

Handelingsperspectief deelmobiliteit voor regionale bereikbaarheid



HANDELIN

INHOUD

1.	Inleiding	3
1.1	Aanleidingen opgave	3
1.2	Doel, status, en afbakening	3
1.3	Scope en afbakening	3
1.4	Leeswijzer	4
2.	Beleidscontext en regionale opgaven	5
2.1	Beleidscontext	5
2.2	Regionale opgaven	7
3.	Huidige taken en inzet	8
3.1	Provinciale taken en inzet	8
3.2	Andere partijen en hun rollen	10
4.	Handelingsperspectief deelmobiliteit voor regionale bereikbaarheid in Noord-Holland	12
4.1	Uitgangspunten voor provinciale inzet op deelmobiliteit	12
4.2	Provinciale rollen	12
4.3	Randvoorwaarden voor uitvoering	14
5.	Mogelijke toekomstige rol	15

INLEIDING

1.1 AANLEIDINGEN OPGAVE

Het aanbod van deelmobiliteit in Nederland is de afgelopen jaren sterk gegroeid, met wisselende resultaten. Aanbieders van met name deelscooters en deel(bak)fietsen hebben de markt verkend door in grote steden en hun omgeving grote hoeveelheden voertuigen neer te zetten om te onderzoeken waar voldoende vraag en een rendabel verdienmodel bestond. Als na verloop van tijd bleek dat de vraag op een locatie onvoldoende was, trokken aanbieders zich vaak weer terug. Dit leidde tot een instabiel en vaak onzeker aanbod van deelmobiliteit.

Inmiddels is in grote steden meer regie ontstaan. Gemeenten stellen via vergunningen voorwaarden aan het aanbod en gebruik van deelmobiliteit, waardoor overlast is verminderd. In meer landelijke gebieden blijft het commerciële aanbod echter beperkt, terwijl deelmobiliteit daar juist kan bijdragen aan de bereikbaarheid. Zonder sturing vanuit de overheid ontstaat het aanbod van deelmobiliteit vooral op locaties die voor aanbieders commercieel aantrekkelijk zijn tegen niet gereguleerde prijzen voor de reiziger. Dat is een gemiste kans in een ontwikkelend publiek mobiliteitssysteem.

Deelmobiliteit kan bijdragen aan provinciale doelen, zoals bereikbaarheid, woningbouw en duurzaamheid. Daarom ligt er niet alleen een rol voor de overheid in het reguleren van deelmobiliteit, maar ook in het gericht stimuleren ervan op plekken waar de maatschappelijke meerwaarde groot is. De provincie heeft de laatste jaren verschillende projecten rondom deelmobiliteit ondersteund of gestart. Deze inzet is tot nu toe echter versnipperd. De doelen en aanpakken zijn vaak afhankelijk van initiatieven van externe partijen.

Dit leidt tot het volgende kernprobleem:

Er ontbreekt een duidelijke provinciale koers voor de inzet en ondersteuning van deelmobiliteit. Daardoor is onvoldoende duidelijk wanneer, waar en op welke manier deelmobiliteit kan bijdragen aan duurzame regionale bereikbaarheid. Een handelingsperspectief moet hierin inzicht geven en duidelijk maken welke rol de provincie hierin kan spelen.

1.2 DOEL, STATUS, EN AFBAKENING

Dit handelingsperspectief is de afronding van een verkenning naar de rol en inzet van de provincie Noord-Holland bij initiatieven, programma's en projecten rond deelmobiliteit.

Het handelingsperspectief beschrijft wanneer en op welke manier de provincie deelmobiliteit ondersteunt, stimuleert of regisseert. Daarmee ontstaat meer samenhang tussen bestaande activiteiten en provinciale beleidsdoelen op het gebied van bereikbaarheid, duurzaamheid en ruimtegebruik. Het is geen uitvoeringsprogramma en bevat geen automatische financiële toezeggingen. Hoe de provincie een invulling geeft aan haar rol met betrekking tot deelmobiliteit komt terug in verschillende programma's en uitvoeringsagenda's. Te denken valt aan het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) waar bij de gemeenten worden gestimuleerd om deelmobiliteit toe te passen.

1.3 SCOPE EN AFBAKENING

In deze paragraaf wordt omschreven waar dit handelingsperspectief wel en niet betrekking op heeft en waar hoofdzakelijk op wordt ingezet.

Onder deelmobiliteit verstaan we voertuigen die door meerdere gebruikers kunnen worden gebruikt, waarbij de gebruiker zelf het voertuig bestuurt en niet de eigenaar is. Het gaat bijvoorbeeld om deelauto's, (elektrische) deelfietsen, deelbakfietsen, deelscooters en deelstepjes.

Dit handelingsperspectief richt zich vooral op de bijdrage van deelmobiliteit aan regionale bereikbaarheid en de plaats van deelmobiliteit binnen de ketenreis, publieke mobiliteit en hoe deelmobiliteit kan bijdragen aan duurzaamheid en actieve mobiliteit. Lokale toepassingen, zoals deelauto's in woonwijken, vallen ook binnen het handelingsperspectief voor zover zij bijdragen aan provinciale doelen, zoals duurzaam ruimtegebruik, woningbouw en emissiereductie. Personenvervoer met chauffeur, zoals taxi, carpoolen, doelgroepenvervoer, buurtbus en vraagafhankelijk openbaar vervoer, valt buiten de directe scope van dit handelingsperspectief.

1.4 LEESWIJZER

Na de aanleiding, het doel en de afbakening wordt eerst de beleidscontext beschreven, gevolgd door de regionale opgaven en huidige provinciale taken en inzet op deelmobiliteit. Vervolgens wordt het handelingsperspectief uitgewerkt: de rollen van de provincie en de uitgangspunten voor provinciale inzet worden beschreven. Tot slot worden de randvoorwaarden voor uitvoering en een doorkijk naar vervolgstappen beschreven.

