



# Regionale uitvoeringsagenda publieke mobiliteit 2025



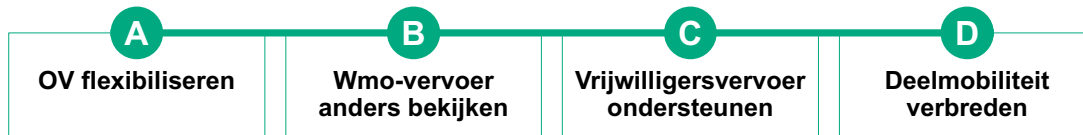
Regio  
Stedendriehoek

Apeldoorn • Deventer • Zutphen

## Inhoudsopgave

<b>Bestuurlijke samenvatting</b> .....	<b>3</b>
<b>Inleiding</b> .....	<b>6</b>
<i>Wat is de opgave?</i> .....	6
<i>Waar werken we naartoe? – Wenkend perspectief</i> .....	7
<i>Wat draagt deze uitvoeringsagenda bij aan het doel?</i> .....	8
<i>Hoe is de uitvoeringsagenda opgebouwd?</i> .....	9
<b>Ontwikkelspoor A – OV flexibiliseren</b> .....	<b>10</b>
<i>A1 – Verkennen uitrol ‘bus agile’ in Stedendriehoek</i> .....	10
<i>A2 – Verkennen FlexRRReis voor regio Stedendriehoek</i> .....	14
<b>Ontwikkelspoor B – Wmo-vervoer anders bekijken</b> .....	<b>20</b>
<i>B1 – Verkenning ‘van indicatie naar individuele kracht’</i> .....	20
<i>B2 – Ov-stimulering voor Wmo-doelgroep (ov-pas en ov-ambassadeurs)</i> .....	24
<i>B3 – Implementeren ov-alternatieven binnen PlusOV-loket</i> .....	28
<b>Ontwikkelspoor C – Vrijwilligersvervoer ondersteunen</b> .....	<b>31</b>
<i>C1 – Ondersteuning kleine vrijwilligersinitiatieven</i> .....	32
<b>Ontwikkelspoor D – Deelmobiliteit verbreden</b> .....	<b>36</b>
<i>D1 – Verkennen regio-breed deelfietsstelsel</i> .....	37
<i>D2 – Deel-scootmobielen en andere sociale deelmobiliteit</i> .....	41
<i>D3 – Deelauto’s en deelauto-ambassadeurs</i> .....	44

## Bestuurlijke samenvatting



### Aanleiding en context

De Regio Stedendriehoek staat voor een samenloop van grote opgaven die de bereikbaarheid, leefbaarheid en inclusiviteit van het mobiliteitssysteem onder druk zetten. De regio groeit richting 2040 met circa 40.000 woningen en 60.000-80.000 inwoners. Tegelijkertijd verandert het openbaar vervoer, neemt de vraag naar doelgroepenvervoer sterk toe door dubbele vergrijzing, en worden personeelstekorten en stijgende kosten steeds urgenter. In dit licht is het bestaande, versnipperde vervoerssysteem niet langer toekomstbestendig en is het een uitdaging voorzieningen voor iedereen bereikbaar te houden. Grenzen tussen gemeenten, provincies, openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en vrijwilligersinitiatieven maken het systeem complex en inefficiënt voor reizigers. De landelijke verkenning publieke mobiliteit (Berenschot, 2025) onderstreept de noodzaak om openbaar vervoer en doelgroepenvervoer beter te integreren en regionaal ervaring op te doen met nieuwe vormen van samenwerking en regie. De Uitvoeringsagenda publieke mobiliteit is het eerste gezamenlijke, concrete antwoord van de Regio Stedendriehoek op deze opgaven. De agenda bouwt voort op de eerdere *tussenrapportage publieke mobiliteit* en bevat een samenhangend pakket van projecten voor de periode 2026–2029.

### Doel en ambitie

De kernambitie is toe te werken naar één samenhangend, toegankelijk en toekomstbestendig systeem van publieke mobiliteit, waarin openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, vrijwilligersvervoer en deelmobiliteit elkaar versterken. Het systeem moet:

- een realistisch alternatief bieden voor de privéauto;
- nieuwe en bestaande woningen duurzaam bereikbaar maken;
- vervoersarmoede verminderen;
- inclusiviteit en zelfredzaamheid vergroten;
- publieke middelen efficiënter inzetten.

Publieke mobiliteit vraagt daarbij om intensieve samenwerking tussen gemeenten, provincies, vervoerders, maatschappelijke organisaties en vrijwilligers, met aandacht voor zowel maatschappelijke als economische kosten en baten.

### Bijdrage van deze uitvoeringsagenda

De uitvoeringsagenda draagt concreet bij aan vier regionale doelen:

1. **Verbeteren van de bereikbaarheid van voorzieningen**  
Door flexibel en vraaggestuurd vervoer in te zetten waar vaste ov-lijnen niet de meest passende oplossing zijn – zowel in landelijk gebied als in wijken in de stad.
2. **Een inclusief vervoerssysteem voor iedereen**  
Door doelgroepenvervoer beter te verbinden met regulier ov en alternatieve vervoersvormen, met oog voor de mogelijkheden van individuele reizigers.
3. **Versnellen van de mobiliteitstransitie**  
Door aantrekkelijk, samenhangend en betaalbaar publiek vervoer te bieden dat de auto kan vervangen, ook bij de forse woningbouwopgave.
4. **Efficiëntere inzet van middelen**  
Door slimmer gebruik te maken van bestaande capaciteit, en door het aanbod beter af te stemmen op de daadwerkelijke vervoervraag.

### Rol van de Regio Stedendriehoek

De Regio heeft geen formele opdrachtgeversrol in het vervoer, maar vervult een cruciale **faciliterende en verbindende rol**. Zij stimuleert samenwerking, zorgt voor kennisdeling, verbindt gemeenten en provincies (Gelderland en Overijssel) en treedt op als belangenbehartiger richting provincie en Rijk. Door regionale afstemming wordt publieke mobiliteit meer dan de som der delen.

### Opbouw van de uitvoeringsagenda

De agenda is opgebouwd rond vier sterk samenhangende ontwikkelsporen met daarbinnen verschillende projecten. Samen vormen zij de bouwstenen voor één logisch en herkenbaar mobiliteitssysteem voor de reiziger. De fasering is voor de meeste projecten tweedelig: eerst een verkennende fase om potentie en financiering verder in beeld te brengen, dan een realiserende fase waar daadwerkelijk potentie blijkt.



#### Ontwikkelspoor A – Flexibiliseren van openbaar vervoer

Dit spoor richt zich op het slimmer en vraaggerichter organiseren van het ov-netwerk. Er worden twee vormen van flexibel ov verder verkend: **bus agile** en **flexibele buurtbus**. Met flexibel ov kan de fijnmazige bereikbaarheid van voorzieningen voor wijken en kernen worden verbeterd. Waar uit de verkenning potentie blijkt zet de regio samen met partners in op implementatie van één of meerdere van genoemde vormen van flexibel ov.

#### Ontwikkelspoor B – Wmo- en ander doelgroepenvervoer

Dit spoor legt de basis voor een andere benadering van doelgroepenvervoer, waarin niet de indicatie maar de reiziger centraal staat. Zo verkennen we hoe met meer of andere vormen van indiceren (van **indicatie naar individuele kracht**) voor Wmo-vervoer de zelfredzaamheid kan worden vergroot en het Wmo-vervoerssysteem beschikbaar blijft voor wie het echt nodig heeft. Dat kan bijvoorbeeld met een reizigersprofiel waarin persoonlijke mogelijkheden en beperkingen worden vastgelegd, zodat per reis de best passende vervoersvorm kan worden aangeboden. Dat gaat hand in hand met **ov-stimulering voor de Wmo-doelgroep** middels een ov-pas en ov-ambassadeurs, en het **aanbieden van ov-reisinformatie** via het PlusOV-loket.

#### Ontwikkelspoor C – Vrijwilligersvervoer

Vrijwilligersvervoer is een waardevolle en vaak sociale aanvulling op regulier vervoer, vooral voor specifieke doelgroepen en lokale behoeften. Dit spoor richt zich op het **ondersteunen en versterken van kleinschalige, lokale initiatieven**, zonder hun lokale kracht te verliezen. Hiermee wordt versnippering tegengegaan en worden initiatieven zichtbaarder, duurzamer en beter verbonden met het bredere mobiliteitssysteem.

#### Ontwikkelspoor D – Deelmobiliteit

Deelmobiliteit biedt kansen als alternatief voor (tweede) autobezit en als aanvulling op ov en fiets, maar is in de regio nog ongelijk ontwikkeld. Dit spoor zet in op het ontwikkelen van het **regiobrede deelfietssysteem**, het aanbieden van **deelscootmobielen** en het opzetten van een programma met **deelauto-ambassadeurs** om de bekendheid van deelauto's te vergroten. Doel is deelmobiliteit een herkenbaar en betrouwbaar onderdeel te maken van het publieke mobiliteitssysteem.

#### **Tot slot**

Met deze uitvoeringsagenda zet de Regio Stedendriehoek gerichte, concrete stappen richting publieke mobiliteit. De agenda is nadrukkelijk lerend van karakter: door te experimenteren, te evalueren en samen te werken met partners binnen en buiten de regio, wordt toegewerkt naar een robuust en schaalbaar systeem. Zo blijft de regio ook op lange termijn bereikbaar, leefbaar en inclusief voor al haar inwoners.

## Inleiding

Voor u ligt de Uitvoeringsagenda publieke mobiliteit van Regio Stedendriehoek. Hiermee zet de Regio concrete stappen uit om samen met alle partners toe te werken naar een samenhangend, toekomstbestendig en inclusief vervoerssysteem.

### Wat is de opgave?

De Regio Stedendriehoek staat voor een reeks grote, met elkaar samenhangende uitdagingen die de huidige bereikbaarheid en leefbaarheid onder druk zetten.

De regio staat voor een forse regionale **woningbouwopgave**. Op dit moment hebben wij ongeveer een half miljoen inwoners. Er wordt een groei verwacht tot aan 2040 van 40.000 nieuwe woningen. Hiervan worden 17.000 woningen tussen 2025 en 2030 gebouwd, en nog eens ongeveer 13.000 woningen hierna. Hiermee groeit de regio naar verwachting met tussen de 60.000 en 80.000 nieuwe inwoners – daarbij groeit de regio ook economisch gezien in het aantal banen. Deze groei leidt onvermijdelijk tot een hogere vervoersvraag en meer mobiliteit. Alleen door nieuwe én bestaande inwoners over te laten stappen op andere vormen van mobiliteit dan de privéauto kunnen we de regio duurzaam bereikbaar houden (dit noemen we de **mobilitéitstransitie**). De andere optie is meer auto's, meer ruimte voor parkeerplaatsen en nog meer files.

Ook verandert het **openbaar vervoer**. Op doorgaande buslijnen is een trend zichtbaar: bundeling van frequente bussen op hoofdwegen. Dat zorgt voor hoogwaardig ov dat aantrekkelijk is voor een grote groep reizigers (bijvoorbeeld forenzen). Tegelijkertijd verdwijnen of verplaatsen op sommige plekken bushaltes, waardoor de afstanden tot het ov toenemen. Dat heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van (met name) landelijk gebied, woonwijken en bedrijventerreinen. Zeker de reiziger die geen auto kan of wil gebruiken wordt hierdoor geraakt.

Deze opgaven vallen samen met een ingrijpende demografische verandering. De '**dubbele vergrijzing**' (steeds meer ouderen, die bovendien ouder worden dan vroeger) leidt tot een structurele toename van de vraag naar doelgroepenvervoer. Tegelijkertijd daalt het aandeel werkenden in de bevolking, met personeelstekorten in het vervoer tot gevolg. Daarnaast neemt het aantal jonge mensen af, waardoor het totale aantal studenten dat met het ov reist minder wordt. De toenemende vraag naar maatwerk voor Wmo-reizigers en veranderingen in het ov-netwerk (zoals toenemende loopafstanden) dragen bij aan groeiende druk op het Wmo-vervoer.

De landelijke overheid ziet de hierboven beschreven ontwikkelingen ook. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 19 december 2025 een brief naar de Tweede

Kamer gestuurd over de resultaten van de landelijke verkenning publieke mobiliteit. De verkenning, uitgevoerd door bureau Berenschot, adviseert tot het beter samen laten gaan van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Dit leidt tot een effectiever, toegankelijker en inclusiever vervoerssysteem voor de reizigers. Een andere belangrijke aanbeveling van Berenschot is om in regio's aan de slag te gaan met publieke mobiliteit, om zo samen met medeoverheden en marktpartijen ervaring op te doen en verder op te kunnen schalen.<sup>1</sup>

De Regio kenmerkt zich door 8<sup>2</sup> verschillende gemeenten met beleid op zowel gebied van mobiliteit en bereikbaarheid als sociaal domein en doelgroepenvervoer. Daarnaast loopt de provinciegrens tussen Overijssel en Gelderland door de regio. Deze twee provincies gaan elk op hun eigen manier om met publieke mobiliteit. Overijssel kiest voor een aanpak met pilots en samenwerkingen in verschillende regio's. Gemeente Deventer en provincie Overijssel hebben hiervoor op 8 januari 2026 een gezamenlijke intentieverklaring publieke mobiliteit getekend.<sup>3</sup> Gelderland kiest juist voor een aanpak waarbij de Regio Achterhoek de 'proeftuin voor publieke mobiliteit' is. De provincies zijn verantwoordelijk voor het openbaar vervoer, de gemeenten voor het doelgroepenvervoer. **De opgave is om binnen deze complexe realiteit met verschillende uitdagingen, rollen en verantwoordelijkheden de regio voor iedereen bereikbaar te houden – nu en in de toekomst. Deze uitvoeringsagenda geeft een eerste antwoord op die opgave.** Een belangrijk uitgangspunt is dat gemeente- en provinciegrenzen het reizen niet ingewikkeld hoeven te maken. Voor reizigers moet het systeem logisch en duidelijk zijn.

