

Jaarverslag 2025 Openbaar Vervoer Provincie Noord-Holland

Lees verder



Samenvatting – infographic

OPENBAAR VERVOER 2025

Provincie Noord-Holland

Onze rol:

De provincie is opdrachtgever voor het openbaar vervoer (bus).



Van A naar B

De provincie zorgt dat Noord-Holland bereikbaar is



Routeplanning

De provincie bepaalt samen met vervoerder waar de bussen rijden



Financiële rol

De provincie betaalt een deel van elke busrit

🕒 = % ritten op tijd
⚡ = % elektrisch gereden km
👤 = aantal instappers

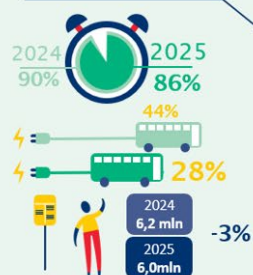


-14 miljoen autoritten



-12,6 kton CO2

Noord-Holland Noord



Oordeel OV-klientenbarometer

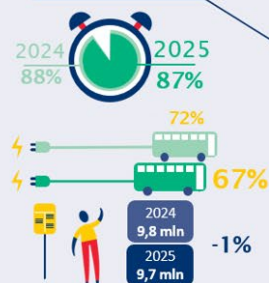


Aantal reizigers gestabiliseerd na jaren van groei



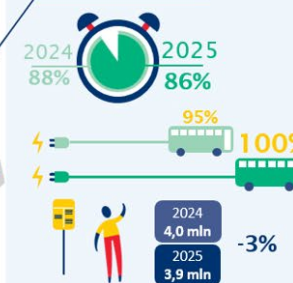
Kleine daling van 2%

Haarlem - IJmond



Vervoerregio Amsterdam
= opdrachtgever voor het OV in de regio Amsterdam

Gooi & Vechtstreek



Ontwerp & illustratie: Jfalmir Haagsman 2021

Inhoud

Voorwoord	1 Samenvatting – kerncijfers 2025	2 Inleiding	3 Grote invloeden busvervoer in 2025
	4 Aanbod van openbaar vervoer	5 Gebruik van openbaar vervoer	6 Kwaliteit van openbaar vervoer
	7 Financiën	Dataverantwoording/Disclaimer Alle cijfers in dit jaarverslag zijn volgens opgave van de concessiehouder, tenzij anders aangegeven. In alle zorgvuldigheid zijn deze cijfers samengebracht in dit jaarverslag. Aan deze publicatie kunnen geen rechten ontleend worden. Druk- en zetfouten voorbehouden. De jaarverslagen worden opgesteld op basis van de dan bekende cijfers. Cijfers uit voorgaande jaren kunnen beperkt afwijken van eerdere jaarverslagen als gevolg van correcties of bijstellingen. De meest recente rapportages met cijfers zijn dan leidend.	



Voorwoord

Hierbij bied ik u het Jaarverslag 2025 – Openbaar Vervoer provincie Noord-Holland aan. Zoals altijd wordt in dit jaarverslag ingegaan op het aanbod en de kwaliteit van het openbaar vervoer dat in 2025 in opdracht van de provincie Noord-Holland reed.

Openbaar vervoer voor iedereen

Eind 2025 mocht ik op bezoek bij Heliomare om met de leerlingen aan de hand van een educatief spel in virtual reality laagdrempelig en speels kennismaken met het openbaar vervoer. Tijdens de lessen leren de jongeren in een veilige, virtuele omgeving hoe zij zelfstandig met de bus of de trein kunnen reizen. Wij als provincie stellen het lespakket met Virtual OV gratis beschikbaar aan alle praktijkscholen en VSO-scholen in onze concessiegebieden. Een aantal van hen heb ik later in Haarlem mogen ontvangen na hun zelfstandige ov-reis, om te laten zien dat zij de lessen ook in praktijk konden brengen. Ook met een uitgevallen trein als extra hindernis lukte het hen goed om te reis te maken. Een mooie prestatie! Naast het verbeteren van visuele en fysieke toegankelijkheid van haltes, ben ik trots hiermee ook bij te dragen aan de mentale bereikbaarheid van ons openbaar vervoer.