BELEIDSCONTEXT EN REGIONALE OPGAVEN

2.1 BELEIDSCONTEXT

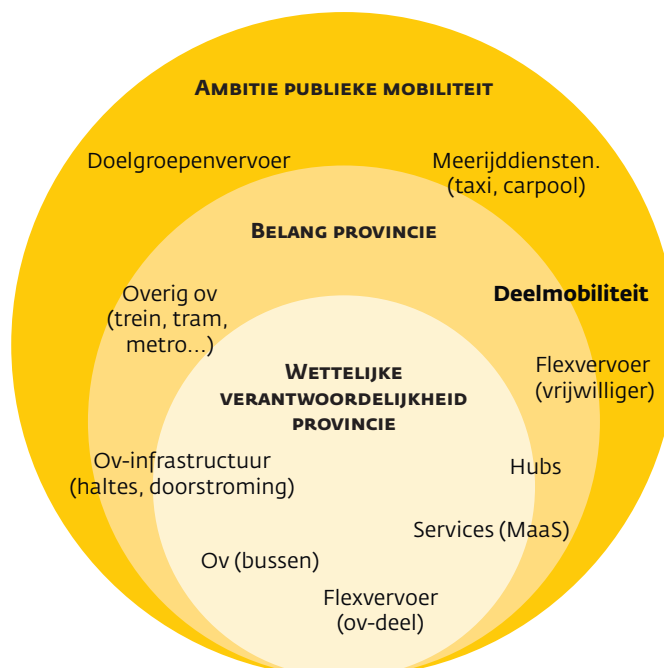
In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van al het provinciale beleid op het thema mobiliteit. Het beschrijft aan welke opgaven we werken, hoe wij onze rol zien en vormgeven en de bijbehorende instrumenten die wij daarbij inzetten.

Het overkoepelende mobiliteitsbeleid, zoals vastgelegd in het [Perspectief Mobiliteit](#) geeft richting aan hoe de provincie werkt aan een bereikbaar, veilig en inclusief mobiliteitssysteem, waarbij mobiliteits-systemen ook kunnen bijdragen aan gezondheid, zoals actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en een positieve bijdrage leveren aan een gezonde leefomgeving. De kern van het Perspectief Mobiliteit blijft de mobiliteitstransitie, gebaseerd op de strategie van verminderen, veranderen en verbeteren van mobiliteit. In het geactualiseerde perspectief staan vier samenhangende hoofdpijnen centraal:

1. Garanderen van een inclusief mobiliteitssysteem.
2. Beperken impact op de gezonde leefomgeving.
3. Optimaliseren bereikbaarheid.
4. Verbeteren van de verkeersveiligheid.

In het Perspectief Mobiliteit heeft publieke mobiliteit een prominente plek als samenhangend systeem van openbaar vervoer, flexvervoer en deelmobiliteit. In de [Visie Publieke Mobiliteit](#) schetst de provincie een toekomstbeeld voor bereikbaarheid met publiek vervoer. Deze visie gaat verder dan de wettelijke taak voor openbaar vervoer. Deelmobiliteit kan hierin een belangrijke aanvulling zijn op het openbaar vervoer, vooral in het voor- en natransport van en naar haltes, stations en mobiliteitshubs. Zo kan deelmobiliteit reizigers helpen om bestemmingen te bereiken die met regulier openbaar vervoer niet, beperkt of alleen op bepaalde tijden bereikbaar zijn.

In onderstaand figuur 1. is deelmobiliteit weergegeven in relatie tot de andere vervoerswijzen die invulling geven aan publieke mobiliteit.



Figuur 1: Deelmobiliteit binnen de Visie Publieke Mobiliteit.

In de Visie Publieke Mobiliteit vormt deelmobiliteit, naast hoogwaardig ov, hubs en een vraaggericht basisnet van flexvervoer één van de pijlers van publieke mobiliteit. De uitdaging rondom deelmobiliteit wordt als volgt beschreven:

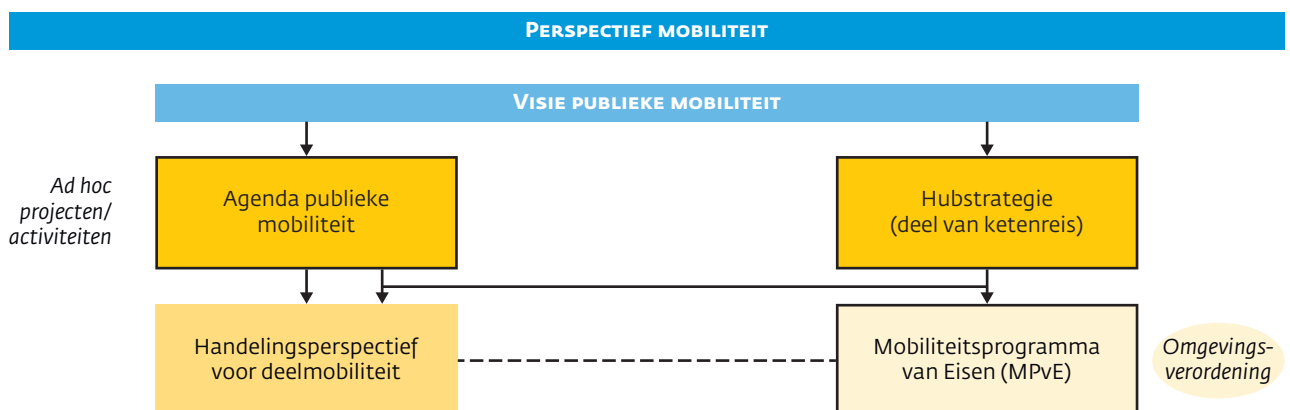
'Reizigers die niet de beschikking hebben over een eigen auto, scooter, bakfiets of (elektrische) fiets, worden door middel van deelmobiliteit in de gelegenheid gesteld om toch hun gewenste reis met het gewenste vervoermiddel te maken, zowel van en naar een hub, station of ov-knooppunt (b.v. ov-fiets), als ook direct naar de bestemming. De provincie vindt het belangrijk dat daar waar de markt dit niet organiseert (b.v. in landelijk gebied) dit toch, passend bij de vraag, wordt georganiseerd. Dit zal echter niet kostendekkend zijn. Wat op welke plek de behoefte is en hoe je dit zou kunnen organiseren (lokaal met ondernemers of regiobreed), is een onderzoeksvraag omdat hier nog weinig ervaring mee is.'