### Waar werken we naartoe? – *Wenkend perspectief*

Publieke mobiliteit levert een belangrijke bijdrage aan het aanpakken van grote opgaven in de regio. De essentie is betere samenwerking tussen de partijen die verantwoordelijk zijn voor publiek vervoer. Samen werken zij aan een toegankelijk mobiliteitssysteem waaraan iedereen kan meedoen en dat bijdraagt aan een leefbare regio. Centraal staat het aansluiten bij de behoeften van verschillende reizigers: van minder mobiele mensen en reizigers die geen auto hebben of willen, tot mensen die nu nog vaak de eigen auto gebruiken. In 2024 is een eerste onderzoek gedaan naar de huidige stand van zaken en de toekomstige uitdagingen.<sup>4</sup>

Hoe deze samenwerking eruit kan zien, heeft de regio beschreven in het 'Wenkend perspectief'. Hierin wordt geschetst hoe het huidige, versnipperde vervoer in de Stedendriehoek wordt omgevormd tot één robuust en toegankelijk systeem. Het doel is een samenhangend aanbod dat aansluit bij de behoeften van diverse doelgroepen. Het

---

<sup>1</sup> Kamerbrief over verkenning publieke mobiliteit | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

<sup>2</sup> Bij PlusOV, de samenwerking voor doelgroepenvervoer, zijn zelfs 9 gemeenten aangesloten.

<sup>3</sup> [Gemeente Deventer: intentieverklaring publieke mobiliteit prov Overijssel](#)

<sup>4</sup> P2: *Visie op publieke mobiliteit: Tussenrapportage Regio Stedendriehoek*, 26 juni 2024

moet een realistisch alternatief zijn voor de privéauto, nieuwe woningen duurzaam bereikbaar maken en vervoersarmoede tegengaan. Tegelijkertijd wordt gekeken hoe het vervoer zo slim en kostenefficiënt mogelijk kan worden georganiseerd.

De kern van dit perspectief is het beter laten samengaan van alle vervoersvormen: traditioneel ov (trein en bussen) wordt aangevuld met flexibele, vraagafhankelijke vervoersdiensten, deelmobiliteit en vrijwilligersvervoer. Hierbij wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht tussen het doelgroepenvervoer (zoals Wmo-vervoer, maar ook bijvoorbeeld leerlingenvervoer) en het reguliere aanbod.

Al deze vormen van vervoer zijn de verantwoordelijkheid, zowel financieel als beleidsmatig, van verschillende partijen. Om die vervoersvormen in de uitvoering beter op elkaar aan te laten sluiten is het van belang de samenwerking tussen verschillende partijen anders vorm te geven en **gezamenlijk publieke regie te nemen op het mobiliteitssysteem**. Niemand in Nederland of de regio heeft nog het goede antwoord op de vraag hoe die samenwerking en regie rondom publieke mobiliteit het beste kan worden ingericht. De komende jaren verkennen de Regio Stedendriehoek, provincies en gemeenten daarom hoe die samenwerking op de lange termijn kan worden vormgegeven. In die samenwerking is het belangrijk economische én maatschappelijke kosten en baten mee te laten tellen, en die eerlijk te verdelen.

---

#### **Samenhang met andere regio's**

*We vinden in de Regio Stedendriehoek niet het wiel opnieuw uit wanneer dat niet hoeft. In de projecten uit deze uitvoeringsagenda kijken we waar het kan naar andere regio's om zo van elkaar te leren in de ontwikkeling van publieke mobiliteit. De regio's om ons heen zijn ook op hun eigen manier bezig met publieke mobiliteit: bijvoorbeeld de Regio Achterhoek, Zwolle, eveneens een koploper op dit gebied.*

---

#### Wat draagt deze uitvoeringsagenda bij aan het doel?

Met deze uitvoeringsagenda zet de Regio door middel van concrete projecten stappen richting het wenkend perspectief van publieke mobiliteit. Dat doet de Regio op deze vier fronten:

**1 - Bereikbaarheid** van voorzieningen vergroten.

Het zo inrichten van het vervoersaanbod zodat ook landelijk gebied en buitenwijken met ov en andere publieke mobiliteit voorzieningen goed kunnen bereiken.

**2 - Een inclusief** vervoerssysteem voor iedereen, zo drempelvrij mogelijk.

Het bieden van meer toegankelijke, logische en betaalbare vervoersmogelijkheden die helpen om de brug te slaan tussen het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer.

**3 - Realiseren van de mobiliteitstransitie** door groei publieke mobiliteit, ook met de forse woningbouwopgave.

Het aanbieden van een aantrekkelijk mobiliteitsaanbod (zoals ov en deelauto) dat kan concurreren met de privéauto, om zo de nieuwe en bestaande woningen in de regio duurzaam bereikbaar te houden en de toenemende drukte op de wegen tegen te gaan.

**4 – Efficiëntere** en beter afgestemde inzet van middelen voor publieke mobiliteit.

Het beter gebruiken van wat er al is, zoals onbenutte vervoerscapaciteit, en een andere verdeling van middelen waar dat passend is.

### **De rol van de regio**

De Regio heeft geen formele (opdrachtgevers)rol in publieke mobiliteit. Wel is de Regio een belangrijke partner, en kent eigen bereikbaarheidsopgaven. Door in de Stedendriehoek samen te werken wordt publieke mobiliteit groter dan de som der delen. De rol van de Regio is vooral faciliteren en bevorderen van samenwerking en kennisuitwisseling tussen de gemeenten, het slaan van een brug tussen de provincies én belangenbehartiger richting provincie en Rijk.

### Hoe is de uitvoeringsagenda opgebouwd?

Deze uitvoeringsagenda is opgebouwd uit 4 ontwikkelsporen.

- A. Ov flexibiliseren
- B. Wmo-vervoer anders bekijken
- C. Vrijwilligersvervoer ondersteunen
- D. Deelmobiliteit verbreden

Er is een sterke samenhang tussen de 4 ontwikkelsporen. Uiteindelijk is de grote belofte van publieke mobiliteit het creëren van één voor de reiziger samenhangend systeem.

Bij elk project is beschreven wat er gaat gebeuren, wat daarvan resultaat en verwachte beleidsuitkomst zijn, wie de trekker is, wie financiert, en wanneer het plaatsvindt.

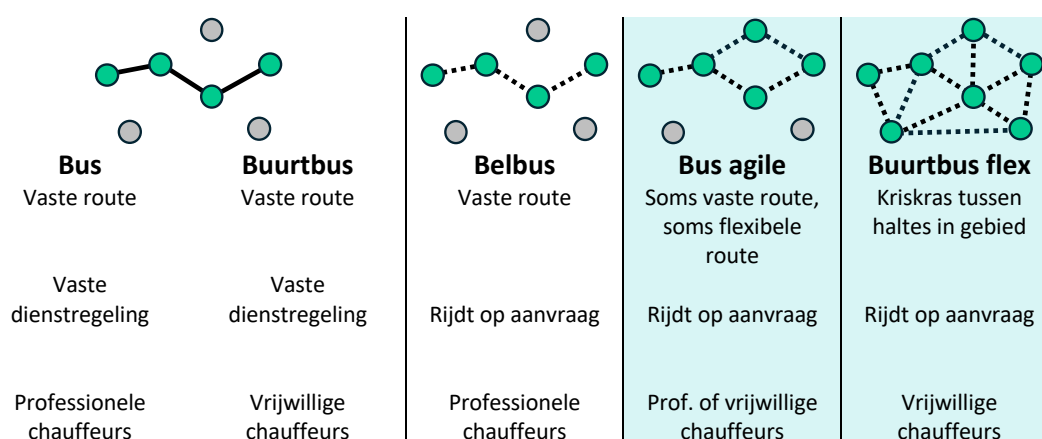
## Ontwikkelspoor A – OV flexibiliseren

Het traditionele model van openbaar vervoer gebaseerd op vaste lijnen en vaste dienstregelingen verandert op sommige plekken. Doorgaande lijnen over grote wegen per bus en per spoor maken het openbaar vervoer enerzijds aantrekkelijk voor grote groepen reizigers. In de Stedendriehoek zijn dat bijvoorbeeld de *comfortRRReis*-buslijnen. Deze doorgaande lijnen zijn een essentieel onderdeel van het mobiliteitssysteem van de regio en helpen mensen over te laten stappen van de privéauto naar het ov.

Anderzijds zijn er ook lijnen die niet de hele dag en week goed bezet zijn. Vaak zijn dit lijnen die door wijken kronkelen in plaats van erlangs, of die kleine kernen in het landelijk gebied aandoen. Door een lagere bezetting is er hier sprake van onderbenutte capaciteit. Deze lijnen hebben wel degelijk een belangrijke functie en maken het ov toegankelijker door het dichterbij mensen te brengen voor wie dat belangrijk is.

Om de bereikbaarheid op peil te houden, vervoersarmoede tegen te gaan en een realistisch alternatief te bieden voor de privéauto, moet anders worden gekeken naar de ov-bereikbaarheid. Een verandering naar vraaggestuurd vervoer kan op bepaalde verbindingen een oplossing zijn. Dit ontwikkelspoor richt zich op het slimmer en efficiënter organiseren van het ov-netwerk, waarbij de inzet van middelen beter wordt afgestemd op de daadwerkelijke vraag van de reiziger en zo tegelijk het aanbod wordt verbeterd. Door fijnmazig ov meer flexibel te benaderen is meer maatwerk mogelijk.

Binnen dit ontwikkelspoor zetten we als regio concreet in op twee met elkaar samenhangende vormen van flexibel ov: **bus agile** en de **flexibele buurtbus** (flexRRReis).



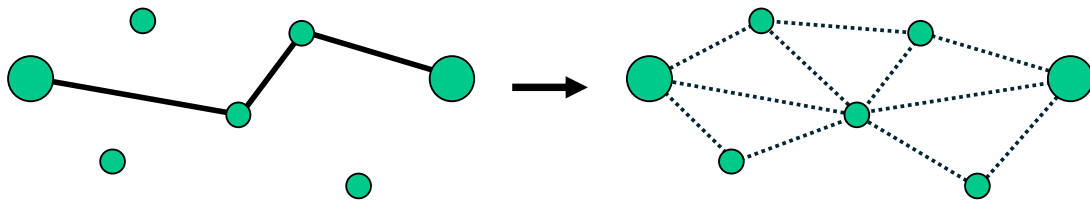
Figuur 1 Verschillende typen 'bus', vast en flexibel, binnen de ov-concessies.

### A1 – Verkennen uitrol 'bus agile' in Stedendriehoek

#### Beschrijving project/maatregel

Soms is de gewone bus niet de handigste of best passende manier om van A naar B te komen. Bijvoorbeeld wanneer er geen halte is in de wijk of het dorp, of wanneer overstappen leidt tot langere reistijden. In die behoefte kan een flexibeler ov-netwerk voorzien.

Een mogelijke ontwikkelrichting voor het flexibiliseren van het ov-netwerk is het concept 'bus agile', oftewel een bus die zich voegt naar de vraag. Bij dit concept wordt een deel van een buslijn flexibel gemaakt, waardoor er meer haltes mogelijk zijn en de ov-bereikbaarheid toeneemt. Ook reizigers die bijvoorbeeld verder van de hoofdroute van een buslijn wonen kunnen in dit geval dichterbij huis gebruik maken van ov. Er zijn verschillende varianten denkbaar, bijvoorbeeld een lijn die buiten de spits een vraagafhankelijke route rijdt, of een lijn die altijd een vraagafhankelijke route rijdt behalve een vaste aansluiting op een treinstation.



*Figuur 2 Van altijd een vaste route naar soms flexibel afwijken van de route met zo een groter bedieningsgebied.*

Bus agile komt oorspronkelijk uit Zwitserland. Arriva gaat op termijn dit 'bus agile'-concept in de concessie Achterhoek-Rivierenland verder ontwikkelen en invoeren, in eerste instantie in de regio rond Doetinchem. Ook voor de regio Stedendriehoek is er mogelijk meerwaarde – voornamelijk op minder dichtbebouwde plekken. De regio wil daarom allereerst erop inzetten om ook in de gemeenten Zutphen en Lochem (ook deel van Achterhoek-Rivierenland) en in concessie IJssel-Vecht te onderzoeken waar bus agile van meerwaarde kan zijn. Vervolgens kan het concept waar dat potentie heeft in beide concessies worden uitgerold. Deze ontwikkeling kan enkel in goede samenwerking met de beide provincies en de ov-vervoerders. Randvoorwaardelijk is dat het voor de reiziger duidelijk blijft, en dat het niet voelt als weer een nieuw systeem. Daarbij hoort dus ook de integratie in vertrouwde reisplanners zoals 9292.

De volgende stappen maken onderdeel uit van dit project:

1. Onderzoeken welke lijnen potentie hebben, en hoe het past in de concessies
2. Uitwerken verdere systeemkenmerken, projectplan
3. Besluit tot een pilot
4. Voorbereiding pilot / implementatie incl. IT
5. Pilot met bus agile in concessie Achterhoek-Rivierenland
6. Pilot met bus agile in concessie IJssel-Vecht, met geleerde lessen uit eerdere pilot
7. Implementatieplan/draaiboek aan de hand van geleerde lessen uit de pilots

**Welk knelpunt wordt opgelost, welke kans wordt benut?**

- Er ontstaan meer vervoersmogelijkheden voor inwoners, en (in de daluren) kan het ov-systeem beter benut worden.
- Ingezette middelen voor ov worden beter benut.

