmodel organisatievorm regionaal flexvervoer 2026-2028



samen met ov één samenhangend aanbod kan vormen. Daarom gaan we in Amsterdam-Noord samen met de gemeente Amsterdam kijken hoe er met flexvervoer inwoners meer vervoer dan nu kunnen krijgen. Amsterdam-Noord kenmerkt zich door een lastige geografie waardoor logische doorgaande ov-verbindingen ingewikkeld zijn. Flexvervoer naast én aansluitend op het ov zou een oplossing kunnen zijn.

Pilot publieke mobiliteit Amsterdam-Noord (i.s.m. Gemeente Amsterdam)

- Is er (deels) sprake van een vaste (of fictieve) dienstregeling?
- Hoe bepaal je of mensen met het reguliere ov moeten/kunnen reizen of direct met Flex-OV kunnen reizen?
- Wat is de maximale loopafstand/reistijd/wachttijd/aantal overstappen?
- Hoe zorgen we dat mensen met Wmo-indicatie ook meekunnen? Kunnen we de systemen combineren?
- Wat is de vooraanmeldtijd/maximale wachttijd? En de ophaalwindow?
- Hoe zorg je voor een hoge ritcombinatiegraad?
- Deelname bewoners en bedrijven?

2027

Wanneer een andere gemeente ook een idee heeft om in een gebied met flexvervoer te experimenteren dan kan de vervoerregio bijdragen en voorwaarden scheppen.

Van de Rijksoverheid verwachten wij ruimte en samenwerking om het gebied tussen traditioneel ov en taxi te kunnen verkennen.

VRIJWILLIGERSVERVOER

Vervoer is ook te organiseren met vrijwilligers via een vereniging. Wanneer er sprake is van een vaste route, langs vaste haltes, gereden op vaste tijden, is er sprake van een buurtbus, en heeft de vereniging recht om gebruik te maken van de faciliteiten van de ov-concessie (mits aanwezig in concessiebesluit). De afgelopen jaren zien we steeds minder buurtbusverenigingen ontstaan. Maar juist steeds meer vrijwilligersvervoer op afroep, dat al dan niet een vaste route rijdt. Voorbeelden van deze meer gepersonaliseerde vorm van vervoer zijn: Heen en Weer, en Automaatje.

De Vervoerregio helpt momenteel op zoek om de aanwezigheid van vrijwilligersvervoer in een gebied te stimuleren en te

Actie evaluatie vrijwilligersvervoer

- Inzicht in wat ondersteuning door Vervoerregio heeft opgeleverd
 - Advies voor toekomstige rol Vervoerregio in vrijwilligersvervoer
- Lopend

professionaliseren. Vanwege de kleinschaligheid lijken flexibelere systemen daarbij makkelijker schaalbaar dan nieuwe buurtbusverenigingen. Deze aanpak wordt momenteel geëvalueerd en leidt tot een advies voor de toekomst.

*Van de Rijksoverheid
verwachten wij ruimte en
samenwerking om het
gebied tussen traditioneel
ov en taxi te kunnen
verkennen.*



INTEGRATIE WMO- EN ANDER DOELGROEPENVERVOER IN PUBLIEKE MOBILITEIT

Wmo- en ander doelgroepenvervoer, dat vanuit gemeenten wordt verzorgd, is momenteel grotendeels gescheiden van ov, flexvervoer en deelmobiliteit. Zowel qua vervoersaanbod, betalen en boeken als qua aansturing en budgetten.

De Vervoerregio wil samen met geïnteresseerde gemeenten verkennen of en hoe integratie van doelgroepenvervoer in publieke mobiliteit mogelijk en wenselijk is. Hierbij kunnen de gemeentelijke vervoersdiensten bijvoorbeeld als flexvervoer voor alle reizigers worden ingezet, wat hun meer opties biedt. Voor de huidige klanten van het doelgroepenvervoer kan (deels) met ov of deelmobiliteit reizen juist leiden tot meer vrijheid en snelheid. De huidige 'alles-of-niets-benadering' kan vervuild worden voor 'soms-wel-soms-niet' waarbij doelgroepenreizigers

Acties Integratie Doelgroepenvervoer

- Verkenning werking en organisatie doelgroepenvervoer in onze regio
- Onderzoek naar modellen voor integratie en meerwaarde voor verschillende typen reizigers
- Bepalen kosten, baten en risico's voor de vervoerregio en de gemeenten
- Advies voorkeursmodel

2027-2028

meer keuze hebben, en meer in aanraking komen met andere reizigers.