De Visie Publieke Mobiliteit is verder uitgewerkt in de [Agenda Publieke Mobiliteit](#). Hierin zijn acties en projecten/maatregelen opgenomen waarbij deelmobiliteit een rol kan spelen. Deze projecten en activiteiten komen vaak ad hoc tot stand en volgen geen eenduidig perspectief voor deelmobiliteit. De Agenda benoemt de behoefte aan meer duidelijkheid over de rol en de inzet vanuit de provincie Noord-Holland op deelmobiliteit.

Ook de [Hubstrategie Provincie Noord-Holland](#) beschrijft deelmobiliteit als gewenste voorziening op mobiliteitshubs en dat deelmobiliteit onderdeel zou moeten uitmaken van Mobiliteitsprogramma's van Eisen (MPvE) bij gebiedsontwikkelingen. Deze strategie geeft richting aan de rol van de provincie bij verschillende typen hubs en aan de ruimtelijke ontwikkeling daarvan. De nadruk ligt daarbij vooral op het creëren van de fysieke ruimte voor overstappen en voorzieningen. Ook in deze strategie ontbreekt de concrete duiding voor deelmobiliteit en de provinciale rol.

In figuur 2. wordt de huidige situatie geschetst, waarbij een handelingsperspectief voor deelmobiliteit ontbreekt. Het Perspectief Mobiliteit en de Visie Publieke Mobiliteit zijn vastgesteld door Provinciale Staten, de Agenda Publieke Mobiliteit en de Hubstrategie zijn vastgestelde door Gedeputeerde Staten.

Huidige situatie context plaats van deelmobiliteit in beleid



Figuur 2: Een overzicht van bestaand provinciaal beleid, waarvoor dit handelingsperspectief richting geeft voor het onderdeel deelmobiliteit (Documenten die dik omrand zijn = vastgesteld).

Invulling geven aan de rol van de provincie bij deelmobiliteit vermindert de huidige ad-hoc aanpak en biedt een helder handelingsperspectief voor de provincie, gemeenten en andere samenwerkingspartners.

Dit handelingsperspectief beschrijft de verschillende rollen van de provincie en de uitgangspunten van provinciale inzet bij regionale deelmobiliteitssystemen.

2.2 REGIONALE OPGAVEN

De provincie Noord-Holland kent verschillende regio's die op basis van bestuurlijke en of historische grenzen zijn ingedeeld. Kop van Noord-Holland, Alkmaar en omstreken, West-Friesland, Zuid-Kennemerland IJmond, Gooi en Vechtstreek, Zaanstreek Waterland, Amstelland Meerlanden en Amsterdam. De bereikbaarheid verschilt sterk per regio. Dit geldt zowel voor reizen binnen een regio als voor reizen van en naar andere regio's. Ook verschilt het aantal realistische reismogelijkheden en alternatieven voor reizigers. De provincie streeft ernaar om los van de dichtheid van inwoners ten aanzien van bereikbaarheid een alternatief te bieden met deelmobiliteit in combinatie met openbaar vervoer.

In de meer stedelijke gebieden zijn over het algemeen meer reismogelijkheden beschikbaar. Het ov-netwerk is er dichter en voorzieningen liggen vaker op korte afstand. Tegelijkertijd staat de openbare ruimte hier meer onder druk en moet er gekeken worden naar manieren om efficiënter om te gaan met de openbare ruimte. Deelmobiliteit kan hieraan bijdragen. Zo kunnen deelauto's het benodigde autobezit van inwoners verminderen en kan deelmobiliteit een alternatief bieden voor autogebruik door bezoekers.

In de meer landelijke gebieden zijn minder voorzieningen, zijn de afstanden groter en is het ov-netwerk minder dicht. Daardoor is de auto voor veel verplaatsingen het meest realistische alternatief. (Elektrische) deeltweewielers en strategisch geplaatste mobiliteitshubs kunnen de bereikbaarheid vergroten. Zij helpen reizigers om ook buiten de dienstregeling of buiten het bereik van een halte bij hun bestemming te komen. Deelmobiliteit kan daarmee een aanvulling vormen op het openbaar vervoer, bijdragen aan Publieke Mobiliteit in gebieden waar het ov-aanbod beperkt is en helpen tweede autobezit te verminderen.

Juist door deze verschillen vraagt deelmobiliteit per regio om een andere aanpak. De provincie wil met haar inzet vooral aansluiten bij de regionale opgaven en de bestaande organisatiestructuur en bevoegdheden van bestuursorganen van de regio's, zoals gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de rol die marktpartijen daarin vervullen.

HUIDIGE TAKEN EN INZET

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke manier de provincie momenteel direct of indirect bijdraagt aan de ontwikkeling van deelmobiliteit. Dit gebeurt deels in programma's zoals het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP), maar ook vanuit wonen en gebiedsontwikkeling of directe projecten waarbij de provincie opdrachtgever is.

3.1 PROVINCIALE TAKEN EN INZET

Wettelijke taken provincie Noord-Holland

Op basis van de Wet personenvervoer en de Omgevingswet heeft de provincie de verplichting om te zorgen voor regionale bereikbaarheid in de vorm van openbaar vervoer en regionale infrastructuur om daarmee de ruimtelijke ontwikkelingen, economie, sociale cohesie en regionale bereikbaarheid te borgen. Daarnaast is de provincie wegbeheerder van provinciale wegen en heeft zij taken op het gebied van ruimtelijke ordening en de fysieke leefomgeving.