**Wat levert het project concreet op?**

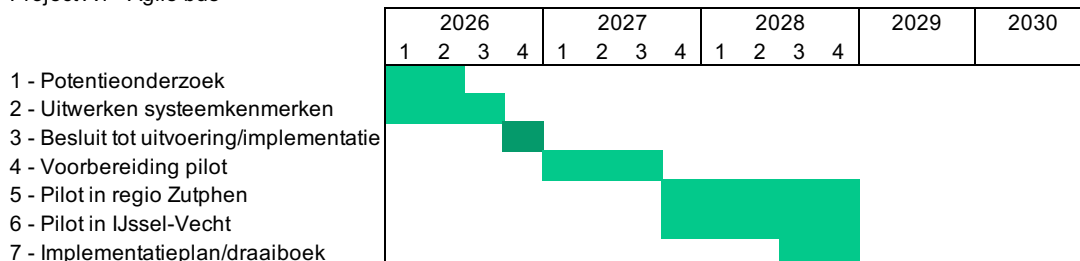
- Een lijst met kansrijke buslijnen/gebieden voor de bus agile aanpak en een concrete proef in elk van de twee ov-concessies
- Implementatieplan: hoe kunnen we samen met partners zorgen dat bus agile waar dat passend is ook in de Stedendriehoek ingevoerd kan worden, ondanks verschillende ov-concessies?

**Hoe draagt dit bij aan doelen?**

<b>1 - Bereikbaarheid</b> van voorzieningen vergroten.	<b>Hoog</b> , het agile bus systeem kan bijdragen aan het versterken van het ov in landelijke gebieden en bepaalde stadswijken.
<b>2 - Een inclusief</b> vervoerssysteem voor iedereen, zo drempelvrij mogelijk.	<b>Gemiddeld</b> , het biedt reizigers de mogelijkheid dichterbij huis op het ov te stappen.
<b>3 - Realiseren</b> van de <b>mobilitéitstransitie</b> door groei publieke mobiliteit, ook met forse woningbouw.	<b>Gemiddeld</b> , het ov wordt voor meer mensen een optie.
<b>4 – Efficiëntere</b> en beter afgestemde inzet van middelen voor publieke mobiliteit.	<b>Hoog</b> . Het agile systeem zet op een efficiëntere manier de exploitatiemiddelen voor het ov in.

**Wat is de planning en fasering?**

Project A1 - Agile bus



**Welke middelen en/of menskracht hebben we nodig?**

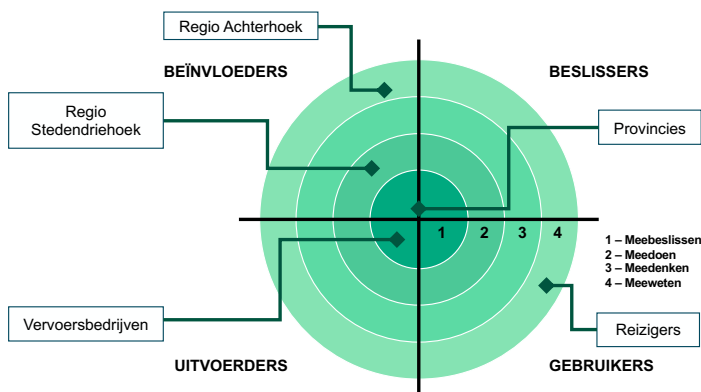
- Potentieonderzoek en uitwerken systeemkenmerken: €27.500 vanuit Regio Stedendriehoek in 2026
- Na besluit tot uitvoering/implementatie:
  - Voorbereiding pilot incl. IT: €26.000 (50% vanuit Regio Stedendriehoek, 25% vanuit Overijssel, 25% vanuit Gelderland), in 2027.
  - Middelen voor exploitatie pilot: vanuit de bestaande exploitatiemiddelen voor het ov bij beide **provincies**. Hoogte van deze middelen afhankelijk van of en waar de potentie blijkt te zijn.
  - Implementatieplan/draaiboek: gezamenlijke inspanning van de Regio en provincies.
  - Extra haltes: bedrag afhankelijk van aantal extra haltes, kosten voor wegbeheerder met mogelijke bijdrage van provincies.

**Welke risico's zijn er?**

Risico	Maatregel
Onduidelijkheid voor de reiziger door versnippering van systemen.	Zorgen voor integratie in vertrouwde reisplanners zoals 9292 en het borgen van een eenduidig systeem voor de reiziger.
Complexiteit bij de implementatie in twee verschillende concessies met verschillende vervoerders	Nauwe samenwerking tussen beide provincies, de regio en de vervoerders vanaf de start van de verkenning.

**Wie gaat dit project trekken, en wie zijn partners?**

**Trekker:** Regio Stedendriehoek voor het onderzoeksdeel, de provincies als concessieverleners, de ov-vervoerders voor de vervoerkundige en technische ontwikkeling



Betrokken Partij	Rol in het Project
------------------	--------------------

<b>Provincies (Gelderland &amp; Overijssel)</b>	Opdrachtgever ov (concessieverlener), beleidsbepaler en financier. Het 'agile concept' wordt in samenwerking met hen ontwikkeld.
<b>Vervoersbedrijven (EBS, Arriva)</b>	Uitvoerend vervoerder en operationeel partner, en hoofdontwikkelaar voor nieuwe vervoersconcepten zoals bus agile.
<b>Regio Stedendriehoek</b>	Facilitator en coördinator tussen de diverse partijen en trekker van de onderzoekende fase.
<b>Regio Achterhoek</b>	Belangrijke kennispartner: Gelderse 'proeftuin publieke mobiliteit'

#### **Welke samenwerking en raakvlakken met andere projecten zien we?**

Parallel wordt ook in o.a. Regio Achterhoek het spoor van bus agile onderzocht. Lessen die daar geleerd worden kunnen worden toegepast in de Stedendriehoek.

### A2 – Verkennen FlexRRReis voor regio Stedendriehoek

#### **Beschrijving project/maatregel**

De buurtbus is een bekende vorm van kleinschalig ov: vrijwilligers rijden een vaste route met kleinschalig materieel, georganiseerd binnen de ov-concessie. Een doorontwikkeling is die van de 'flexibele buurtbus' onder de naam flexRRReis. Dit is een concept dat eerder succesvol is gebleken in onder meer Rijssen-Holten. Het functioneert als een flexibele, vraaggestuurde vervoersdienst die aanvullend is op het vaste lijnennet en is een andere vorm om meer maatwerk te kunnen bieden met ov. Net als de reguliere buurtbus wordt het gereden door vrijwillige chauffeurs.

---

*Binnen de provincies Gelderland, Overijssel en Flevoland (samen "OV-oost") is flexRRReis de productformule voor vraagafhankelijk vervoer. In Overijssel rijdt flexRRReis als een concept waarbij op aanvraag 'kris-kras' van halte naar halte wordt gereden met een voertuig bestuurd door een vrijwilliger. In Gelderland is met haltetaxiRRReis al een bestaand systeem dat lijkt op het Overijsselse flexRRReis, maar dit is toch een ander concept. HaltetaxiRRReis is bedoeld als ov-vangnet op plekken waar en tijdstippen wanneer er geen goede ov-reis beschikbaar is en valt buiten de ov-concessie én opereert op provinciale schaal. Het Overijsselse flexRRReis kan juist een meerwaarde bieden voor ritten op de kortere afstand (<5 km).*

---

Deze formule is mogelijk ook van meerwaarde voor de Stedendriehoek. Met een flexibele buurtbus kan fijnmazig ov dicht bij mensen worden geboden – een waardevolle toevoeging in een tijd waarin de reguliere ov-lijnen steeds vaker over hoofdwegen gaan en haltes dus verder weg komen te liggen. Daarmee is het óók voor bijv. ouderen of Wmo-gerechtigden een passende nieuwe oplossing, zeker wanneer er haltes zijn op locaties die voor hen belangrijk zijn en die nu hotspots voor doelgroepenvervoer zijn.

Eerste onderdeel van dit project is onderzoeken waar in de regio mogelijk potentie is voor de flexibele buurtbus, en welke succesfactoren daarbij horen – met het doel om bij potentie door te zetten naar een volwaardige pilot. Potentie is in dit geval niet enkel een vervoerkundig vraagstuk en het onderzoeken van reisbehoeften, maar ook een sociaal vraagstuk. Werken met vrijwilligers vereist namelijk een andere benadering dan werken met professionele chauffeurs, met speciale aandacht voor het vinden en behouden van voldoende vrijwilligers. Initiatief moet voor een groot deel vanuit de samenleving komen (zie ook ontwikkelspoor C – vrijwilligersvervoer), of vanuit bestaande buurtbusverenigingen. Dat betekent dat het opzetten van een flexRRReis-systeem niet van de ene op de andere dag gerealiseerd zal zijn.

In het project wordt gericht gekeken naar verschillende gebieden in de Regio: zowel naar stedelijke gebieden als Apeldoorn en Deventer als naar meer landelijke gebieden in de regio.

Wanneer er potentie is kan besloten worden tot een pilot. De pilot kan vervolgens dienen als testcase om de haalbaarheid, de succesfactoren, de benodigde organisatiestructuur (o.a. vrijwilligerswerving) en de inpassing in de ov-concessie nog verder te onderzoeken. Daarmee willen we leren voor de hele regio. De geleerde lessen leggen we vast in een draaiboek.

In het gehele proces zoeken we nadrukkelijk de aansluiting bij het project bus agile (A1), zodat er voor de reiziger geen onlogische systemen naast elkaar bestaan en evt. IT-ontwikkelingen die voor beide projecten van nut zijn ook voor beide projecten gebruikt kunnen worden.

Stappen:

1. Verkenning potentie in gehele regio
2. Besluit tot pilot in gebied met potentie
3. Opstellen plan van aanpak pilotregio (samen met concessiehouder)
4. Implementatie: vrijwilligers, haltelocaties, technisch, contractueel
5. Uitvoering
6. Evaluatie

7. Draaiboek 'levend houden' (bijhouden met ervaringen uit de praktijk) en onder de aandacht brengen in de regio.

Het plan van aanpak vormt de basis voor het draaiboek.

### **Welk knelpunt wordt opgelost, welke kans wordt benut?**

Het project lost het knelpunt van verminderde bereikbaarheid op in gebieden waar de vervoersvraag te laag is voor een vaste, reguliere buslijn. Het biedt een betaalbare, fijnmazige vervoersoplossing die anders financieel niet haalbaar zou zijn.

### **Wat levert het project concreet op?**

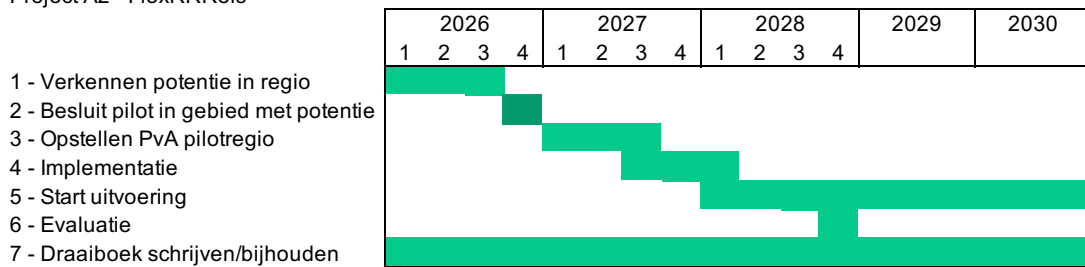
- Inzichten over de implementatie, het binden en behouden van vrijwilligers, de technische inpassing en de reizigersrespons door middel van een succesvol uitgevoerde pilot in een gebied met potentie.
- Een concreet 'draaiboek' voor opschaling van het FlexRRReis-concept naar andere kansrijke gebieden in de regio, zodat andere gemeenten niet het wiel opnieuw hoeven uit te vinden.

### **Hoe draagt dit bij aan doelen?**

<b>Doel</b>	<b>Bijdrage</b>
1 - Bereikbaarheid van voorzieningen vergroten.	<b>Hoog.</b> Dit concept is specifiek ontworpen om vervoer aan te bieden in gebieden met een lagere, verspreide vervoersvraag.
2 - Een inclusief vervoerssysteem voor iedereen, zo drempelvrij mogelijk.	<b>Hoog.</b> Het biedt een laagdrempelige, fijnmazige, lokaal verankerde en betaalbare vervoersoptie die ook zeer geschikt is voor (bijvoorbeeld) ouderen.
3 - Realiseren van de mobiliteitstransitie door groei publieke mobiliteit, ook met forse woningbouw.	<b>Gemiddeld.</b> Het fungeert als een zelfstandig vervoerssysteem en als een belangrijke 'feeder' voor het hoofd-OV-netwerk, waardoor het aantrekkelijker wordt om de auto te laten staan.
4 – Efficiëntere en beter afgestemde inzet van middelen voor publieke mobiliteit.	<b>Hoog.</b> Het project zet vrijwilligerskracht in waar de kosten van professionele inzet niet tegen de baten opwegen, wat leidt tot een passende besteding van middelen.

### **Wat is de planning en fasering?**

Project A2 - FlexRRReis



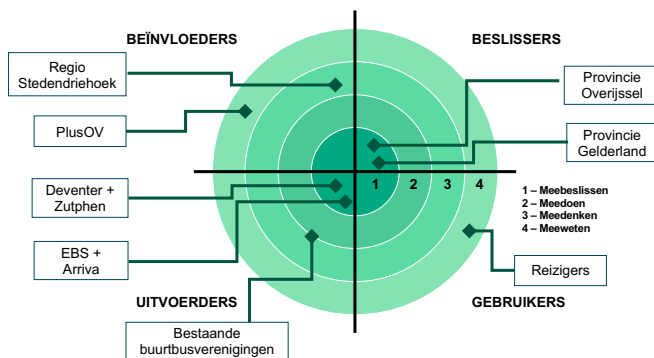
**Welke middelen en/of menskracht hebben we nodig?**

- Verkennend onderzoek €25.000 (€25.000 van Regio Stedendriehoek) in 2026
- Bij besluit pilot in gebied met potentie:
  - Inhuur projectleider voor 1 dag in de week (Q1+Q2 2027 €12.000) en een halve dag in de week (2027 €20.000) voor opstellen plan van aanpak en begeleiding implementatie
  - Evaluatieonderzoek in 2028 €5.000
- Een trekker die vanaf start pilot het draaiboek namens de regio bijhoudt en dient als vraagbaak voor de regio.