Parallel willen wij ervaringen opdoen in praktijkpilots met onze gemeenten. We beginnen met een pilot met de gemeente Zaanstad, waarbij we met een beperkte doelgroep gaan testen hoe we reizigers uit het Wmo-vervoer en leerlingvervoer vaker het ov kunnen laten gebruiken.

LANDELIJK OV

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is opdrachtgever voor de trein, tenzij zij beslist heeft dat een verbinding door een andere partij wordt georganiseerd. In tegenstelling tot elders in Nederland zijn in de regio Amsterdam nog geen treinverbindingen 'regionaal gemaakt' en worden de regionale sprinters verzorgd door NS als onderdeel van de concessie Hoofdrailnet. Wij willen er samen met het Rijk, NS en ProRail aan werken dat de regionale sprinters en stations nog beter passen in ons systeem van publieke mobiliteit.

Op dit moment wordt, mede naar aanleiding van Europese regelgeving, landelijk nagedacht over de marktordening op het spoor. Hiervoor worden meerdere modellen verkend, waaronder modellen waarin ook onze regio (mede-) zeggenschap kan krijgen over regionale sprinterverbindingen. Wij volgen deze discussie daarom met belangstelling.



De OV-fiets is een geslaagd product van NS, maar het Rijk is hier niet de opdrachtgever van. Daarmee is op dit moment NS niet aan te sturen op het onderdeel OV-fiets. Om de volledige potentie van OV-fiets te benutten, vragen wij het Rijk deze situatie te herzien.

Pilot integratie Wmo-ov in Zaanstad

- 🔄 • Pilot met afgebakende groep reizigers uit Wmo- en leerlingenvervoer
- 🔄 • Test of en onder welke voorwaarden deze reizigers ov gaan gebruiken.
- 🔄 • Inzicht in effecten voor reiziger, gemeente, VRA, Wmo-vervoerder, ov-bedrijf

🔄 Lopend

KNOOPPUNTEN EN HUBS

Haltes, stations en hubs zijn cruciaal voor in-, uit- en overstappen. Het beleid hiervoor is opgenomen in het Beleidskader Mobiliteit. Het realiseren van kleine aanbiedpunten voor deelmobiliteit en toegankelijke haltes voor ov en flexvervoer is relatief realiseren in samenwerking met

We gaan door op de ingeslagen weg naar 100 % toegankelijk.

gemeenten. We gaan verder op de ingeslagen weg, en gaan voor 100% toegankelijk.

Aan regiohubs (P+R) wordt gewerkt via het Rijk-regio-samenwerking Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Hier kunnen reizigers overstappen van auto naar publieke mobiliteit (met name ov). De strategie: op elke snelwegcorridor realiseren we dicht bij de buitenring (A9-A5) Amsterdam én verder weg goede P+R's. Binnen SBaB wordt nu een "programma hubs" gestart om de realisatie van deze locaties te begeleiden en te versnellen.

We gaan nog meer doen aan grotere locaties: trein-, bus- en metrostations waar veel vervoerswijzen bij elkaar komen in een complexe omgeving. We gaan uitwerken hoe we publieke mobiliteit hier het beste tot zijn recht kunnen laten komen, vanuit het gebruikersperspectief: hoe maken we het zichtbaar, begrijpelijk, bruikbaar etc.

Acties P+R & grote knooppunten

- 🔄 • Uitbreiden P+R Muiden & op orde brengen 8 P+R's in MRA, waaronder Krommenie-Assendelft, Wormerveer en Weesp (SBaB korte termijn)
 - Uitbreiden P+R's voorbij 'buitenring' A9/A5 (SBaB, lange termijn)
 - Onderzoek zichtbaar maken en inrichting publieke mobiliteit op grote knooppunten
- 🔄 Lopend, 2027, 2028, 2028 en verder

TOEGANKELIJKE OMGEVING

De Vervoerregio spant zich al lange tijd samen met wegbeheerders in, om de buitenruimte voor het openbaar vervoer toegankelijk en sociaal veilig te maken en obstakelvrij te houden voor iedereen. Dit betreft stations, haltes, hubs en de looproutes daarnaartoe. Ook zorgen we ervoor dat deze omgevingen sociaal veilig zijn (objectief) en voelen (subjectief). Niet alleen voor de 'standaardman', maar met de unieke eigenschappen van meerdere typen reizigers in gedachten.