Deelmobiliteit is geen wettelijke taak van de provincie. Het kan wel een aanvullend instrument zijn om invulling te geven aan provinciale doelen voor bereikbaarheid, duurzame mobiliteit en de samenhang tussen openbaar vervoer, fiets, lopen en andere vormen van vervoer. Dit geldt in het bijzonder voor de ketenreis: de reis van deur tot deur, inclusief het voor- en natransport van en naar haltes, stations en mobiliteitshubs.

Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE)

Een mobiliteitsprogramma van eisen (MPvE) is een document voor een gebiedsontwikkeling. Gemeenten en ontwikkelaars leggen hierin vast hoe de mobiliteit in een nieuw of te herontwikkelen gebied wordt georganiseerd. Het MPvE bevat onder meer uitgangspunten voor lopen, fietsen, openbaar vervoer, autogebruik, parkeren en deelmobiliteit. Het vormt daarmee een basis voor verdere afspraken over het ontwerp en de realisatie van een gebied.

De provincie gebruikt het MPvE als aangrijpingspunt om deelmobiliteit vroegtijdig onderdeel te maken van gebiedsontwikkelingen. De provincie stimuleert gemeenten en ontwikkelaars om deelmobiliteit daarin op te nemen en brengt kennis en praktijkvoorbeelden in. Zo wordt deelmobiliteit niet pas aan het einde van een ontwikkeling toegevoegd, maar meegenomen bij keuzes over de inrichting van de wijk, voorzieningen, parkeernormen en bereikbaarheid.

Bij gebiedsontwikkelingen kan deelmobiliteit bijdragen aan duurzamer reisgedrag van nieuwe bewoners. Minder autogebruik en meer gebruik van ov en fiets zijn, naast duurzaam, ook randvoorwaardelijk voor de bereikbaarheid van nieuwe wijken. Deelmobiliteit kan daarnaast ruimte creëren. Een lager autobezit maakt het mogelijk om de parkeernorm te verlagen. Hierdoor blijft er meer ruimte over voor andere opgaven in de openbare ruimte, zoals water, groen en speelplekken. Ook kunnen kosten worden bespaard voor gebouwd parkeren.

Gebiedsontwikkelingen hebben invloed op de regionale bereikbaarheid. Daarom zet de provincie in op het stimuleren van gemeenten en ontwikkelaars om deelmobiliteit op te nemen in het MPvE.

Regionaal Mobiliteitsprogramma

Binnen het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland Flevoland (RMP) is deelmobiliteit een van de maatregelen die wordt ingezet om de mobiliteit te verduurzamen. Binnen het RMP werken de provincies Noord-Holland, Flevoland, de VRA en de gemeente Amsterdam samen aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot van mobiliteit. Dit doet het programma door gemeenten te ondersteunen, te stimuleren en aan te jagen bij de uitvoering van duurzame mobiliteitsmaatregelen.

Iedere regio van Noord-Holland werkt samen met het RMP aan een regionale uitvoeringsagenda duurzame mobiliteit. Hierin worden de acties opgenomen die de regio wil uitvoeren om de mobiliteit verder te verduurzamen. Het RMP ondersteunt de regio's bij de uitvoering van deze agenda's. Bij het opstellen van de regionale uitvoeringsagenda kiezen de regio's een of meerdere maatregelpakketten. Deelmobiliteit is opgenomen in twee van de drie maatregelenpakketten: het maatregelpakket *Deelmobiliteit, MaaS en hubs* en het maatregelpakket *Werkgerelateerde personenmobiliteit*. Het derde maatregelpakket is *verduurzaming logistiek*.

Om de uitvoeringsagenda's op te stellen organiseert het RMP werksessies, waarin gemeenten samen met inhoudelijke experts concrete acties uitwerken. Hierdoor bevatten de regionale uitvoeringsagenda's regelmatig acties op het gebied van deelmobiliteit. Het RMP werkt aan draagvlak en sluit aan bij de behoefte van gemeenten. Gemeenten worden ondersteund met kennis, capaciteit en financiële middelen. Deze ondersteuning kan betrekking hebben op alle vormen van deelmobiliteit en varieert van onderzoek en beleidsontwikkeling tot de daadwerkelijke uitvoering van maatregelen.

Bij de beoordeling van financiering van mogelijke maatregelen maakt het RMP een afweging op basis van verschillende criteria. Er wordt onder andere gekeken of een maatregel bijdraagt aan CO₂-reductie, of deze een regionaal belang of regionaal effect heeft en of de maatregel kansrijk en uitvoerbaar is.

Werkgeversaanpak

De werkgeversaanpak heeft als doel om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren door werkgebonden mobiliteit structureel te veranderen. Werkgevers worden gestimuleerd om reizen te verminderen, buiten de spits te laten plaatsvinden en duurzamere reisopties (zoals deelmobiliteit) mogelijk te maken. Deelmobiliteit wordt daarom vaak meegenomen in het advies van mobiliteitsadviseurs aan werkgevers. In deze context kan de werkgeversaanpak een belangrijke bijdrage leveren aan de vraag naar, ontwikkeling en het gebruik van deelmobiliteit.

De provincie neemt deel aan de nieuwe werkgeversaanpak van het programma Samen Bouwen Bereikbaarheid (SBaB), die sinds zomer 2026 actief is in Noord-Holland en Flevoland. Deze aanpak richt zich met name op collectieve oplossingen. Denk aan deelmobiliteit voor meerdere organisaties op één bedrijventerrein. Ook kan de aanpak helpen om bestaande initiatieven, zoals deelfietsen in Gooi en Vechtstreek, onder de aandacht van werkgevers te brengen.