**Welke risico's zijn er?**

Risico	Maatregel
Afhankelijkheid van en tekort aan vrijwilligers	We onderzoeken eerst goed of er bij bestaande buurtbusverenigingen animo is om mee te werken aan een flexibele buurtbus.
Versnippering van het aanbod doordat FlexRRReis naast bestaande systemen zoals HaltetaxiRRReis komt te staan.	De samenhang en vindbaarheid van de systemen voor de reiziger moet bewaakt worden.

**Wie gaat dit project trekken, en wie zijn partners?**

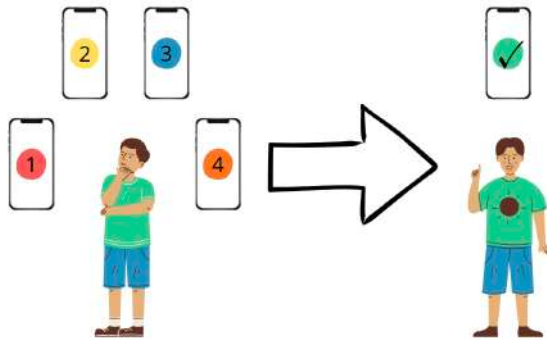


Betrokken Partij	Rol in het Project
<b>Gemeente (n.t.b.)</b>	Bij pilot: mede-initiatiefnemer, pilot-locatie en lokale coördinator.
<b>EBS en Arriva</b>	Concessiehouders; moeten flexRRReis implementeren en buurtbusverenigingen technisch/in materieel ondersteunen.
<b>Bestaande buurtbusverenigingen /vrijwilligersinitiatieven</b>	Dienen te worden geïnformeerd en betrokken bij de lokale ontwikkeling van flexRRReis.
<b>Provincies Gelderland en Overijssel</b>	Concessieverleners moeten de pilots in de concessies inpassen en de concessiehouders sturen in de ontwikkeling.
<b>PlusOV</b>	Partner voor afstemming en doorverwijzing (om overlap te voorkomen en reizigers de juiste optie te bieden).
<b>Regio Stedendriehoek</b>	Coördinator en facilitator voor de (mogelijke) opschaling naar de rest van de regio, opsteller en aanspreekpunt voor het draaiboek.

### **Parallellen en raakvlakken tussen de projecten**

Er is al een vorm van flexvervoer in de regio (haltetaxiRRReis in Gelderland), en ook deze uitvoeringsagenda stelt twee projecten met varianten van flexvervoer voor. Het is van belang dat deze verschillende vormen elkaar niet gaan bijten en dat er voor de reiziger een eenduidig systeem ontstaat in plaats van meer versnippering. Het kan ook voorkomen dat er in de loop van de tijd nieuwe (meng)vormen van flexibel ov bestaan, bijvoorbeeld nieuwe bus agile verbindingen uitgevoerd door vrijwilligers. De Regio en de provincies (opdrachtgevers ov) bewaken samen de samenhang en eenvoud voor de reiziger in

bijvoorbeeld vindbaarheid en boeken/betalen van ritten, zodat er niet voor elk subtype systeem weer een nieuwe app is.



## Ontwikkelspoor B – Wmo-vervoer anders bekijken

### Inleiding

Het doelgroepenvervoer garandeert mobiliteit en maatschappelijke participatie voor inwoners die niet zelfstandig met eigen of het reguliere openbaar vervoer kunnen reizen, zoals mensen met een Wmo-vervoersindicatie, leerlingen en jeugdwetcliënten. Momenteel is dit vervoer grotendeels gescheiden van het reguliere ov-systeem georganiseerd. De grote uitdagingen, zoals de dubbele vergrijzing, stijgende kosten en personeelstekorten, maken het noodzakelijk om anders naar dit systeem te kijken. Dit ontwikkelspoor legt de basis om het doelgroepenvervoer slimmer te organiseren en beter te integreren met het totale mobiliteitsaanbod.

De spil van het huidige georganiseerde doelgroepenvervoer in de regio is PlusOV. Dit is een gemeenschappelijke regeling die als regionale vervoerscentrale fungeert voor negen gemeenten: Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Hattem, Heerde, Lochem, Voorst en Zutphen. PlusOV is de enige publieke vervoerscentrale in Gelderland en plant zelf de ritten, terwijl de uitvoering wordt uitbesteed aan gecontracteerde taxibedrijven. Het Wmo-vervoer dat zij aanbieden is vraagafhankelijk (op aanvraag van deur tot deur). Daarnaast verzorgt PlusOV het routegebonden leerlingenvervoer en jeugdwetvervoer voor een deel van de gemeenten.

In het huidige landschap is er met PlusOV een sterke centrale regisseur. Dat vormt het vertrekpunt voor de overgang naar een meer geïntegreerd en efficiënt systeem, waarin meer wordt gekeken naar de individuele behoeften en kenmerken van reizigers. Onder meer door hen te bewegen op eigen kracht zich met het ov te verplaatsen waar en wanneer dat kan.

### B1 – Verkenning ‘van indicatie naar individuele kracht’

#### Beschrijving project/maatregel

De basis van Wmo-vervoer is dat het een maatwerkvoorziening is bedoeld voor mensen die zich niet zelfstandig lopend, fietsend of met het ov kunnen verplaatsen. Onderdeel van de toekenning (indicatiestelling) is bepalen of iemand wel of niet van het openbaar vervoer gebruik kan maken. Daarmee ontstaat in sommige gemeenten er een zwart-wit keuze: ‘kan wel met ov’ of ‘kan niet met ov’. Er zijn verschillen tussen de gemeenten in hoe zwart-wit deze keuze is; sommige gemeenten (bijv. Deventer) werken met stapelen van verschillende indicaties.

In de praktijk hebben verschillende reizigers verschillende behoeften en mogelijkheden. Er zijn bijvoorbeeld reizigers voor wie overdag een ov-reis zonder overstap goed te doen is, maar voor wie een reis waarbij 's avonds in het donker één keer moet worden overgestapt niet geschikt is (en de Wmo-taxi op dat moment het beste middel is). Door meer per persoon en per reis te bekijken of Wmo-vervoer de beste optie is, of dat dat toch bijvoorbeeld openbaar vervoer is, wordt ingezet op eigen kracht waar dat kan.

Een manier om dit verder vorm te geven kan zijn het vastleggen van de persoonskenmerken: bijvoorbeeld hoe ver iemand kan lopen, of dat iemand ook 's avonds kan reizen. Dat vastleggen gebeurt in een reizigersprofiel, op het moment dat besloten is dat iemand in aanmerking komt voor een Wmo-indicatie. Hierin zijn verschillende varianten in denkbaar.

De kern van dit project is **verkennen** wat er nodig is om indicatiestelling voor Wmo-vervoer in de regio beter aan te laten sluiten op wat individuen zelfstandig kunnen. In een tijd waarin het Wmo-vervoer uitdagingen kent qua capaciteit en kwaliteit kan dit ook helpen om het Wmo-vervoer beschikbaar te houden voor wie niet zelfstandig kan reizen.

Eerste stap in de verkenning is in beeld brengen wat de huidige situatie is. Dat betekent

- op basis van data in beeld brengen wat voor elke gemeente het reisgedrag van de gebruikers van PlusOV is;
- geanonimiseerde analyse van de grootgebruikers per gemeente;
- vergelijken van beleid rond Wmo-indicatie tussen de gemeenten in de regio.

Deze eerste stap in de regio kan laten zien waar de overeenkomsten en verschillen in het vervoer in de regio zitten. In Deventer is eerder al zo'n verkenning uitgevoerd. Daaruit bleek onder meer dat daar maar een kleine groep (5%) is die wekelijks reist. Door de analyse op regionaal niveau te maken kunnen ook best practices worden uitgewisseld. Daarbij wordt de potentie van verder toespitsen op individuele kracht met (een vorm van) reizigersprofielen met deze analyse duidelijk, inclusief de globale financiële consequenties.

Wanneer daartoe aanleiding blijkt wordt het geheel verder uitgewerkt richting een **wensbeeld en actieplan**. Onderwerpen die hierin aan bod komen zijn onder meer de thema's beleid, samenwerking/organisatie en techniek. Ook de mate waarin reizigersprofielen en de daaruit volgende reisadviezen vrijblijvend of juist dwingend moeten zijn maakt deel uit van de verkenning. Op basis van deze stap kan een besluit worden genomen voor het vervolg (implementatie).

Het resultaat van deze verkenning binnen publieke mobiliteit is dat hiermee ook voor reizigers die nu het Wmo-vervoer gebruiken een mobiliteitsaanbod ontstaat waarin hun behoeften en mogelijkheden centraal staan, in plaats van dat zij vastzitten aan één systeem. De andere projecten binnen dit spoor van de regionale uitvoeringsagenda zijn allemaal sterk gekoppeld aan deze verkenning: daarmee wordt verder ingezet op benutten en stimuleren van eigen kracht en ander aanbod van publieke mobiliteit waar, wanneer en door wie dat kan.

### **Welk knelpunt wordt opgelost, welke kans wordt benut?**

Het project onderzoekt hoe het knelpunt van de starre Wmo-indicatie opgelost kan worden en gaat meer uit van de eigen kracht van Wmo-geïndiceerden. De kans die wordt benut is het realiseren van "efficiënt maatwerk": reizigers krijgen de best passende vervoersoplossing per reis die ze willen maken. Dit stelt gemeenten in staat om middelen veel gericht en efficiënter in te zetten en tegelijkertijd de zelfredzaamheid van inwoners te vergroten.

### **Wat levert het project concreet op?**

- Een vergelijkende analyse naar het huidige gebruik van Wmo-vervoer en het beleid rondom indicatiestelling.
- Een onderzoek naar de meerwaarde/potentie van en benodigde stappen voor reizigersprofielen voor het Wmo-vervoer in de regio Stedendriehoek, resulterend in een wensbeeld.
- Een actieplan voor de stapsgewijze uitrol van reizigersprofielen inclusief de vast te leggen kenmerken. Dit is alleen van toepassing als reizigersprofielen van toegevoegde waarde blijken te zijn.

### **Hoe draagt dit bij aan doelen?**

<b>Doel</b>	<b>Bijdrage</b>
1 - Bereikbaarheid van voorzieningen vergroten.	<b>Laag.</b>
2 - Een inclusief vervoerssysteem voor iedereen, zo drempelvrij mogelijk.	<b>Hoog.</b> Het erkent dat niet alle reizigers, ook niet binnen de groep Wmo-reizigers, dezelfde ondersteuning nodig hebben.
3 - Realiseren van de mobiliteitstransitie door groei publieke mobiliteit, ook met forse woningbouw.	<b>Laag.</b>

4 – Efficiëntere en beter afgestemde inzet van middelen voor publieke mobiliteit.	<b>Gemiddeld.</b>
---	-------------------

**Wat is de planning en fasering?**

1. Onderzoek huidige situatie o.b.v. data, beleid – globaal potentie en financiële consequenties reizigersprofielen in beeld
2. Besluit vervolg uitwerking
3. Opstellen wensbeeld en actieplan.
4. Besluit tot uitvoering/implementatie
5. Implementeren.

Project B1 - Verkenning 'van indicatie naar reizigersprofiel'

	2026				2027				2028				2029	2030
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
1 - Onderzoek huidige sit. & potentie	█													
2 - Besluit tot verdere uitwerking		█												
3 - Wensbeeld & actieplan opstellen			█		█									
4 - Besluit tot uitvoering/implementatie				█	█									
5 - Implementatie						█		█						

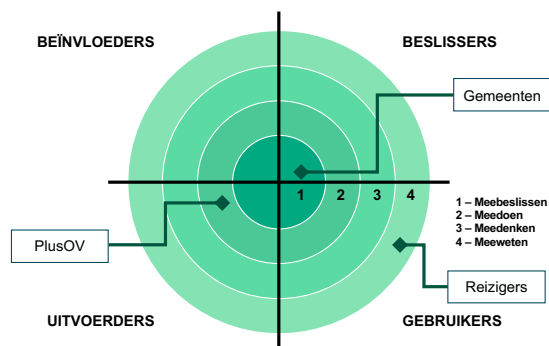
**Welke middelen en/of menskracht hebben we nodig?**

- Verkenning huidige situatie & potentie: €30.000 in 2026 vanuit Regio Stedendriehoek,
- Implementatie (bij potentie):
  - in 2027 €20.000 vanuit de PlusOV-gemeenten.

**Wie gaat dit project trekken, en wie zijn partners?**

Trekker: Regio Stedendriehoek voor de verkenning, de gemeenten voor implementatie

Partners: de gemeenten



**Welke risico's zijn er?**

Risico	Maatregel
Weerstand bij huidige Wmo-gebruikers die vrezen hun vertrouwde vervoersvorm te verliezen.	De profielen moeten leiden tot de best passende oplossing. Niet tot uitsluiting van vervoer.
Privacyvraagstukken bij het vastleggen van medische of persoonskenmerken in profielen.	Juridische kaders en privacy vereisten worden meegenomen in het verkennend onderzoek en het wensbeeld.

## B2 – Ov-stimulering voor Wmo-doelgroep (ov-pas en ov-ambassadeurs)

Om de groep reizigers die al gebruik maakt van Wmo-vervoer of dat bijna gaat doen (voornamelijk de nu nog fitte, maar toekomstig kwetsbare ouderen) ook zo goed mogelijk te bedienen zijn meer instrumenten nodig om hen te stimuleren waar en wanneer het kan het ov te gebruiken. Dit project zet daarop in middels een gecombineerde aanpak met een **ov-pas** en **ov-ambassadeurs**. Dat alles doen we met oog voor de mate van zelfredzaamheid van de doelgroep. Zeker bij een verandering in Wmo-indicatiestelling (project B1) kunnen deze instrumenten hieraan bijdragen.