Aanbesteding NoordWest Noord-Holland

Afgelopen jaar stond ook in het teken van het vormgeven van de eisen en de aanbesteding van de nieuwe concessie NoordWest Noord-Holland. Naast de vaste zienswijzen en gesprekken met vervoerders, hebben ook inwoners en reizigers hun mening en ideeën over ons busvervoer meegegeven. Samen met onder andere de Visie Publieke Mobiliteit en het in 2025 vastgestelde Ontwikkelperspectief OV Zuid-Kennemerland IJmond diende dit als inbreng voor de vervoerders om hun aanbieding vorm te geven. Na een zorgvuldige aanbesteding heeft Arriva een aanbod gedaan om de nieuwe vervoerder van het gebied te worden. Ik ben verheugd dat Arriva zich heeft ingeschreven voor de nieuwe concessie van NoordWest Noord-Holland en de samenwerking met ons aan wil gaan om goed openbaar vervoer te blijven bieden in dit deel van de provincie. De komende tijd zal uit de beoordeling blijken of zij voldoen aan de criteria die we de afgelopen maanden hebben geformuleerd om het openbaar vervoer in dit deel van de provincie goed te houden.

Verder dan de lijnbus

In 2025 zijn stappen gezet in de uitvoering van onze Visie Publieke Mobiliteit, waar wij trots op mogen zijn. In de Kop van Noord-Holland zet Nabogo zich in om via carpools op een duurzame manier de bereikbaarheid te vergroten. Met nieuwe vraaggestuurde bussen in de Gooi en Vechtstreek zijn nu op aanvraag plekken bereikbaar geworden met de bus, waar een lijnbus simpelweg niet doelmatig is, zoals recreatieve bestemmingen als het plassengebied, het Muiderstot en Ankeveen. Daarnaast is er een samenwerkingsovereenkomst aangegaan met de gemeenten van de regio Gooi en Vechtstreek, de Regio Amersfoort en de provincie Utrecht om in de Gooicorridor een deelfietsconcessie te realiseren. Vanaf 2026 kunnen reizigers deelfietsen vanaf verschillende haltes en stations huren om naar locaties te komen die voorheen slecht of niet bereikbaar waren. Met dit soort concepten proberen wij de duurzame ketenreis van en naar meer plekken beschikbaar te maken en zetten wij de volgende stappen naar het toekomstbestendig openbaar vervoer waar Staatssecretaris Bertram onlangs toe opriep in de Tweede Kamer.

Het afgelopen jaar hebben wij weer op veel aspecten van ons openbaar én publiek vervoer gewerkt aan verbetering, zowel voor de reiziger van vandaag als voor het systeem van de toekomst. Dat doen wij natuurlijk niet alleen, maar met onze vervoerders, gemeenten, mede-vervoersautoriteiten, reizigersorganisaties en vrijwilligers. Graag dank ik iedereen voor hun inzet voor ons Noord-Hollandse ov-systeem en de goede samenwerking.



1 Kerncijfers 2025



1 Kerncijfers 2025

Gebruik van het Openbaar Vervoer in Noord-Holland

Aantal reizigerskilometers (x miljoen): reguliere buslijnen + buurtbussen
(op basis van: OV chip, studenten OV, Ticketbox, Pin-Only)

Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem-IJmond	Noord-Holland Noord
2021	24,1	40,5	34,7
2022	33,9	54,5	47,4
2023	36,9	57,0	52,1
2024	41,4	65,6	53,5
2025	42,2	65,0	52,5

Bron: Connexxion/Transdev

Vertrekpunctualiteit

Percentage bussen op tijd: vertrekpunctualiteit -60 seconden tot 180 seconden

Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem-IJmond	Noord-Holland Noord
2021	89,7%	91,3%	93,9%
2022	84,8%	89,9%	92,2%
2023	88,3%	88,0%	91,0%
2024	87,6%	88,4%	90,2%
2025	85,9%	86,7%	86,3%

Bron: Connexxion/Transdev



Rituitval

Percentage rituitval in dienstregelingsuren (norm=max 0,2%)

Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem-IJmond	Noord-Holland Noord
2021	0,24%	0,27%	0,17%
2022*	3,51%	2,98%	2,52%
2023	1,75%	1,06%	0,53%
2024	1,98%	0,94%	0,71%
2025	1,59%	1,24%	0,33%