Deelmobiliteit is geen losse maatregel binnen de werkgeversaanpak maar onderdeel van een bredere werkgeversbenadering voor flexibel en duurzaam woon-werk en zakelijk reizen. De nieuwe werkgeversaanpak denkt mee over wat past bij de organisatie, medewerkers en locatie. Bij andere gedragsaanpakken van SBaB, zoals de bewonersaanpak of de hindersaanpak worden overigens ook vaak deelmobiliteitsoplossingen aangeboden.

Deelfietsen regio Gooi en Vechtstreek - Amersfoort

Vanaf 1 april 2026 is de provincie opdrachtgever voor één van de eerste regionale deelfietssysteem van Nederland in de regio's Gooi en Vechtstreek en regio Amersfoort. De provincie werkt hierbij samen met Regio Amersfoort en de provincie Utrecht. Met een gezamenlijke jaarlijkse bijdrage van circa €600.000,- staan 800 elektrische deelfietsen op hubs bij stations, haltes en bestemmingen.

De deelfietsen helpen reizigers om bestemmingen sneller en eenvoudiger te bereiken. Dit geldt vooral voor locaties die met het openbaar vervoer niet, beperkt of alleen op bepaalde momenten bereikbaar zijn. De regionale schaal en bijbehorende schaalvoordelen maakt het systeem aantrekkelijker voor aanbieders.

Door regionale deelsystemen aan te besteden en als opdrachtgever op te treden, kunnen de betrokken overheden sturen op onder meer minimale beschikbaarheid, hublocaties en prijsstelling. Zo zijn de tarieven voor gebruikers gehalveerd ten opzichte van de prijzen die aanbieders in de regel hanteren, waardoor de deelfiets qua kosten vergelijkbaar is met het ov. Deze sturingsmogelijkheden vragen ook om actief opdrachtgeverschap. Met dit opdrachtgeverschap leren we wat ervoor nodig is om regionale deelfietssystemen te realiseren.

Dit project van drie jaar is vooralsnog veel succesvoller dan op basis van vooronderzoek werd verwacht. Via monitoring en evaluatie wordt onderzocht op welke wijzen het systeem nog beter vormgegeven en aangestuurd kan worden.

Verkenning en onderzoek deelmobiliteitsysteem Zuid-Kennemerland

In samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam (VRA) is een onderzoek uitgezet bij TNO naar een deelsysteem van tweewielers in de regio Zuid-Kennemerland. Dit onderzoek moet input en onderbouwing leveren om Zuid-Kennemerland deel te laten nemen aan een VRA breed deelsysteem met fietsen en scooters.

Mobipunt hubs

De provincie heeft in 2021 vanuit het samenwerkingsprogramma De Kop Werkt! financieel bijgedragen aan het opzetten van Mobipunten B.V. De gemeenten in de Kop van Noord-Holland zijn aandeelhouder van deze organisatie. Deze organisatie stimuleert de aanleg van Mobipunt hubs in de Kop van Noord-Holland met bijpassende deelmobiliteit.

De hubs zijn herkenbare plekken bij ov-haltes en stations waar deelmobiliteit wordt aangeboden. Ook hier is het systeem niet rendabel. Mobipunten B.V. onderzoekt hoe het op langere termijn bestendig kan worden gemaakt, bijvoorbeeld door uitbreiding naar andere regio's en door een organisatievorm waarin ook andere overheden en bedrijven eenvoudiger kunnen deelnemen.

Kennisdeling en ontwikkeling Natuurlijk!Deelmobiliteit

De snelle opkomst van deelscooters en deelfietsen leidde in verschillende steden en regio's tot vergelijkbare overlast en vraagstukken. Overheden zijn aan de slag gegaan om grip te krijgen op de inzet van deelmobiliteit en zich te organiseren. Deze aanpakken ontstonden vaak lokaal en onder aanvoering van grote steden zoals Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven.

Om kennis en ervaring te bundelen is in 2023 samen met het Ministerie van I&W het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit gestart. Binnen dit programma werken overheden en andere betrokken partijen aan een gezamenlijke onderzoeksagenda en aan projecten die een bijdrage leveren aan het doorontwikkelen van deelmobiliteit in Nederland. Het programma ontwikkelt verschillende openbaar beschikbare kennisproducten en adviezen voor beleid en projecten op verschillende schaalniveaus, dus o.a. ook voor gemeenten. Ook werkt het aan betere randvoorwaarden voor deelmobiliteit, bijvoorbeeld door knelpunten in wet- en regelgeving. De provincie neemt via de Metropoolregio Amsterdam actief deel aan het programma en levert capaciteit voor de ontwikkeling van de onderzoeksagenda en producten. Het programma loopt tot en met 2028. Het is nog onzeker of, en in welke vorm deze samenwerking wordt voortgezet.

3.2 ANDERE PARTIJEN EN HUN ROLLEN

Zoals eerder beschreven is de provincie niet de enige overheidslaag die belang heeft bij het goed functioneren van deelmobiliteit. Hieronder volgt een korte beschrijving van de rol van gemeenten, het Rijk en andere actoren in het speelveld.

Gemeenten

Gemeenten hebben tot dusver de meest directe rol bij deelmobiliteit. Zij reguleren het aanbod via vergunningen en de Algemene plaatselijke Verordening (APV). Daarmee kunnen zij voorwaarden stellen aan aanbieders, en overlast beperken. Deelauto's kunnen bijdragen aan een efficiënter ruimtegebruik. Vanuit het besparen van ruimte zijn deelauto's een interessant instrument. Bij nieuwbouw kunnen gemeenten lagere parkeernormen toestaan als ontwikkelaars deelauto's in het ontwerp of binnen een vereniging van eigenaren integreren. In bestaande wijken ligt dit gevoeliger. Daar hangt de invoer van deelauto's af van bewonersinitiatieven die bijvoorbeeld meer ruimte willen maken voor groen of andere voorzieningen of de deelauto zien als alternatief voor (tweede)autobezit.