De ov-pas voor ouderen en mensen met een Wmo-vervoersindicatie stelt hen in staat tegen een lager tarief of gratis met het ov (vast en flexibel) te reizen. Voor de oudere doelgroep die nog wel zonder indicatie reist kan een ov-abonnement zorgen dat het ov een vanzelfsprekende optie blijft, waardoor zij langer zelfstandig kunnen blijven en niet pas op hoge leeftijd (wanneer dat vaak niet meer gaat) kennis met het ov hoeven te maken. Op het moment dat zij bijvoorbeeld geen auto meer kunnen rijden en bij de gemeenten een aanvraag doen voor Wmo-vervoer heeft deze met de ov-pas een pasklaar instrument klaar om wie dat kan nog met het ov te laten reizen. Ook bestaande Wmo-vervoergebruikers kunnen reizen met de ov-pas. De ov-pas wordt betaald vanuit het sociaal domein van de deelnemende gemeenten.

De ov-ambassadeurs, die nu al actief zijn in Zutphen, Deventer en Apeldoorn<sup>5</sup>, kunnen mede zorgen voor het succes van deze ov-pas. Zij helpen nu al (voornamelijk) ouderen met hulpvragen rondom ov. De ov-ambassadeurs kunnen de oudere doelgroep wijzen op het bestaan van de ov-pas en hen actief helpen bij bijv. het aanvragen van een ov-pas, dit nog vóórdát ze in aanmerking komen voor Wmo-vervoer. Hoe de koppeling met Wmo-vervoersbeleid nog nadrukkelijker gemaakt kan worden is nog onderwerp van onderzoek. Als eerste stap wordt dit project wordt daarover ook meer geleerd. Het maken van

<sup>5</sup> Ov-ambassadeurs in deze regio vallen onder Ervaar het OV, een samenwerking van provincies Overijssel, Gelderland en Flevoland.

“proefreizen”, waarbij ouderen op reis gaan samen met een ov-ambassadeur, is daarbij een mogelijk voorbeeld van de nieuwe verbrede aanpak actiever gefaciliteerd.

De financiële dekking voor dit project kan deels worden gevonden in de gemeentelijke kostenbesparingen voor Wmo-reizen die niet meer gemaakt worden. Daarom is een onderzoek van potentie en haalbaarheid, en daarmee de financiële consequenties op lange termijn, een belangrijke eerste stap. Met de (financiële) consequenties goed in beeld kan een gedegen besluit worden genomen over het vervolg.

Stappen:

1. Onderzoek potentie, haalbaarheid, financiële consequenties
2. Besluit tot vervolg
3. Opstellen regionaal plan van aanpak voor ov-pas en ov-ambassadeurs
4. Implementatie: technische en contractuele inrichting ov-pas
5. Start ov-pas en verbrede inzet ov-ambassadeurs
6. Evaluatie ov-pas en ov-ambassadeurs (o.a. gebruik ov-pas, gemaakte proefreizen, relatie met Wmo-vervoer; met oog op verlenging)

#### **Welk knelpunt wordt opgelost, welke kans wordt benut? (outcome/beleidseffect)**

Voor verschillende groepen is het ov een minder vanzelfsprekende optie dan men van beleidswege zou wensen:

- Voor *(fite) ouderen* kan een ov-abonnement zorgen dat het ov een vanzelfsprekende optie blijft, waardoor zij langer zelfstandig kunnen blijven en niet pas op hoge leeftijd kennis met het ov hoeven te maken.
- Voor *Wmo-vervoer* biedt een ov-abonnement een extra reisoctie die in specifieke gevallen als alternatief voor het ov ingezet kan worden. Dat is zeker interessant in combinatie met de reizigersprofielen (project B1).

#### **Wat levert het project concreet op?**

- Ov-pas:
  - Een operationeel product (bv. een specifiek abonnement op de ov-chipkaart) dat Wmo-pashouders kunnen aanvragen.
  - Vastgelegde afspraken met vervoerders over de uitvoering en financiële compensatie.
  - Een gerichte communicatiecampagne om de doelgroep te informeren over deze nieuwe reismogelijkheid.
- Ov-ambassadeurs:

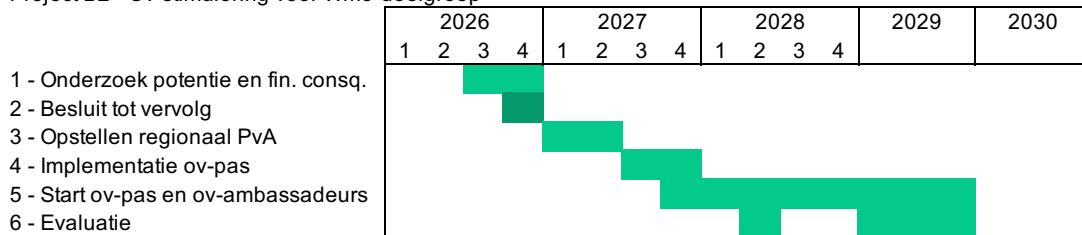
- Training van de ov-ambassadeurs en onderzoeken waar koppelingen met Wmo-beleid en andere/bredere beleidsterreinen gemaakt zouden kunnen worden.
- Een vastgesteld aantal succesvol uitgevoerde proefreizen, met als resultaat reizigers die (deels) zelfstandig met het ov durven reizen.

### Hoe draagt dit bij aan de doelen?

Doel	Bijdrage
1 - Bereikbaarheid van voorzieningen vergroten.	<b>Gemiddeld.</b> Het maakt de <i>bestaande</i> ov-lijnen toegankelijker, maar lost de beschikbaarheid van ov in het landelijk gebied niet direct op.
2 - Een inclusief vervoerssysteem voor iedereen, zo drempelvrij mogelijk.	<b>Hoog.</b> Het geeft verschillende groepen een prikkel om deel te (blijven) nemen aan regulier ov.
3 - Realiseren van de mobiliteitstransitie door groei publieke mobiliteit, ook met forse woningbouw.	<b>Gemiddeld.</b> Maakt ov toegankelijker voor de oudere doelgroep (zeker bij gecombineerde aanpak met nieuwe woningbouw voor oudere doelgroep).
4 – Efficiëntere en beter afgestemde inzet van middelen voor publieke mobiliteit.	<b>Gemiddeld.</b> Er wordt met dit project meer ingezet op mobiliteit die past bij wat mensen kunnen, wat mogelijk tot minder Wmo-ritten kan leiden. Er is echter niet direct een grote kostenefficiëntieslag te verwachten.

### Wat is de planning en fasering?

Project B2 - Ov-stimulering voor Wmo-doelgroep



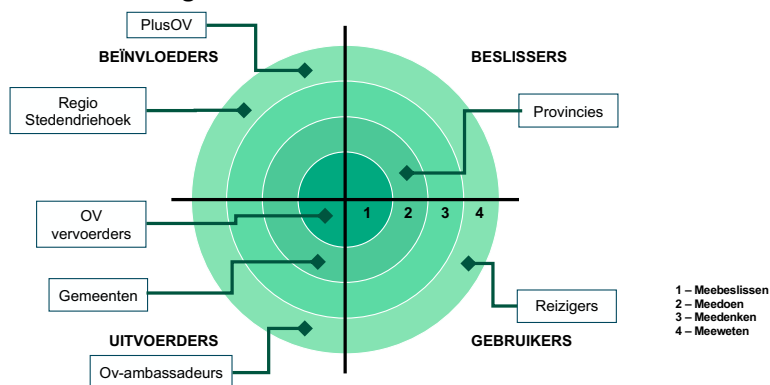
Project start later omdat dan de eerste inzichten in project B1 bekend zijn.

**Welke middelen en/of menskracht hebben we nodig?**

- Potentieonderzoek €10.000 in 2026 en Plan van aanpak €10.000, betaald door Regio Stedendriehoek.
- Bij potentie verwacht:
  - Kosten ov-abonnementen (prijzafspraken met ov-vervoerders); geschat op €65.000 per jaar in 2027, 2028 en 2029 voor alle PlusOV-gemeenten bij elkaar. Het onderzoek (stap 1) zal de preciezere financiële consequenties moeten uitwijzen, waarbij ook de baten worden meegenomen.
  - Projectkosten voor ov-ambassadeurs €10.000 in 2027, 2028 en 2029, betaald door de Regio Stedendriehoek.
  - Tussenevaluatie à €5.000 in 2028 en tweede evaluatie à €7.500 in 2029, betaald door de deelnemende gemeenten.

**Wie gaat dit project trekken, en wie zijn partners?**

Trekker: de Regio



Betrokken Partij	Rol in het Project
<b>Gemeenten (9)</b>	Eigenaar van o.a. het Wmo-beleid en primaire financier voor de uitvoering (indien daartoe wordt besloten).

<b>Regio Stedendriehoek</b>	Initiator en financier voor onderzoeksdeel
<b>Provincies (Gelderland &amp; Overijssel)</b>	Partner als concessieverlener.
<b>OV-vervoerders (EBS, Arriva)</b>	Contractpartner, uitgever abonnementen.
<b>PlusOV</b>	Partner

### Welke risico's zijn er?

<b>Risico</b>	<b>Maatregel</b>
De doelgroep maakt ondanks de gratis pas geen gebruik van het ov.	Inzet van ov-ambassadeurs die proefreizen maken met de doelgroep en helpen bij het aanvragen van de pas.

### B3 – Implementeren ov-alternatieven binnen PlusOV-loket

Het technisch en procedureel integreren van reguliere ov-reisinformatie (9292) met de boekingsinterface en de telefooncentrale van PlusOV. Wanneer een reiziger (met een passend reizigersprofiel uit B1) een rit aanvraagt, checkt het PlusOV-systeem automatisch of er een volwaardig ov-alternatief beschikbaar is voor deze reiziger. Dit alternatief wordt vervolgens proactief aangeboden aan de reiziger. Er is sterke samenhang met de reizigersprofielen en ov-abonnementen voor de Wmo-doelgroep, de andere projecten binnen dit ontwikkelspoor. Dit project richt zich meer op een implementatie van ov-reizen op een manier die klantvriendelijk is voor de reiziger en technisch goed is ingericht (o.a. communicatie met andere systemen).

Dit project gaat alleen van start wanneer er een passende manier is gevonden om ov-reizen beter te positioneren binnen het Wmo-vervoer (middels project B1). De ervaring leert namelijk dat het lastig is om reizigers die de keuze hebben tussen Wmo-vervoer en ov zonder stimulans naar het openbaar vervoer te bewegen.

Stappen:

1. Opstellen plan van aanpak.
2. Verdere implementatie ov-reizen bij PlusOV-loket.

#### **Wat levert het project concreet op? (output)**

- Een aangepaste boekingsapplicatie en website van PlusOV waarin ov-alternatieven (bus, buurtbus, trein) zichtbaar zijn.
- Een technische koppeling (API) tussen het PlusOV-systeem en ov-dataproviders zoals 9292.

### Welk knelpunt wordt opgelost, welke kans wordt benut?

- Wmo-reizigers komen eerder in aanraking met ov via het vertrouwde PlusOV-loket.

### Hoe draagt dit bij aan doelen?

Doel	Bijdrage
1 - Bereikbaarheid van voorzieningen vergroten.	<b>Gemiddeld.</b> Het creëert geen nieuw aanbod, maar het ontsluit het bestaande (buurt)busaanbod voor de Wmo-doelgroep.
2 - Een inclusief vervoerssysteem voor iedereen, zo drempelvrij mogelijk.	<b>Hoog.</b> Het wijst Wmo-reizigers actief op het reguliere, inclusieve ov-systeem (bus/trein).
3 - Realiseren van de mobiliteitstransitie door groei publieke mobiliteit, ook met forse woningbouw.	<b>Gemiddeld.</b>
4 – Efficiëntere en beter afgestemde inzet van middelen voor publieke mobiliteit.	<b>Gemiddeld.</b>

### Wat is de planning en fasering?

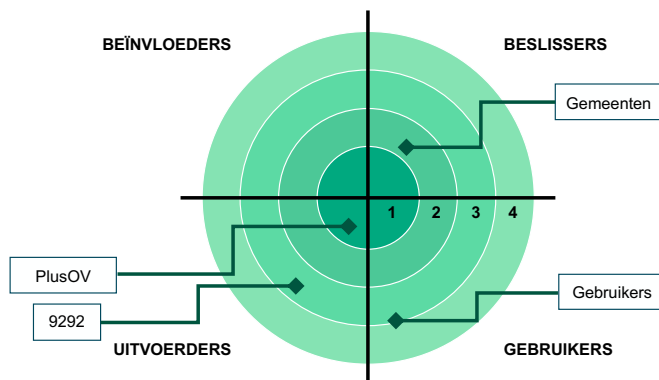
Project B3 - Aanbieden ov-alternatieven via PlusOV

	2026				2027				2028				2029	2030
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
1 - Plan van aanpak														
2 - Implementatie														

### Welke middelen en/of menskracht hebben we nodig?

- Bij bewezen potentie (project B1): €5.000 voor plan van aanpak en €10.000 voor implementatie, betaald door Regio Stedendriehoek.

### Wie gaat dit project trekken, en wie zijn partners?



Betrokken Partij	Rol in het Project
<b>PlusOV</b>	Trekker en uitvoerder. De Tussenrapportage stelt voor de "publieke mobiliteitscentrale van PlusOV" slimmer te benutten door te verwijzen: de 'makelaarsfunctie van PlusOV'
<b>Gemeenten (9)</b>	Opdrachtgever en eigenaar van PlusOV.
<b>Gebruikers</b>	

### Parallellen en raakvlakken tussen de projecten

De drie projecten in dit ontwikkelspoor hangen nauw met elkaar samen en er zit een bepaalde volgordelijkheid in. Pas als een vorm van reizigersprofielen (B1) haalbaar blijkt worden de uitrol van ov-pas en ov-ambassadeurs (B2) en het aanbieden van ov-alternatieven (B3) zinvoller.