Bron: Connexxion/Transdev

*exclusief stakingsdagen

Reizigerstevredenheid

Aantal klachten

Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem-IJmond	Noord-Holland Noord
2021	236	764	574
2022	887	1.155	1.019
2023	828	1.350	848
2024	979	1.282	1.041
2025	1.579	2.021	1.480

Bron: Connexxion/Transdev

Sociale veiligheid

Aantal incidenten/calamiteiten sociale veiligheid gemeld door chauffeur

Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem-IJmond	Noord-Holland Noord
2021	96	333	198
2022	84	355	125
2023	66	283	122
2024	74	293	136
2025	75	383	163

Bron: Connexxion/Transdev



Zero Emissie

Aandeel elektrische bussen (percentage van totaal; meetpunt 31 december)

Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem-IJmond	Noord-Holland Noord
2021	0%	73%	69%
2022	42%	74%	65%
2023	79%	76%	65%
2024	100%	76%	58%
2025	100%	71%	49%

Bron: Connexxion/Transdev

Aandeel elektrische dienstregelingskilometers (percentage van totaal)

Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem-IJmond	Noord-Holland Noord
2021	0%	67%	57%
2022	15%	67%	54%
2023	48%	67%	56%
2024	95%	72%	44%
2025	100%	67%	28%

Bron: Connexxion/Transdev



Financiën

Exploitatatiebijdrage (miljoen €)*			
Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem-IJmond	Noord-Holland Noord
2021	10,8	15,8	19,0
2022	13,2	16,9	21,1
2023	14,3	16,9	25,4
2024	13,6	20,7	28,0
2025	14,9	18,8	27,3

Bron: PNH

Reizigersopbrengsten (miljoen €)			
Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem-IJmond	Noord-Holland Noord
2021	5,9	16,0	10,4
2022	7,7	19,9	13,2
2023	8,9	22,0	15,1
2024	9,8	22,0	15,6
2025	9,9	22,8	14,3

Bron: Connexxion/Transdev

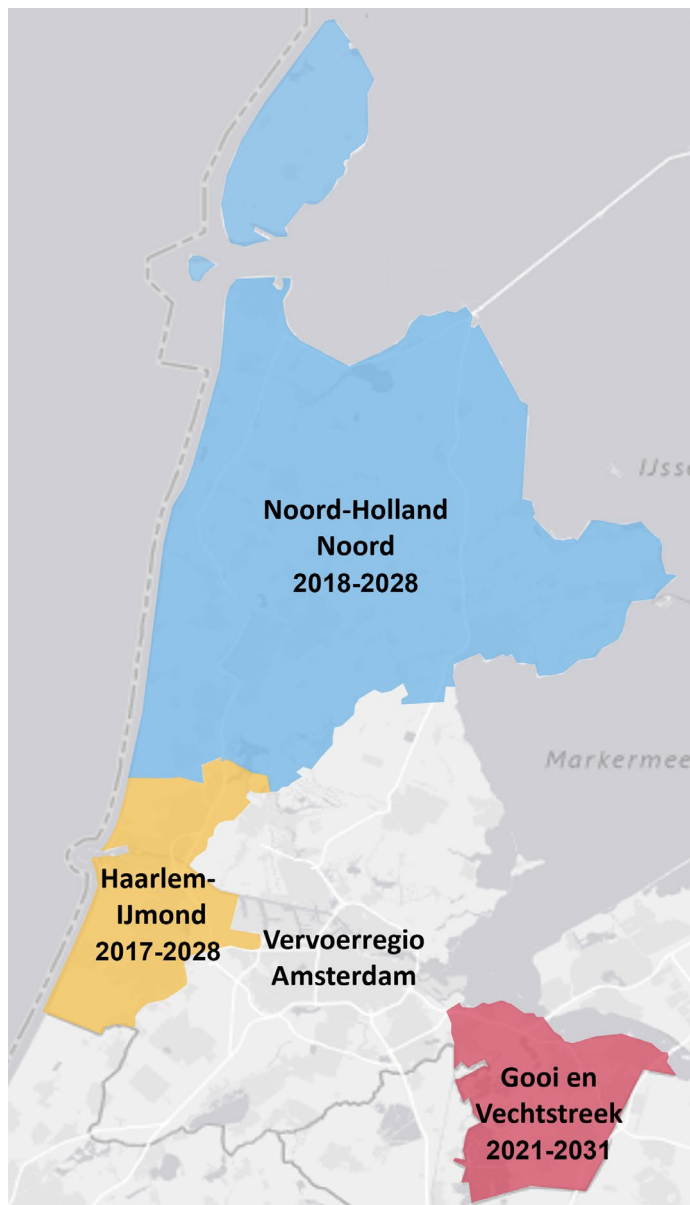
Aantal gereden dienstregelingsuren (DRU's)			
Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem-IJmond	Noord-Holland Noord
2021	172.097	320.739	301.642
2022	172.587	309.747	298.886
2023	168.804	286.805	292.943
2024	170.783	285.890	271.827
2025	173.120	301.260	293.302