Ook deeltweewielers worden gereguleerd door vergunningen en de APV. Gemeenten kunnen daarnaast fysieke of digitale hubs aanwijzen en inrichten. Daarmee bepalen zij de begin- en eindbestemmingen van de tweewielers.

Rijk

De laatste jaren besteedt het Rijk meer aandacht aan deelmobiliteit. Via het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit zet het Rijk middelen en capaciteit in om samen met overheden en marktpartijen kennis, projecten en praktische producten te ontwikkelen.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verwacht eind 2026 een landelijke strategie op deelmobiliteit te hebben ontwikkeld. Deze strategie beschrijft naar verwachting de rol van het Rijk, het speelveld en de ontwikkeling van deelmobiliteit in de toekomst.

In onderstaande tabel worden naast onze belangrijkste partners als gemeenten en Rijk ook andere partijen en hun rol beschreven.

Partij	Rol bij deelmobiliteit
Rijk	Ontwikkelt landelijke wet- en regelgeving, stimuleert kennisontwikkeling en werkt samen met overheden en marktpartijen aan randvoorwaarden voor deelmobiliteit. Het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit ondersteunt een samenhangende overheidsaanpak en regie op deelmobiliteit.
Provincie Noord-Holland	Organiseert regionale samenhang, verbindt deelmobiliteit aan publieke mobiliteit en provinciale doelen, ondersteunt gemeenten en kan bij regionale systemen een regisserende, financierende of opdrachtgevende rol vervullen.
Gemeenten	Reguleren lokaal aanbod via vergunningen en de Algemene Plaatselijke Verordening, richten de openbare ruimte in, wijzen hubs aan en verbinden deelmobiliteit aan parkeerbeleid, gebiedsontwikkeling en lokale mobiliteitsdoelen.
Regionale samenwerkingsverbanden en organisaties (VRA, G&V, NHN, MRA)	Brengen gemeenten en partners samen, organiseren regionale samenwerking en kunnen bijdragen aan schaal, uitvoering en financiering.
Marktpartijen	Verzorgen voertuigen, exploitatie, dienstverlening, innovatie en operationeel beheer.
Werkgevers en ontwikkelaars	Kunnen deelmobiliteit toepassen bij werklocaties en gebiedsontwikkelingen, bijvoorbeeld als alternatief voor eigen autobezit en parkeerplaatsen.

HANDELINGSPERSPECTIEF DEELMOBILITEIT VOOR REGIONALE BEREIKBAARHEID IN NOORD-HOLLAND

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe en wanneer de provincie zich, naast de huidige taken en inzet zoals beschreven in hoofdstuk 3 wil inzetten voor de verdere ontwikkeling van deelmobiliteit.

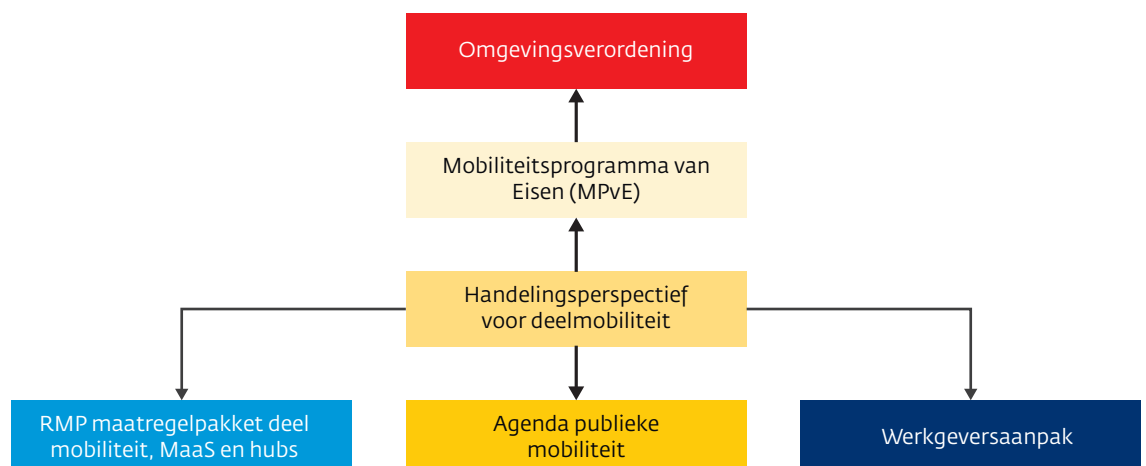
4.1 UITGANGSPUNTEN VOOR PROVINCIALE INZET OP DEELMOBILITEIT

De staat van deelmobiliteit in Nederland, onze huidige activiteiten rondom het onderwerp en de provinciale beleidsdoelen waaraan kan worden bijgedragen, leiden tot de volgende uitgangspunten:

- De provincie zet deelmobiliteit in als middel en niet als doel op zichzelf. De inzet moet aantoonbaar bijdragen aan publieke mobiliteit, regionale bereikbaarheid, duurzaamheid, efficiënt ruimtegebruik of woningbouw.
- De provincie richt zich in het bijzonder op deelmobiliteit die een regionale of gemeentegrensoverschrijdende meerwaarde heeft, als aanvulling op de ketenreis van en naar openbaar vervoer.
- Gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor lokale regulering, inrichting van de openbare ruimte en lokale deelmobiliteit. De provincie ondersteunt waar dit bijdraagt aan provinciale doelen of regionale samenhang.
- De provincie neemt een regisserender rol in als de markt en gemeenten binnen een regio gezamenlijk onvoldoende in staat zijn om een regionaal systeem te realiseren, met van behoud van primaire verantwoordelijkheden van partijen.
- In het geval partijen (gemeenten en markt) onvoldoende in staat zijn de rol van opdrachtgever voor een regionaal systeem in te vullen, kan de provincie een opdracht gevende rol nemen als partijen hierbij voldoende inzet en bijdrage leveren.
- Provinciale inzet is tijdelijk, proportioneel en gericht op een stabiel systeem met duidelijke afspraken over exploitatie, beheer, monitoring en beëindiging.
- De provincie stimuleert kennisdeling, schaalvoordelen en samenwerking tussen gemeenten, regio's, vervoerders, aanbieders en andere relevante partijen.
- De provincie houdt bij de inzet rekening met toegankelijkheid, betaalbaarheid, veiligheid en zorgvuldig gebruik van de openbare ruimte.