### Welke risico's zijn er?

Risico	Maatregel
Reizigers negeren het ov-advies omdat het vrijblijvend is en kiezen alsnog voor de vertrouwde taxi.	Het ov-alternatief proactief en aantrekkelijk aanbieden via de vertrouwde interface van PlusOV, ondersteund door de reizigersprofielen (B1) die sturen op wat iemand daadwerkelijk kan.
Technische moeilijkheden met koppeling systemen	Een gerichte technische pilot en fasering in het plan van aanpak.

## Ontwikkelspoor C – Vrijwilligersvervoer ondersteunen

### Inleiding

Vervoer uitgevoerd door vrijwilligers komt in vele soorten en maten. Dit vrijwilligersvervoer vormt ook in de Regio Stedendriehoek een belangrijk en gewaardeerd puzzelstuk binnen het ecosysteem van publieke mobiliteit. Vrijwilligersvervoer is vaak lokaal en kleinschalig georganiseerd en functioneert als een aanvulling op de reguliere vormen van ov en doelgroepenvervoer. De kracht van deze initiatieven ligt in hun vermogen om maatwerk te bieden en in te spelen op een specifieke lokale behoefte, met name in gebieden of voor doelgroepen waar het reguliere aanbod niet volstaat. Het versterken van deze systemen en ze aantrekkelijker maken voor en bekender maken bij meer doelgroepen is dan ook een belangrijk spoor in deze uitvoeringsagenda.

*Het meest gestructureerde en wijdverbreide vrijwilligersinitiatief is de buurtbus. Deze vorm van vrijwilligersvervoer is deel van het ov en maakt ook deel uit van de ov-concessie. Hoewel de buurtbus onderdeel uitmaakt van de openbaarvervoerconcessie, wordt deze volledig gerund door buurtbusverenigingen met vrijwillige chauffeurs in samenwerking met de ov-vervoerders. Deze bussen rijden een vaste route volgens een vaste dienstregeling en voorzien in een belangrijke behoefte op trajecten waar regulier ov financieel niet haalbaar is. In totaal zijn er 12 buurtbuslijnen actief in de regio. De ov-vervoerders ondersteunen de buurtbusverenigingen in o.a. aanschaf en onderhoud van voertuigen.*

*Dit ontwikkelspoor zet in op de kleinschalige lokale initiatieven, en in mindere mate op de buurtbus (al is kruisbestuiving denkbaar, bijvoorbeeld uitwisseling van sommige vrijwilligers). Doorontwikkeling van de buurtbus is te vinden onder ontwikkelspoor A.*

Er bestaat een divers aanbod van lokaal, vraagafhankelijk vervoer dat door vrijwilligers wordt verzorgd, en dat qua doelgroep dicht tegen Wmo-vervoer aan zit. Een bekend voorbeeld hiervan is ANWB AutoMaatje, dat actief is in onder meer Zutphen en Deventer, waarbij vrijwilligers met hun eigen auto ritten verzorgen. Dit model van vervoer op aanvraag met particuliere auto's wordt ook toegepast door initiatieven als Automobiel in Apeldoorn en Stichting Vrijwillige Hulpdienst Handsaam in Brummen-Eerbeek. Andere projecten maken juist gebruik van eigen voertuigen, zoals de Ontmoetingslijn van Zorg & Welzijn Voorst (eigen bus op afroep) en Welzijn Lochem (twee eigen busjes en particuliere auto's). Ten slotte zijn er initiatieven die zich richten op specifieke doeleinden, zoals Zorgzaam Apeldoorn en De Kap Apeldoorn, die zich beide richten op vervoer met een medisch doeleinde.

## C1 – Ondersteuning kleine vrijwilligersinitiatieven

### **Beschrijving project**

In deze uitvoeringsagenda zetten we in op het verder stimuleren van lokale kleinschalige initiatieven. Er is vaak net iets meer tijd dan bij professioneel georganiseerd vervoer om bijvoorbeeld een praatje te maken of om even mee te lopen naar de wachtkamer van de arts. Het heeft daarmee niet alleen een vervoersfunctie maar ook een sociale functie.

Vrijwilligersvervoer is, zeker bij kleinschalige initiatieven, bij uitstek iets dat door de gemeenschap moet worden gedragen. Vanuit beleidsmatig oogpunt is vrijwilligersvervoer waardevol, maar het werkt niet om het vanuit de gemeente 'top-down' te organiseren.

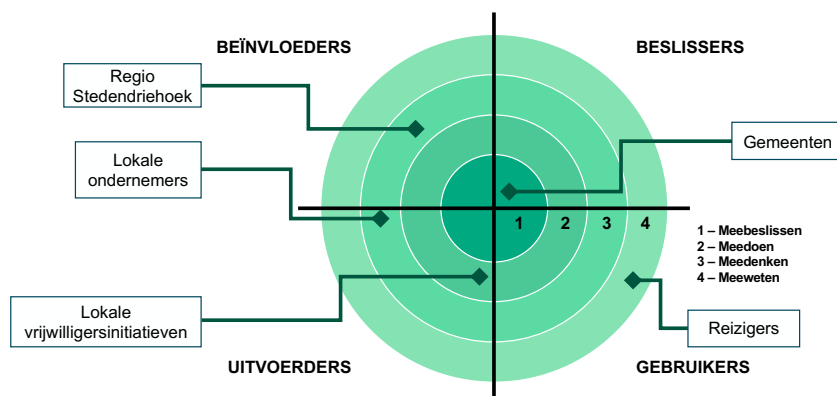
In plaats van deze initiatieven te centraliseren, willen regio en gemeenten samen goede 'bottom-up' initiatieven faciliteren. De eerste stap is inventariseren welke initiatieven er zijn, en in hoeverre er behoefte leeft aan kennisdeling en ondersteuning. Het beeld voor doorontwikkeling kan, afhankelijk van de grootte van de behoefte, een fonds zijn waar vrijwilligers(organisaties) met een goed plan aanspraak op kunnen maken. Gezamenlijk verzamelen regio en gemeente daarnaast informatie voor een online kennispunt, bijvoorbeeld op thema's als vrijwilligerswerving, organisatie, voertuigen en techniek. Daarnaast onderzoekt het project de implementatie van een laagdrempelig waarderingprogramma voor vrijwilligers (zoals "gratis koffie" bij lokale partners) om de aantrekkelijkheid van het vrijwilligerswerk te vergroten.

### **Welk knelpunt wordt opgelost, welke kans wordt benut?**

Dit project gaat versnippering van kwetsbare kleine, lokale initiatieven tegen en stimuleert en ondersteunt juist ontwikkeling en samenwerking. Door centrale ondersteuning op maat te bieden, kunnen deze organisaties die dat willen professionaliseren met behoud van hun lokale kracht. Het maakt ze in potentie zichtbaarder en voor meer mensen een optie. De kans die wordt benut, is het aanboren van de bestaande maatschappelijke betrokkenheid om goede vervoersoplossingen te kunnen ondersteunen. Het is een oplossing past bij wie behoefte heeft aan een sociale vorm van vervoer.

### **Wat levert het project concreet op?**

- Een fonds waarmee vrijwilligersinitiatieven zich verder kunnen ontwikkelen (bijv. nieuwe reserveringswebsite, inhuren expertise, etc.).
- Een centrale website als "Kennispunt" waar kleine vrijwilligersorganisaties terecht kunnen voor informatie en ondersteuning.
- Een concreet, uitgerold waarderingprogramma (bijv. een koffiepas) voor vrijwilligers bij aangesloten lokale partners (zoals ziekenhuizen of restaurants).



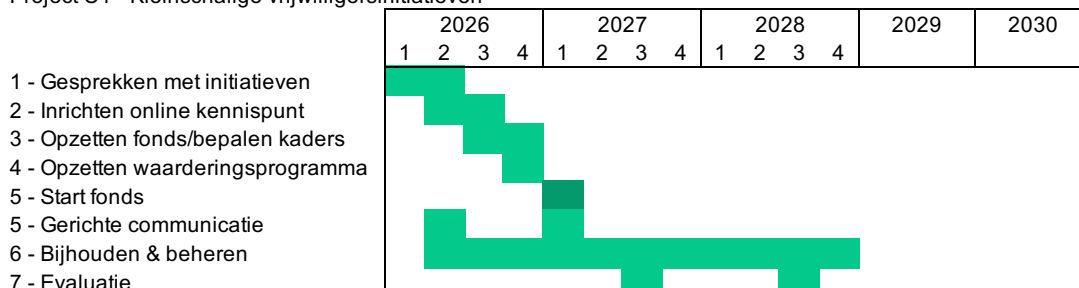
Betrokken Partij	Rol in het Project
Regio Stedendriehoek	Initiator, verantwoordelijke kennispunt
Lokale vrijwilligersinitiatieven	Uitvoerende partijen (bijv. AutoMaatje, Ontmoetingslijn Voorst, Automobiel Apeldoorn, etc.).
Gemeenten (9)	Lokale partner.
Lokale ondernemers/instellingen	Partner in het waarderingsprogramma (bijv. ziekenhuizen, horeca voor "gratis koffie").

### Hoe draagt dit bij aan doelen?

Doel	Bijdrage
1 - Bereikbaarheid van voorzieningen vergroten.	<b>Gemiddeld.</b> Deze initiatieven zijn een vervoersoplossing op maat in gebieden waar het reguliere aanbod voor de doelgroep niet toereikend is.
2 - Een inclusief vervoerssysteem voor iedereen, zo drempelvrij mogelijk.	<b>Hoog.</b> Het vervoer gaat vaak gepaard met een sociaal contactmoment, wat eenzaamheid tegengaat.
3 - Realiseren van de mobiliteitstransitie door groei publieke mobiliteit, ook met forse woningbouw.	<b>Laag.</b> Deze initiatieven zijn primair gericht op sociale en zorg gerelateerde ritten, niet op het opvangen van grootschalige vervoersstromen.
4 – Efficiëntere en beter afgestemde inzet van middelen voor publieke mobiliteit.	<b>Gemiddeld.</b> Het biedt een kostenefficiënt alternatief (gedragen door vrijwilligers) dat de druk op het duurdere Wmo-vervoer (PlusOV) enigszins kan verlichten.

## Wat is de planning en fasering?

Project C1 - Kleinschalige vrijwilligersinitiatieven



Stappen:

1. Gesprekken met huidige vrijwilligersinitiatieven
2. Inrichten online kennispunt
3. Opzetten fonds (o.a. bepalen kaders)
4. Opzetten van waarderingsprogramma
5. Start fonds
6. Communicatie naar bestaande initiatieven en welzijnsorganisaties (incl. in kaart brengen initiatieven)
7. Bijhouden kennispunt, beheren fonds en waarderingsprogramma
8. Evaluatie

## Welke middelen en/of menskracht hebben we nodig?

- Projectleider voor opzetten kennispunt
- Fonds:

## Welke risico's zijn er?

Risico	Maatregel
Kwetsbaarheid van initiatieven; als sleutelfiguren wegvallen, stopt het initiatief.	Faciliteren van een 'bottom-up' benadering met ondersteuning vanuit een centraal kennispunt en fonds, zodat initiatieven kunnen professionaliseren zonder hun lokale kracht te verliezen.
Versnippering en onzichtbaarheid van de vele kleine initiatieven voor de potentiële gebruiker.	Opzetten van een centraal online kennispunt en ondersteuning bij communicatie om initiatieven zichtbaar te maken.



## Ontwikkelspoor D – Deelmobiliteit verbreden

### Inleiding

Zoals de Tussenrapportage Publieke Mobiliteit (juni 2024) concludeerde, wordt het aanbod van deelmobiliteit als "grillig" ervaren in de Regio. Het is nog niet overal vanzelfsprekend en spreekt daardoor slechts een beperkt deel van de doelgroepen aan. Dit ontwikkelspoor heeft tot doel om alternatieven aan te bieden voor eigen vervoer, of waar andere publieke vervoersvormen niet beschikbaar zijn. Bijvoorbeeld het niet nodig hebben van een (tweede) auto omdat er altijd een deelauto of (bak)fiets in de buurt beschikbaar is om te gebruiken.

Het deelauto-segment is het meest ontwikkeld. Landelijke aanbieders zoals MyWheels en Greenwheels zijn de belangrijkste spelers. Hun aanwezigheid is echter sterk gericht op de steden, ongeveer 75% van het regionale aanbod bevindt zich in Apeldoorn en Deventer. Recente ontwikkelingen tonen wel een actieve groei: zo heeft de gemeente Apeldoorn in oktober 2025 15 nieuwe, gereserveerde parkeerplaatsen toegewezen aan Greenwheels vanwege een "sterke groei" in het gebruik. Deze aanbieders zijn ook gevestigd in Deventer en Twello. Naast deze commerciële stadsinitiatieven bewijst Lochem Energie met 15 deelauto's dat deelmobiliteit ook in het landelijk gebied een belangrijke functie kan vervullen, juist daar waar het ov-aanbod beperkter is.

Het aanbod op twee wielen is nu nog aanzienlijk lager. De ov-fiets is de bekendste en meest succesvolle vorm, maar kampt met een significant dekkingsprobleem. Op 5 van de 11 treinstations in de regio, waaronder Twello, Klarenbeek en Voorst-Empe, ontbreekt deze voorziening voor de 'last mile' nog steeds. De provincie Gelderland heeft met NS afgesproken dat vóór 2029 alle stations in Gelderland ov-fietsen moeten hebben. De deelscooters (zoals GO Sharing) die voorheen in Apeldoorn en Deventer actief waren, zijn eind 2022/begin 2023 weer uit het straatbeeld verdwenen. De gemeenten werken nu aan beleid, zoals vergunningstelsels, om een eventuele terugkeer in goede banen te leiden en overlast te voorkomen.