Bron: Connexxion/Transdev



2 Inleiding





Afbeelding 1. Concessiegebieden onder opdrachtgeverschap van de provincie Noord-Holland (bron: PNH)

2 Inleiding

De rol van de provincie in het openbaar vervoer

De provincie is verantwoordelijk voor het verlenen en beheren van concessies aan vervoerbedrijven die het openbaar vervoer moeten verzorgen in de provincie. In deze concessies zijn kwaliteits- en prestatieafspraken vastgelegd waar de vervoerder zich aan moet houden. Dit is een wettelijke verplichting ([Wet personenvervoer 2000](#)), waarvoor de provincie geld krijgt van het Rijk. De provincie Noord-Holland is opdrachtgever voor het openbaar vervoer in drie gebieden in de provincie: Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek. Voor het openbaar vervoer in Amsterdam en de regio's Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland is niet de provincie, maar de Vervoerregio Amsterdam verantwoordelijk (zie voor meer informatie <http://www.vervoerregio.nl>).

Wat is een concessie?

Wettelijk is bepaald dat het stads- en streekvervoer alleen verricht kan worden door vervoerders aan wie toestemming (een concessie) is verleend. Een concessie geeft aan een vervoerder het alleenrecht om onder voorwaarden het openbaar vervoer te verzorgen in een bepaald gebied voor een bepaalde tijd. De vervoerder verzorgt het openbaar vervoer in dat gebied en is verantwoordelijk voor het beheer en het onderhoud van de bussen. De provincie is concessieverlener en verleent dit exclusieve recht aan de vervoerder. Als opdrachtgever stelt de provincie eisen aan de vervoerder. De provincie betaalt de vervoerder vervolgens jaarlijks een bijdrage voor de uitvoering van het busvervoer.

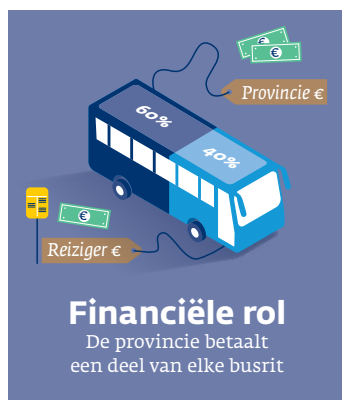
Hoe kiezen we een vervoerder?

De provincie verleent een concessie na een [Europese aanbesteding](#). Via deze openbare aanbesteding wordt bepaald welk vervoerbedrijf het regionale openbaar vervoer verzorgt in opdracht van de provincie Noord-Holland. Het bedrijf dat het beste vervoer en de beste dienstverlening biedt voor de beschikbare financiële middelen mag het regionale vervoer verzorgen. Het vervoerbedrijf krijgt via de aanbesteding een concessie voor een bepaalde regio en heeft dan in een bepaalde periode het alleenrecht om het openbaar vervoer te verzorgen. Op dit moment bereiden wij zo'n aanbesteding voor, waarbij de huidige concessies Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond in 2028 samengevoegd zullen worden tot één concessie: NoordWest Noord-Holland.

Hoe ziet het financiële plaatje er uit?