4.2 PROVINCIALE ROLLEN

Op basis van de bovenstaande uitgangspunten geven wij prioriteit aan een aantal rollen voor de provincie. Deze geven aan waar hoofdzakelijk de focus van onze inzet en capaciteit voor deelmobiliteit heen zal gaan. In onderstaande figuur 3. wordt weergegeven hoe het handelingsperspectief richting geeft aan ander beleid.



Figuur 3: Richtinggevende functie van het handelingsperspectief.

1. Regisseur van regionale systemen

De meerwaarde van deelmobiliteit komt niet overal vanzelf door de markt tot stand. Overheidssturing is nodig om deelmobiliteit te ontwikkelen van een los aanbod tot een betrouwbaar instrument voor regionale bereikbaarheid. Dit geldt vooral in minder stedelijke delen van de provincie, waar voldoende schaal, samenwerking en gezamenlijke afspraken nodig zijn om stabiele regionale systemen te organiseren.

De provincie zet zich daarom in voor regionale mobiliteitssystemen die de ketenreis verbeteren en reizigers betere en duurzamere mobiliteitsopties biedt in alle delen van onze provincie. De provincie richt zich hierbij op regionale deelfietssystemen die duurzaam en zorgvuldig tot stand komen en ontwikkelen tot een bestendig aanbod, in plaats van op tijdelijke pilots zonder vervolg.

De provincie vult haar regierol in naar wat een regio nodig heeft. Waar een regio, grote gemeente of samenwerkingsverband zelf een regionaal systeem kan organiseren, versterkt de provincie die inzet met kennis, verbinding, procesbegeleiding of financiële middelen. Waar regionale sturing nog ontbreekt, neemt de provincie het initiatief om gemeenten, regio's en aanbieders bijeen te brengen zodat zij gezamenlijk een passend systeem kunnen ontwikkelen met behoud van de primaire verantwoordelijkheden van de verschillende partijen.

Het deelfietssysteem in Gooi en Vechtstreek en de regio Amersfoort is een goed voorbeeld van deze rol. De provincie doet daar ervaring op met regionaal opdrachtgeverschap. Deze inzichten kunnen worden benut bij de ontwikkeling van systemen in andere regio's.

In het geval van de Gooi en Vechtstreek is ervoor gekozen de (onrendabele)kosten voor het deelfietsstelsel te dekken uit OV-concessiegelden.

Bij gewenste voortzetting van het project na de eerste drie jaar, maar ook voor nieuwe opdrachten voor regionale deelsystemen in andere regio's zal in het kader van publieke mobiliteit aanvullend budget benodigd zijn.

2. Kennispartner en ondersteuning van gemeenten

De provincie draagt ook vanuit meer ondersteunende rollen bij aan de ontwikkeling van deelmobiliteit. De provincie helpt gemeenten om deelmobiliteit in te zetten voor lokale opgaven, zoals duurzaam reizen, efficiënt ruimtegebruik en minder autoverkeer.

Deze rol krijgt onder andere vorm via het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland Flevoland (RMP), het stimuleren van deelmobiliteit in mobiliteitsprogramma's van eisen (MPvE's) bij gebiedsontwikkeling en kennisontwikkeling binnen het landelijke programma Natuurlijk!Deelmobiliteit. Via deze instrumenten deelt de provincie kennis, brengt zij partijen bij elkaar en ondersteunt zij gemeenten bij het opstellen en uitvoeren van maatregelen.

De provincie helpt via het RMP de gemeenten door subsidieregelingen en/of leveren van een financiële bijdrage aan relevante onderzoeken en verkenningen om deelmobiliteit een stap verder te brengen.

De nadruk ligt daarbij meer op lokale vormen van deelmobiliteit, zoals deelauto's en deelbakfietsen in wijken of steden. Deze vormen van deelmobiliteit dragen vooral bij aan minder autobezit, duurzamer reisgedrag en een beter ruimtegebruik. Daarnaast kunnen deze ook bijdragen aan de regionale bereikbaarheid. De provincie helpt gemeenten hun ambities rondom deze opgaven te realiseren. Het RMP ondersteunt gemeenten hierbij met kennis, capaciteit en financiële middelen.

3. Partner bij de ruimtelijke ontwikkeling van mobiliteitshubs

Met de Hubstrategie provincie Noord-Holland en het programma Ov-knooppunten werkt de provincie aan de ruimtelijke ontwikkeling van hubs. De provincie richt zich hierbij vooral op corridor-, streek- en stadsrandhubs. Deze hubs maken het mogelijk om deelmobiliteit aan te bieden op locaties waar verschillende vervoerswijzen samenkomen en reizigers eenvoudig kunnen overstappen.

De provincie ondersteunt gemeenten en initiatiefnemers bij het opnemen van mobiliteitshubs en deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen. Zij deelt kennis, brengt partijen bij elkaar en betreft uitgangspunten voor deelmobiliteit bij planvorming en programmering van hubs.

De hubstrategie beschrijft verschillende rollen die de provincie kan vervullen bij de ontwikkeling en exploitatie van hubs. De uitwerking van de daarbij behorende deelmobiliteitsconcepten is hierin nog beperkt. Naast ruimte voor toekomstig aanbod, moet ook bepaald worden op welke manier dat aanbod tot stand moet komen.

Op het lagere schaalniveau van buurt-, wijk- en stadshubs zijn de gemeenten aan zet. Deze hubs sluiten aan op de lokale verplaatsingen en inrichting van de openbare ruimte. Wanneer lokale hubs onderdeel zijn van een regionaal systeem, kan de provincie ondersteuning bieden in het ontwerp en de realisatie van deze hubs. Zo kan de provincie bijdragen aan een samenhangend netwerk van hubs en deelmobiliteit.