We willen nu ook verkennen wat er op dit vlak nodig en haalbaar is bij deelmobiliteit- en flexvervoer. Mogelijk kan hier niet dezelfde belofte worden gedaan, omdat de mogelijk vrijere aanbodmodellen leiden tot beginnen en eindigen op minder voorspelbare locaties. Wel houden we het 'ontstaan' van populaire locaties bij en zorgen we – in samenspraak met gemeenten – voor een nieuwe zichtbare hub.

Acties Toegankelijke omgeving deelmobiliteit en flexvervoer

- Bepalen wensen en mogelijke eisen en bijbehorende kosten bij de verschillende aanbodvormen van deelmobiliteit en flexvervoer
- Inzicht in belangrijkste hot-spots en bepalen actieplan

2027

SAMENHANGEND AANBOD ÉN NETWERK

De verschillende onderdelen van publieke mobiliteit moeten op orde zijn, maar we moeten ook nadenken over hoe ze samen een samenhangend netwerk gaan vormen.

We gaan dat als pilot uitwerken in het project Next Level. Dit project is gekoppeld aan de projecten OVAH (MIRT-verkenning ov Amsterdam-Haarlemmermeer) en OVSA (MIRT-verkenning ov Sloterdijk-Amsterdam Centraal). In Next Level kijken we naar welk aansluitend aanbod van publieke mobiliteit, eigen fiets en hubs/ P+R dan gewenst is in delen van Haarlemmermeer en Amsterdam. Hieruit gaan we ook conclusies trekken voor de gewenste netwerkontwikkeling elders in de regio.

Acties Samenhangend aanbod en netwerk

- Onderzoek samenhangend netwerk van de verschillende onderdelen van publieke mobiliteit
- *Pilot Next Level: hoe ziet het netwerk eruit bij realisatie 'Sloterdijk-A'dam Centraal (OVSA)' en 'Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH)'?*
- Advies voor toepassing elders

↳ Lopend, 2026, 2027

De verschillende onderdelen van publieke mobiliteit moeten op orde zijn, maar we moeten ook nadenken over hoe ze samen een samenhangend netwerk gaan vormen.



ACTIEAGENDA SAMENWERKING MET PARTNERS

De Vervoerregio is een samenwerkingsorganisatie van 14 gemeenten, die voor haar financiering afhankelijk is van het Rijk. Vervoer bieden we aan via marktpartijen. Daarmee is samenwerken met partners onze natuur. Bij een paar stakeholders beschrijven we hoe dat doen.

GEMEENTEN: SAMEN UITWERKEN GEWENST AANBOD PUBLIEKE MOBILITEIT

Onze 14 gemeenten zijn belangrijke partners in de ontwikkeling van publieke mobiliteit. Gemeenten zijn budgethouders en opdrachtgever/vergunningverlener voor verschillende mobiliteitsvormen die onder publieke mobiliteit (kunnen) vallen.

Ook zijn ze wegbeheerder en beheerder van de openbare ruimte en dus nodig om publieke mobiliteit een goede plek te geven “op straat”. We hebben vanuit deze rollen dus een goede samenwerking met onze gemeenten nodig. Deze goede samenwerking hebben we al rondom het ov, en deze bouwen we verder uit.

Ook willen we publieke mobiliteit een plek geven in gemeentelijke mobiliteitsvisies en -plannen. Waar nu vaak vooral ov wordt genoemd, moeten nu ov, flexvervoer én deelmobiliteit een volwaardige plek krijgen. Als gemeenten beleid gaan opstellen,

gaan we samen op trekken met gemeenten om deze onderdelen van de mobiliteitsvisie in samenhang op te stellen.

Bij gebiedsontwikkeling kijken we naar alle vormen van publieke mobiliteit. Bij zowel grotere én kleinere ontwikkelingen zijn er kansrijke mobiliteitsvormen. Voor de beginfase van grote ontwikkelingen ontstaan ook nieuwe kansen.

Vanwege de kosten is ov vaak pas te introduceren wanneer er voldoende mensen in het gebied wonen of werken. Deelmobiliteit en flexvervoer zijn echter eenvoudiger te introduceren en schaalbaar. We willen

met gemeenten uitwerken hoe we publieke mobiliteit in gebiedsontwikkeling op de juiste wijze wordt georganiseerd, met voordelen voor alle partijen. Uitgangspunt hierbij is dat het wiel niet steeds opnieuw wordt uitgevonden.