Het openbaar vervoer in Nederland wordt vanuit de overheid gesubsidieerd om tot een aantrekkelijk aanbod van vervoer en tarieven te komen. De bijdrage voor de Noord-Hollandse concessies wordt grotendeels gebaseerd op het aantal gereden dienstregelingssuren: de hoeveelheid uren die de bussen nodig hebben om





de dienstregeling te rijden. De bijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd volgens de landelijk vastgestelde indexatie, de 'Landelijke Bijdrage Index' (zie www.dova.nu), op basis van de brandstof- of energiekosten en de personeelskosten. De vervoerder ontvangt – naast de bijdrage van de provincie – inkomsten uit de reizigersopbrengsten. Voor toekomstbestendig openbaar vervoer is het belangrijk dat de reizigersopbrengsten in een redelijke verhouding staan tot de bijdrage van de opdrachtgever. Deze verhouding staat binnen het openbaar vervoer bekend als 'de kostendekkingsgraad'. Hoe hoger de kostendekkingsgraad, des te meer de kosten van het openbaar vervoer gedekt worden door de opbrengsten die uit het reizigersgebruik afkomstig zijn. In hoofdstuk 6. *Financiën* is te lezen hoe deze verhouding de afgelopen jaren voor onze concessies was.

Hoe zorgen we dat de kwaliteit van het openbaar vervoer goed is?

De provincie controleert regelmatig of de vervoerder zich houdt aan de eisen in afgesloten contracten en uit onderlinge afspraken. De provincie en de vervoerder werken zo samen om het openbaar vervoer aantrekkelijk en van goede kwaliteit te houden voor reizigers. Dit wordt onder andere getoetst met behulp van zogenaamde 'mystery guests'. Deze reizigers beoordelen in opdracht van de provincie anoniem de kwaliteit van het openbaar vervoer op ongeveer tachtig punten. De punten komen uit de programma's van eisen van de drie concessies. Elke week ontvangen de provincie en de vervoerder de resultaten van deze controles. Als er tekortkomingen, defecten of storingen zijn, vragen zij de concessiehouders en wegbeheerders om actie te ondernemen.

Jaarlijks worden ook de reizigers bevraagd wat zij vinden van het busvervoer. Dit gebeurt onder andere via de OV-Klantenbarometer van het CROW. In hoofdstuk 5.2 Reizigerstevredenheid staat hier meer informatie over.

Bij elke busrit verzamelt de provincie gegevens, zoals aankomst- en vertrektijden en de bezettingsgraad van de bus. Concessie-beheerders kunnen deze gegevens bekijken via het Modelinformatieprofiel Openbaar Vervoer (MIPOV) en gebruiken om het reiscomfort te verbeteren en de inzet van bussen efficiënter te maken. De provincie werkt hiervoor samen met de vervoerder, andere opdrachtgevers voor het openbaar vervoer, de Vervoerregio Amsterdam, gemeenten, belangenorganisaties, buurtbusverenigingen en de reizigersorganisatie ROCOV.

Meer weten over het ov en de werking van ov-concessies? [CROW publicatie: OV voor Statenleden](#).



3 Ontwikkelingen busvervoer in 2025





3 Ontwikkelingen busvervoer in 2025

Het openbaar vervoer ontwikkelt zich elk jaar op allerlei aspecten. Hieronder volgen enkele hoogtepunten uit het jaar 2025.

Vraaggestuurd vervoer Gooi en Vechtstreek

Meer plekken in de concessie Gooi en Vechtstreek zijn per bus bereikbaar geworden door de introductie van vraaggestuurde bussystemen. Zo heeft men nu de mogelijkheid om op aanvraag met OV-op-Maat van [Ankeveen](#) naar Hilversum te reizen en in de warmere maanden maakt de [VechtpassenExpress](#) de Loosdrechtse Plassen beter bereikbaar en biedt zo een alternatief voor de auto.

Toegankelijk openbaar vervoer

Jaarlijks stelt de provincie subsidies beschikbaar om haltes visueel en motorisch toegankelijk te maken voor mensen met een beperking. In 2025 zijn via deze regeling 60 haltes aangepast, bijvoorbeeld door ribbeltegels neer te leggen of de haltehoogte aan te passen zodat met een rolstoel makkelijk in de bus is te komen. Daarnaast is er vanaf 2025 ook aandacht voor toegankelijkheid voor mensen met een mentale beperking. Een lespakket Virtual OV is gratis aangeboden door de provincie aan scholen voor voortgezet speciaal onderwijs en praktijkscholen binnen onze concessiegebieden. Zo kunnen jongeren dankzij virtual reality veilig oefenen met reizen in het ov.