Onderdeel	Bijdrage aan provinciale beleidsdoelen
Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE)	• Duurzame gebiedsontwikkeling. • Stimuleren gebruik duurzame mobiliteit. • Bereikbaarheid van nieuwe woongebieden. • Efficiënter ruimtegebruiken ruimte voor andere opgave in de openbare ruimte.
Werkgeversaanpak	• Duurzaam woon-werk- en zakelijk verkeer. • Vermindering van verkeershinder. • Bereikbaarheid werklocaties.
Regionaal deelfietssystemen	• Verbetering van de ketenreis. • Betere gebiedsdekking van publieke mobiliteit in plaats en tijd Duurzame regionale mobiliteit.
Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland Flevoland (RMP)	• Vermindering van CO₂-uitstoot door mobiliteit. • Duurzame regionale mobiliteit. • Ondersteuning van gemeentelijke uitvoering. • Regionale samenwerking stimuleren.
Natuurlijk!Deelmobiliteit	Kennisontwikkeling (onderdeel van de Hubstrategie): • Verbetering van randvoorwaarden voor deelmobiliteit Ondersteuning van gemeenten en andere overheden bij beleid en uitvoering.
Hubstrategie en mobiliteitshubs	• Verbetering van de ketenreis. • Herkenbare overstappunten. • Duurzame regionale mobiliteit.

4.3 RANDVOORWAARDEN VOOR UITVOERING

De provincie werkt aan deelmobiliteit vanuit de drie onder 4.2 beschreven rollen. Als **regisseur van regionale systemen** ontwikkelt zij regionale deelfietssystemen als onderdeel van publieke mobiliteit. Als **kennispartner** ondersteunt de provincie gemeenten met bestaande instrumenten, zoals het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland Flevoland, mobiliteitsprogramma's van eisen bij gebiedsontwikkelingen en Natuurlijk!Deelmobiliteit. De beschikbare middelen zijn voldoende om de huidige inzet voort te zetten. Als **partner bij mobiliteitshubs** ondersteunt de provincie de inrichting van deelfietslocaties in de openbare ruimte (hubs). Buiten de Vervoerregio Amsterdam kan daarbij per regio een vergelijkbare eenmalige investering zoals in de Gooi en Vechtstreek nodig zijn.

De grootste bijdrage aan de provinciale beleidsdoelen ligt in de regio en/of (mede)opdrachtgeverschap op regionale systemen. Als wij naast de voortzetting van bestaande programma's verder willen komen met regionale deelmobiliteitssystemen dan zullen daar ook middelen voor beschikbaar moeten komen om dit te organiseren. Een nadere uitwerking per regio kan daarbij inzicht geven in de benodigde middelen, mogelijke cofinanciering en het moment waarop opdrachten/projecten kunnen starten. Op dit moment is daar geen financiering voor beschikbaar.

MOGELIJKE TOEKOMSTIGE ROL

Dit handelingsperspectief voor deelmobiliteit draagt bij aan een consistente en transparante inzet van de provincie op dit thema. Daarmee ontstaat duidelijkheid over de rol van de provincie, welke afwegingen worden gemaakt voor ondersteuning en de instrumenten die kunnen worden ingezet. Daarnaast legt het handelingsperspectief een inhoudelijke basis voor de verdere ontwikkeling van provinciaal beleid en acties rondom deelmobiliteit. Hieronder wordt kort verkend op welke wijze de provincie in de komende jaren beleid rondom deelmobiliteit verder zou kunnen vormgeven. Deze opties kunnen de komende tijd verder worden onderzocht.

Aansluiting op publieke mobiliteit

Deelmobiliteit blijft onderdeel van bestaande projecten en programma's, instrumenten zoals het MPvE en de werkgeversaanpak en kan de komende jaren verder verbonden worden aan de ontwikkeling van publieke mobiliteit. Hierbij zal regie op de samenwerking van de verschillende programma's en inhoudelijke projecten (de pijlers van publieke mobiliteit) die beschreven staan in de Agenda publieke mobiliteit nodig zijn.

Verankering MPvE in de omgevingsverordening

De kennis en ervaring die wordt opgedaan in de vorming van dit handelingsperspectief kunnen in de toekomst worden benut bij de verdere ontwikkeling van een Mobiliteitsprogramma van Eisen voor gebiedsontwikkeling. Mocht de provincie op termijn besluiten om onderdelen hiervan juridisch te verankeren, bijvoorbeeld via de Omgevingsverordening, dan vormt het handelingsperspectief hiervoor een waardevolle inhoudelijke basis. Door nu een handelingsperspectief vast te stellen wordt de mogelijkheid opgehouden om opgedane inzichten op een later moment te benutten, zonder vooruit te lopen op resultaten van lopende projecten (pilots) en eventuele toekomstige beleids- of besluitvorming.

Ontwikkelingen volgen en kennis toepassen

De markt, regelgeving en praktijk van deelmobiliteit ontwikkelen snel. De provincie volgt deze ontwikkelingen en benut de lessen uit pilots, regionale systemen, gemeentelijke initiatieven en het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit. Zo kan de provincie haar inzet aanpassen aan wat in de praktijk werkt en aan nieuwe inzichten over onder meer toegankelijkheid, betaalbaarheid, data en regulering.

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

The Creative Hub

Copyright

© Gehele of gedeeltelijke overneming, reproductie of openbaarmaking van de Aanbestedingstukken, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande Schriftelijke toestemming van de auteursrechthebbende is verboden, behoudens de beperkingen bij de wet gesteld. Het verbod betreft ook gehele of gedeeltelijke bewerking.

KvK nr.: 34362354 BTW nr.: NL.0010.03.124.B.08

Haarlem, september 2026