NAUW SAMENWERKEN MET HET RIJK

Met de verkenning publieke mobiliteit van 2025 met de vijf bij publieke mobiliteit betrokken ministeries zet het Rijk de eerste stappen. Het door adviesbureau Berenschot opgeleverde rapport stelt dat het nemen van systeemverantwoordelijkheid van belang is, en geeft hierbij voorbeelden van hoe deze rol te pakken is. Wij onderschrijven deze conclusie en blijven hier aandacht voor vragen. Wij blijven actief lobbyen voor minder versnippering van verantwoordelijkheden en financiering en een governance die meer reiziger gericht is in plaats van systeem gericht.

Waar nu vaak vooral ov wordt genoemd, moeten nu ov, flexvervoer én deelmobiliteit een volwaardige plek krijgen. Als gemeenten beleid gaan opstellen, trekken we samen op om deze onderdelen in samenhang op te stellen.



Het Rijk ondersteunt ook pilots voor publieke mobiliteit met verschillende regio's. In eerste instantie met landelijke regio's, zoals Zeeland. In tweede instantie ook stedelijke regio's, zoals de vervoerregio. Voordelen van een pilot met het Rijk zijn extra financiële middelen en de mogelijkheid om af te wijken van traditionele (verschotte) regelgeving. Wij gaan verkennen of pilots binnen de vervoerregio daarvoor in aanmerking kunnen komen.

SAMEN OPTREKKEN MET PROVINCIE NOORD-HOLLAND

De Vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland zijn beide concessieverleners voor het openbaar vervoer. De provincie is opdrachtgever in de Gooi en Vechtstreek, Haarlem-IJmond en de Noordkop. In het tussenliggende gebied (Amsterdam, Zaanstreek-Waterland & Amstelland-Meerlanden) is de vervoerregio opdrachtgever. In de praktijk rijden bussen regelmatig over de grenzen van deze gebieden heen, de zogenoemde 'uitlopers'. Overstappen op een grenspunt, bijvoorbeeld ergens in de polder, is immers niet wenselijk voor de reiziger. De gebieden zijn bovendien sterk met elkaar verweven. Daarom werken provincie en vervoerregio samen om de bestuurlijke grenzen zo min mogelijk merkbaar te maken voor de reiziger — niet alleen in het reguliere ov, maar ook bij deelmobiliteit en flexvervoer.

Beide partijen hebben hiervoor een beleidsagenda: de provincie werkt met de Uitvoeringsagenda Publieke Mobiliteit, de vervoerregio met de Actieagenda Publieke Mobiliteit. De agenda's zijn vergelijkbaar van aard. We zetten in op structurele samenwerking, zodat modaliteiten, informatievoorziening en uitvoering grensoverschrijdend op elkaar aansluiten. Waar nodig worden gezamenlijke ontwerpprincipes en uitvoeringsafspraken gemaakt. Dat doen we in samenwerking, waarbij we ook de nationale ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit volgen. Een mooi voorbeeld van samenwerking is te vinden in het Gooi, waar de provincie Noord-Holland samen met de provincie Utrecht één deelfietssysteem organiseert.

SAMENWERKING MARKTPARTIJEN

Wij willen een goede dialoog en samenwerking met de marktpartijen, zodat we draagvlak en enthousiasme kweken en we daadwerkelijk het aanbod en de innovaties krijgen die we nodig hebben. We zoeken naar betere manieren om in dialoog te zijn met de markt, waarbij aandacht is voor gelijkheid en transparantie. Hinder, bijvoorbeeld als gevolg van werkzaamheden (ov en/of wegverkeer), is groter dan strikt noodzakelijk wanneer er alleen de partij in kwestie een alternatief biedt. Het is belangrijk om met partijen samen te kijken naar mogelijkheden om reizigers meer gemak en opties te bieden. Deze vraagstukken overstijgen bedrijfsbelangen van aanbieders en vragen daarom onze regie.



Het is belangrijk om reizigers meer opties te bieden. Vraagstukken die bedrijfsbelangen overstijgen en daarom onze regie vragen.

COLOFON

Actieagenda Publieke Mobiliteit
december 2025

Vormgeving: kalterontwerpen.nl / Laura Kalter
Fotografie: Bram Nieuwstraten, Vervoerregio Amsterdam

Uitgave van Vervoerregio Amsterdam
Termini 179 | 1025 XM Amsterdam
Postbus 626 | 1000 AP Amsterdam
020-5273700
info@vervoerregio.nl