De focus van de gemeenten ligt momenteel sterk op het creëren van de juiste randvoorwaarden. Zowel Deventer (in het Mobiliteitsplan 2025) als Apeldoorn (in G40-verband) zetten strategisch in op de ontwikkeling van mobiliteitshubs. Deze hubs, vaak aan de rand van de binnenstad of bij bestaande parkeergarages, moeten de fysieke overstappunten worden waar deelmobiliteit wordt gekoppeld aan het ov en de fiets. Tegelijkertijd wordt via het regionale programma 'Slim en Schoon Reizen' de zakelijke markt gestimuleerd met mobiliteitsscans en e-bike probeeracties. Een opvallend systeem

is ook het deelsysteem voor Wmo-scootmobielen in Apeldoorn en Deventer, dat een andere doelgroep aanboort dan normaal bij deelmobiliteit wordt gezien.

### **Locaties hubs**

Belangrijke eigenschap van deelmobiliteit is dat het in veel gevallen geconcentreerd is op hubs. In diverse gemeentelijke en regionale plannen zijn al concrete hub-locaties aangewezen. De regionale "Uitvoeringsagenda 2023-2030"<sup>1</sup> identificeert de stationsgebieden van Apeldoorn, Deventer en Zutphen, evenals de Spoorzone Voorst, als de primaire hubs op regionaal niveau. Ook spreekt bijvoorbeeld het Verkeersplan Twello de ambitie uit voor een hub nabij het station van Twello. De gemeenten vullen dit verder in. Zo heeft Deventer in zijn "Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie"<sup>2</sup> Station Deventer als hoofd-hub benoemd, met de ambitie om bestaande parkeergarages (zoals de Centrumgarage) aan de stadsrand om te vormen tot hubs, en worden strategische locaties als Colmschate en Handelpark de Weteringen (nabij de A1) onderzocht. Apeldoorn richt zich in zijn "Mobiliteitsvisie 2040"<sup>3</sup> op Station Apeldoorn Centraal als 'Top-hub', aangevuld met geplande stadsrandhubs bij de A1 en A50. Zutphen, ten slotte, focust in zijn omgevingsvisie<sup>4</sup> niet alleen op de stationsomgeving (Het Spoor), maar ook op de ontwikkeling van knooppunten bij het bedrijventerrein De Mars en belangrijke invalswegen. Belangrijk bij de ontwikkeling van hubs is dat het niet enkel knooppunten zijn waar vormen van mobiliteit bij elkaar komen, maar dat het ook plekken zijn waar men graag verblijft en waar bijvoorbeeld voorzieningen geclusterd kunnen zijn.

1. Regio Stedendriehoek (Uitvoeringsagenda 2023-2030): <https://regiostedendriehoek.nl>
2. Gemeente Deventer (Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie): <https://www.deventer.nl>
3. Gemeente Apeldoorn (Mobiliteitsvisie 2040): <https://www.apeldoorn.nl>
4. Gemeente Zutphen (Omgevingsvisie/mobiliteitsplannen): <https://www.zutphen.nl>

## **D1 – Verkennen regio-breed deelfietssysteem**

### **Beschrijving project/maatregel**

Dit project omvat de implementatie van een uniform deeltweewielersysteem op de corridor Apeldoorn-Twello-Deventer, waarbij de gemeentegrenzen voor de gebruiker vervagen. In plaats van een zware concessie, kiest de regio strategisch voor een gelijkgeschakeld vergunningensysteem. Dit houdt in dat de drie gemeenten hun regelgeving (APV) harmoniseren om één marktpartij per type voertuig (trapfiets en e-bike) te selecteren die in het gehele gebied mag opereren. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de functie van het voertuig: de gewone trapfiets wordt ingezet voor de korte,

binnenstedelijke ritten ter vervanging van de auto, terwijl de elektrische deelfiets specifiek wordt gepositioneerd voor de langere afstanden op de corridor en het landelijk gebied.

De inbedding in de fysieke ruimte volgt een hybride model dat nauw aansluit bij de Hubsstrategie uit de uitvoeringsagenda. Voor elektrische fietsen wordt direct gestart met vaste fysieke hubs (o.a. voor opladen) op strategische plekken zoals ov-knooppunten en toeristische trekpleisters. Voor trapfietsen wordt gestart met een flexibeler model binnen digitale zones (geofences), dat op basis van data kan evolueren naar vaste locaties om verrommeling tegen te gaan. Dit project fungeert als de praktische invulling van de regionale ambitie om mobiliteitshubs te ontwikkelen aan de randen van de steden en bij stations.

### **Welk knelpunt wordt opgelost, welke kans wordt benut?**

Het project adresseert het probleem van het "grillige" aanbod van deelmobiliteit, zoals geconstateerd in de Tussenrapportage Publieke Mobiliteit. Momenteel is het aanbod versnipperd en stopt het bij de gemeentegrens, waardoor het voor forenzen geen betrouwbaar alternatief is voor de auto. Door de corridorbenadering wordt bijgedragen aan een oplossing voor de "last mile" problematiek in het landelijk gebied (Voorst) en op de verbinding tussen de stedelijke kernen. Reizigers hoeven bij het starten en beëindigen van ritten geen rekening te houden met de gemeentegrenzen.

Tegelijkertijd wordt de kans benut om in te spelen op de forse woningbouwopgave in de regio (40.000 woningen tot 2040). Nieuwe bewoners in ontwikkelgebieden zoals de Spoorzone Voorst of de Kanaalzone in Apeldoorn krijgen direct toegang tot een alternatief voor de (tweede) auto, wat ook parkeerdruk tegengaat en positief bijdraagt aan de ruimtelijke puzzel die gelegd moet worden. Iedere extra nieuwe parkeerplaats leidt namelijk tot minder ruimte voor groen, nieuwe huizen of voorzieningen. Bovendien biedt dit systeem een vangnet voor de verschraving van het reguliere busvervoer (Ontwikkelspoor A); waar buslijnen gestrekt worden of frequenties afnemen, biedt de elektrische deelfiets een fijnmazige oplossing voor de first/last mile, en is het een alternatief dat 24/7 beschikbaar is.

### **Wat levert het project concreet op?**

Concreet resulteert dit project in een vloot van minimaal 400 deelfietsen die beschikbaar zijn voor inwoners, bezoekers en forenzen. Er ontstaat een netwerk waarbij een gebruiker een fiets kan huren in Apeldoorn en deze kan inleveren in Deventer of Twello, zonder tegen gemeentelijke barrières aan te lopen. Dit levert een directe versterking op van de ketenreis rondom de zeven stations op de corridor (Apeldoorn, Apeldoorn De Maten,

Apeldoorn Osseveld, Klarenbeek, Twello, Deventer en Deventer Colmschate), waar een aanbodgarantie geldt.

Daarnaast levert het project waardevolle data en inzichten op over reisgedrag tussen de gemeenten. Doordat er gekozen wordt voor een vergunningstelsel in plaats van een concessie, wordt een marktconform systeem opgezet dat potentieel zonder zware structurele subsidies kan draaien, maar wel de mogelijkheid biedt om via 'in kind' bijdragen (zoals het faciliteren van locaties) te sturen. Dit model dient als blauwdruk voor mogelijke verdere opschaling naar andere delen van de regio Stedendriehoek.

### Hoe draagt dit bij aan de doelen?

Doel	Bijdrage
1 - Bereikbaarheid landelijk gebied en buitenwijken vergroten.	<b>Hoog.</b> De (elektrische)deelfietsen zijn specifiek geschikt om de langere afstanden op de corridor (tussen Apeldoorn, Voorst en Deventer) en in het landelijk gebied te overbruggen. Ze fungeren als aanvulling op het ov waar weinig aanbod is en als <i>last mile</i> oplossing vanaf stations in het buitengebied.
2 - Een inclusief vervoerssysteem voor iedereen, zo drempelvrij mogelijk.	<b>Gemiddeld.</b> Het systeem biedt een flexibel vervoersalternatief voor inwoners (ook zonder auto), werknemers en bezoekers.
3 - Realiseren van de mobiliteitstransitie door groei publieke mobiliteit, ook met forse woningbouw.	<b>Hoog.</b> Het project heeft als doel het vervangen van korte autoritten binnen de steden en middellange autoritten tussen de gemeenten. Hiermee wordt een duurzaam en ruimtebesparend alternatief geboden voor de privéauto.
4 – Efficiëntere en beter afgestemde inzet van middelen voor publieke mobiliteit.	<b>Hoog.</b> Door te kiezen voor een vergunningstelsel in plaats van een concessie, draagt de markt het financiële risico en is er vanuit de overheid (in theorie) geen structurele financiële bijdrage nodig. De overheid faciliteert vooral, wat leidt tot een efficiënte inzet van publieke middelen.

### Wat is de planning en fasering?

Project D1 - Regiobreed deelfietssysteem

	2026				2027				2028				2029	2030
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
1 - Introductie deeltweewielers	█													
2 - Monitoring en evaluatie	█				█									
3 - Opschalen met lessons learned					█				█					

1. Introductie deeltweewielers in gemeenten Voorst, Apeldoorn en Deventer
2. Monitoring en evaluatie
3. Met lessons learned opschalen naar andere gemeenten

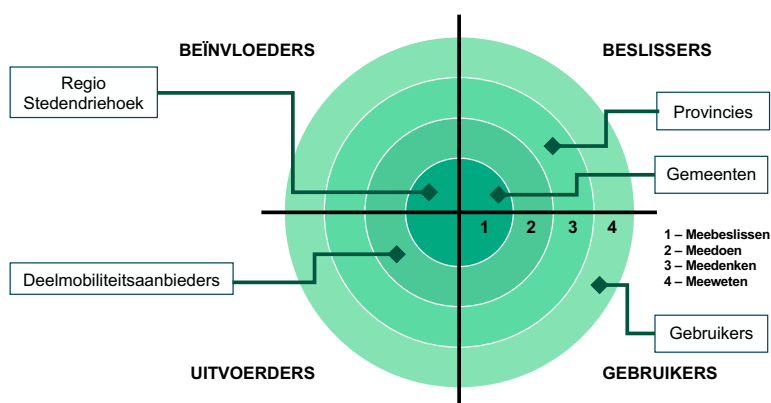
## Welke middelen en/of menskracht hebben we nodig?

- Afstemming over gestandaardiseerd vergunningsstelsel en (in Voorst) aanpassing APV.
- Als er potentie is voor opschaling zijn van (nieuwe) deelnemende gemeenten personeelskracht voor o.a. juridische zaken en marketing benodigd, en (indien door de gemeente gewenst) middelen voor het aanbrengen van fysieke hubaanduidingen op locaties die zij belangrijk achten.
- Er is vooralsnog geen sprake van een structurele financiële exploitatiebijdrage vanuit de gemeenten, aangezien gekozen is voor een vergunningenmodel.

## Wie gaat dit project trekken, en wie zijn partners?

De gemeenten Apeldoorn, Deventer en Voorst zijn de trekkers en vergunningverleners, aangezien zij bevoegd gezag zijn voor de openbare ruimte. Zij zijn verantwoordelijk voor de lokale implementatie en handhaving. Belangrijke partners zijn de Provincies Gelderland en Overijssel, die als concessieverleners van het ov een belang hebben bij een goede voor- en natransportketen en kunnen ondersteunen met kennis en flankerend beleid.

De commerciële aanbieders zijn de uitvoerende partners. Daarnaast wordt er samenwerking gezocht met werkgevers op de corridor voor het aanbieden van zakelijke abonnementen, en met NS/ProRail voor de inpassing op de stationslocaties. Er is een duidelijk raakvlak met Project D2 (Sociale deelmobiliteit): de hubs die voor D1 worden gerealiseerd, kunnen in de toekomst ook dienen als uitgiftepunt voor Wmo-scootmobielen of andere sociale deelvoertuigen.



Betrokken Partij	Rol in het Project
Regio Stedendriehoek & gemeenten	Initiator

<b>Provincies Overijssel &amp; Gelderland</b>	Actieve partners
<b>Commerciële deelmobiliteitsaanbieders</b>	Potentiële uitvoerders.

#### **Welke risico's zijn er?**

<b>Risico</b>	<b>Maatregel</b>
De deelfietsen worden niet of weinig gebruikt.	De zichtbaarheid van de fietsen vergroten

## D2 – Deel-scootmobielen en andere sociale deelmobiliteit

### **Beschrijving project/maatregel**

Dit project richt zich op de optimalisatie en verdere uitrol van sociale deelmobiliteit, met een specifieke focus op deel-scootmobielen binnen het Wmo-vervoer. In de gemeenten Apeldoorn en Deventer bestaat al een 'scootmobiel-pool'. Het project streeft ernaar dit systeem beter te integreren in het bredere mobiliteitsnetwerk door sociale deelmobiliteit strategisch te plaatsen bij mobiliteitshubs en zorglocaties, én te onderzoeken waar in de regio het nog meer een passend extra mobiliteitsaanbod kan zijn.

In de praktijk betekent dit dat deel-scootmobielen niet alleen individueel worden uitgegeven, maar beschikbaar worden gesteld op plekken waar de doelgroep zich bevindt of naartoe reist, zoals locaties voor dagbesteding of ov-knooppunten. Hiermee wordt de deel-scootmobiel een flexibele 'last mile' oplossing voor mensen met een mobiliteitsbeperking en wordt het systeem nadrukkelijker gekoppeld aan het Wmo-beleid.

De kern van dit project is het starten van een werkgroep van de gemeenten waar al deelscootmobielen zijn en samen identificeren waar, wanneer en voor wie het een toegevoegde waarde te hebben, en hoe het gebruik zo optimaal mogelijk kan worden. Met deze resultaten wordt vervolgens onderzocht welke locaties in de regio nog meer interessant zijn voor de uitrol van de deelscootmobiel.

### Stappen

1. Succesfactoren bestaande gemeenten (o.a. Deventer, Apeldoorn) op een rij
2. Onderzoeken potentiële nieuwe locaties/gebieden
3. Gericht uitrollen deel-scootmobiel

### **Welk knelpunt wordt opgelost, welke kans wordt benut?**

Het project adresseert het knelpunt dat deelmobiliteit momenteel vaak nog als "grillig" wordt ervaren en niet altijd aansluit bij de behoeften van minder mobiele doelgroepen. In Deventer wordt bijvoorbeeld geconstateerd dat de deelscootmobielen nog beperkt worden gebruikt in relatie tot hun potentieel. Door de voertuigen beter in te bedden in het Wmo-systeem en fysiek te koppelen aan hubs, wordt de drempel voor gebruik verlaagd.

De kans die hier wordt benut, is de koppeling tussen het sociale domein (Wmo) en het fysieke domein (mobiliteitshubs). Er ligt al een bewezen basis in Apeldoorn en Deventer; door dit systeem 'slimmer' te maken en te koppelen aan zorglocaties, kan de zelfredzaamheid van cliënten worden vergroot en kan de koppeling met Wmo-vervoer nadrukkelijker worden gemaakt. Dit biedt een kostenefficiënt alternatief voor het reguliere Wmo-taxivervoer voor korte ritten en integreert een specifieke doelgroep in het reguliere straatbeeld, wat bijdraagt aan ontschotting.

#### **Wat levert het project concreet op?**

Het project resulteert in een efficiënter gebruik van de bestaande vloot van deelscootmobielen en een betere toegankelijkheid van voorzieningen voor kwetsbare doelgroepen. Concreet levert dit project nieuwe uitgiftepunten op bij strategische hubs, zoals bij locaties voor dagbesteding of zorginstellingen, waardoor de voertuigen direct beschikbaar zijn waar de vraag ontstaat. Dit vermindert de noodzaak voor dure taxiriten voor korte afstanden, aangezien de gebruiker op de locatie zelfstandig mobiel is. Daarnaast levert het project kennis en data op vanuit de bestaande pool in Apeldoorn en Deventer, die kan worden ingezet om sociale deelmobiliteit in de rest van de regio Stedendriehoek verder te ontwikkelen.

#### **Hoe draagt dit bij aan doelen?**

<b>Doel</b>	<b>Bijdrage</b>
1 - Bereikbaarheid landelijk gebied en buitenwijken vergroten.	Laag.
2 - Een inclusief vervoerssysteem voor iedereen, zo drempelvrij mogelijk.	Hoog; helpt ook de minder mobiele reiziger op weg.
3 - Realiseren van de mobiliteitstransitie door groei publieke mobiliteit, ook met forse woningbouw.	Laag.
4 – Efficiëntere en beter afgestemde inzet van middelen voor publieke mobiliteit.	Hoog (in potentie); er wordt met dit project ingezet op gebruik in plaats van bezit van een scootmobiel. Daarnaast

	kan de scootmobiel mogelijk ook een deel van korte Wmo-ritten vervangen.
--	--

### Wat is de planning en fasering?

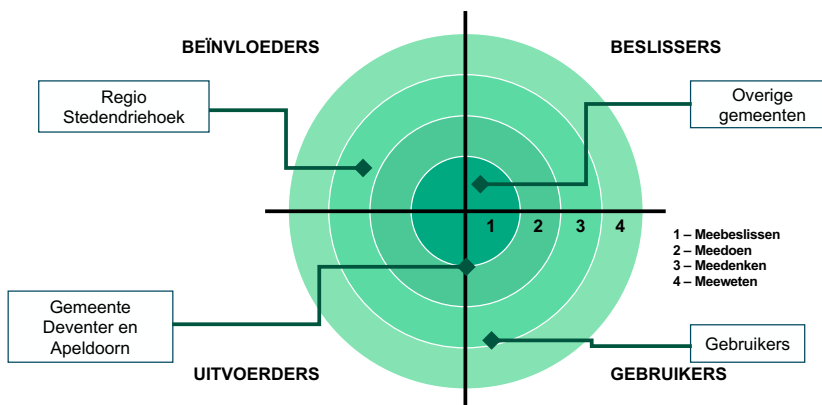
Project D2 - Deelscootmobielen/sociale deelmobiliteit

	2026				2027				2028				2029	2030
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
1 - Succesfactoren op een rij	█													
2 - Onderzoeken nieuwe locaties		█	█	█	█	█	█	█						
3 - Uitrollen deelscootmobiel incl comm.			█	█	█	█	█	█	█	█	█	█		
4 - Evaluatie													█	█

### Welke middelen en/of menskracht hebben we nodig?

- Ambtelijke inzet van de op te richten werkgroep voor o.a. in kaart brengen potentie en gesprekken met zorginstellingen, dagbestedingslocaties, etc.
- Wanneer potentie op bepaalde locaties blijkt, dienen de voertuigen hier ook te worden ingekocht op een passende manier.

### Wie gaat dit project trekken, en wie zijn partners?



Trekker van de ambtelijke werkgroep: Deventer

Betrokken Partij	Rol in het Project
<b>Gemeente Deventer &amp; Apeldoorn</b>	Eigenaar, initiatiefnemer en kennisdrager; hebben het systeem met 1.000 deel-scootmobielen al geïmplementeerd.
<b>Wmo (afdelingen gemeenten)</b>	Het systeem is "vanuit de Wmo" opgezet en fungeert als "deel-scootmobielpool".
<b>Overige gemeenten</b>	Opdrachtgevers bij nieuw aanbod buiten Deventer/Apeldoorn

Regio Stedendriehoek	Facilitator
----------------------	-------------

### **Welke risico's zijn er?**

<b>Risico</b>	<b>Maatregel</b>
Deelscootmobielen worden te weinig gebruikt.	Scootmobielen strategisch plaatsen op locaties waar de doelgroep al komt (zorglocaties, dagbesteding) en koppelen aan hubs, in plaats van alleen losse uitgifte.
Beheer en logistiek (laden, schades) op decentrale locaties.	Duidelijke afspraken maken met leveranciers/beheerders en locatiepartners (zorginstellingen) over beheer en toezicht.

## D3 – Deelauto's en deelauto-ambassadeurs

### **Beschrijving project/maatregel**

Dit project richt zich op de integratie van deelauto's in de grootschalige woningbouwopgave waar de Regio Stedendriehoek voor staat. Met een verwachte groei van 17.000 woningen tussen 2025 en 2030 is het onhoudbaar om de huidige parkeernormen (gericht op privébezit) ongewijzigd toe te passen. Het breed invoeren van deelauto's is een project van de lange adem. Het ontwikkelen van een regionale aanpak (met evt. lokale accentverschillen) is de eerste pijler van dit project. Dan gaat het bijvoorbeeld over het verkennen van mogelijke prestatieafspraken met projectontwikkelaars en woningcorporaties om deelauto's standaard onderdeel te maken van nieuwe gebiedsontwikkelingen. Er wordt ingezet op lagere parkeernormen gecombineerd met een gegarandeerd aanbod van deelauto's op strategische plekken, zoals mobiliteitshubs aan de rand van de wijk of bij appartementencomplexen. Wie ergens nieuw komt wonen overweegt opnieuw de mobiliteitskeuzes. Wanneer er dan een goed aanbod van deelmobiliteit is vergroot dit de kans dat mensen de overstap maken voor sommige of alle verplaatsingen. Daarbij kijken we niet alleen naar commerciële aanbieders die al actief zijn in de regio, zoals MyWheels en Greenwheels, maar juist ook naar burgerinitiatieven zoals Lochem Energie. Veel gemeenten zijn al bezig met beleidsontwikkeling op dit gebied. Binnen dit project wordt kennisuitwisseling over deelauto's binnen de regio verder gestimuleerd.

Belangrijke tweede pijler en toegevoegde waarde vanuit de regio binnen dit project is het regionaal uitrollen van deelauto-ambassadeurs. Dit zijn gebruikers van deelmobiliteit in bestaande en nieuwe wijken die kunnen dienen als lokaal kennispunt en promotor op dit

thema. Ook wie bijvoorbeeld zelf wil starten met particulier autodelen kan aankloppen bij de deelauto-ambassadeurs.

### **Welk knelpunt wordt opgelost, welke kans wordt benut?**

Inzetten op deelauto's draagt bij aan het oplossen van ruimtelijke knelpunten die gepaard gaan met de grote woningbouwopgave. Het huidige aanbod van deelmobiliteit is nog te grillig en te sterk geconcentreerd in de centra van Apeldoorn en Deventer (75% van het aanbod). De kans die wordt benut, is het moment van verhuizen om reisgedrag te beïnvloeden. Nieuwe bewoners staan meer open voor nieuwe mobiliteitsconcepten als deze vanaf dag één beschikbaar zijn doordat de deelmobiliteit in bouwplannen geïntegreerd is. Daarbij wordt het probleem van de onbekendheid die veel mensen ervaren rondom deelmobiliteit met de deelauto-ambassadeurs aangepakt.

### **Wat levert het project concreet op?**

Het project resulteert in kennisuitwisseling in de regio over het succesvol implementeren van deelauto's bij nieuwe en bestaande woningen, gecombineerd met een regionale aanpak voor deelauto-ambassadeurs, om zo de kennis rondom deelauto's bij mensen in de buurt te organiseren.

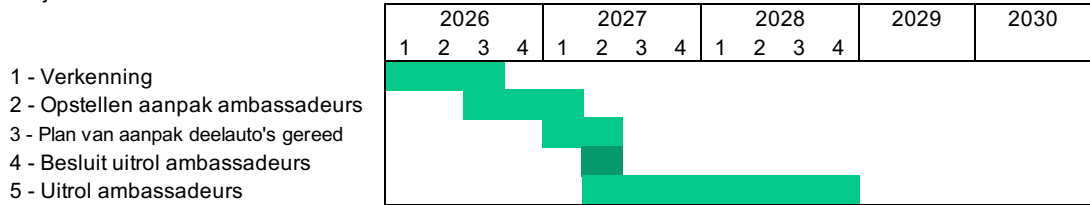
### **Hoe draagt dit bij aan doelen?**

<b>Doel</b>	<b>Bijdrage</b>
<b>1 - Bereikbaarheid landelijk gebied en buitenwijken vergroten.</b>	<b>Gemiddeld.</b> Hoewel de focus ligt op nieuwbouw (vaak stedelijk), bewijst het voorbeeld van Lochem Energie dat deelauto's bij kleinschalige nieuwbouw in dorpen essentieel kunnen zijn waar het ov-aanbod beperkt is.
<b>2 - Een inclusief vervoerssysteem voor iedereen, zo drempelvrij mogelijk.</b>	<b>Gemiddeld.</b> Het maakt incidenteel autogebruik mogelijk voor mensen die de vaste lasten van een eigen auto niet kunnen of willen dragen, mits de tarieven toegankelijk blijven.
<b>3 - Realiseren van de mobiliteitstransitie door groei publieke mobiliteit, ook met forse woningbouw.</b>	<b>Hoog.</b> Dit is een belangrijke pijler van dit project. Het faciliteert de groei van 17.000 woningen zonder dat de regio dichtslibt met extra privéauto's. Het koppelt woningbouw direct aan de mobiliteitstransitie.
<b>4 – Efficiëntere en beter afgestemde inzet van</b>	<b>Hoog.</b> De kosten voor de voertuigen liggen bij de markt of de ontwikkelaar. De maatschappelijke winst zit in lagere bouwkosten en efficiënter ruimtegebruik.

<b>middelen voor publieke mobiliteit.</b>	
---	--

**Wat is de planning en fasering?**

Project D3 - Deelauto's en -ambassadeurs



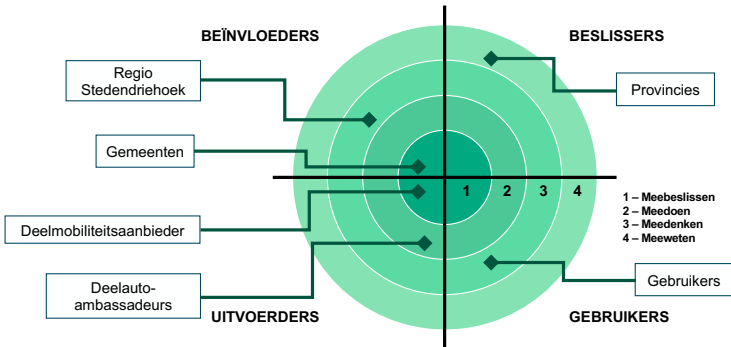
**Stappen**

1. Regionale verkenning samenwerking op deelauto's (2026)
2. Opstellen regionale aanpak ambassadeurs (2026)
3. Afronding regionaal plan van aanpak deelauto's (2027)
4. Besluit uitrol ambassadeurs (medio 2027)
5. Ambassadeurs uitrollen op een pilotlocatie (2027-2028)

**Welke middelen en/of menskracht hebben we nodig?**

- Ambtelijke inzet vanuit Regio Stedendriehoek voor verkenning rondom de regionale samenwerking.
- Opstellen plan van aanpak deelauto-ambassadeurs 2026-2027, Regio Stedendriehoek €10.000
- Projectleiding deelauto-ambassadeurs incl. monitoring/evaluatie 2027-2028 €10.000 Regio Stedendriehoek

**Wie gaat dit project trekken, en wie zijn partners?**



De Regio Stedendriehoek treedt op als initiator voor de kennisdeling en het opstarten van het deelauto-ambassadeurproject.

**Welke risico's zijn er?**

<b>Risico</b>	<b>Maatregel</b>
Onbekendheid met het concept bij nieuwe bewoners.	Inzet van 'deelauto-ambassadeurs' (bewoners die het concept promoten) en actieve introductie bij oplevering van de woningen.
Bewoners van nieuwe wijken schaffen alsnog een tweede auto aan, wat leidt tot parkeeroverlast in omliggende wijken.	Verkennen van parkeernormen verlagen in combinatie met een gegarandeerd aanbod van deelauto's vanaf dag één, zodat deelmobiliteit de norm is bij intrek.