Meldpunt Sociale Veiligheid

In 2025 ontstond een breed maatschappelijk debat over de veiligheid van vrouwen op straat. In augustus ging in dat kader de campagne 'Wij eisen de nacht op' van start. Op 29 september werd in PS unaniem een motie aangenomen over 'Vrouwenveiligheid in de openbare ruimte'. Hierop is een meldpunt ingericht voor inwoners om plekken aan te wijzen waar zij zich onveilig voelen. Door middel van schouwen langs provinciale fietsroutes, wegen en bushaltes zijn problemen in kaart gebracht en waar mogelijk al verholpen. Minder makkelijk te verhelpen onveilige locaties worden meegenomen in een vervolgonderzoek, waarin de provincie in samenwerking met vrouwen en experts effectieve maatregelen gaat onderzoeken.

Aanbesteding nieuwe concessie NoordWest Noord-Holland

De voorbereidingen voor de aanbesteding van de samengevoegde concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord waren in volle gang in 2025. Zo werden de resultaten van het behoefteonderzoek onder reizigers geanalyseerd. Ruim 2500 reizigers lieten weten waarom zij wel of niet voor de bus kiezen als



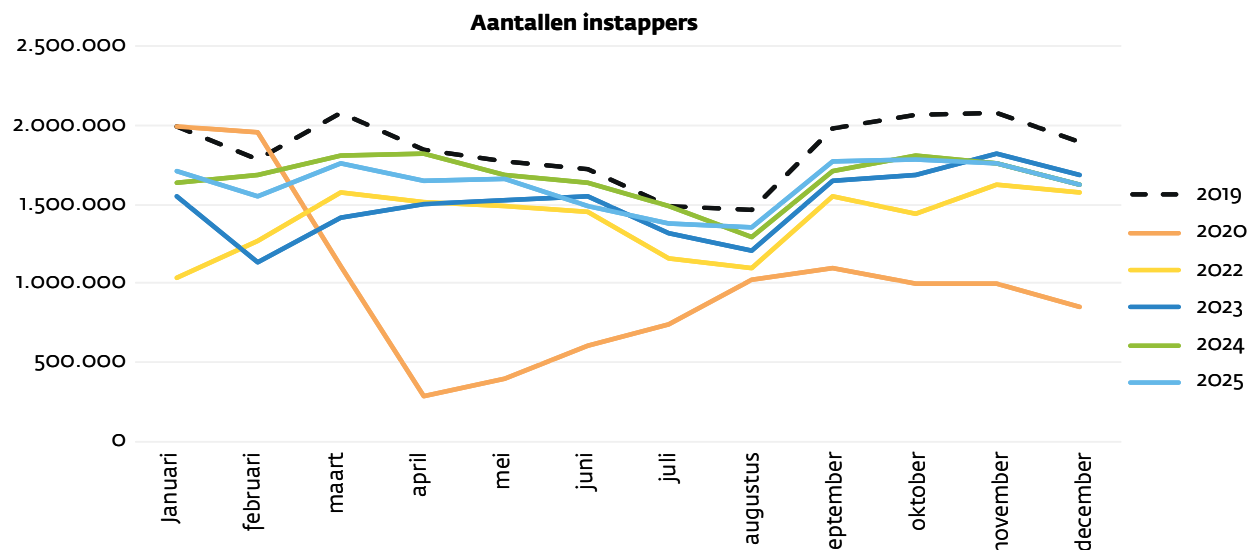
vervoermiddel en wat hierin beter kan.. Met Provinciale Statenleden werd een serious game gespeeld om speels de ideeën over het ov te toetsen. Dit resulteerde uiteindelijk in een Programma van Eisen, die bepalen waar de aanbiedingen van de vervoerders aan moeten voldoen. Eind 2026 wordt bekend welke vervoerder er in de nieuwe concessie NoordWest Noord-Holland gaat rijden.

Strategische stroomaansluitingen bieden zekerheid

In de huidige concessies Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond werkte de provincie in 2025 aan het vastleggen van strategische activa en stroomaansluitingen. Er zijn afspraken gemaakt over strategische activa, zoals stallingen en laadpunten. Het doel is om vervoerders duidelijkheid te geven, zodat bij de start van de concessie NoordWest Noord-Holland in juli 2028 zoveel mogelijk busvervoer op basis van zero-emissie mogelijk is. De schaarste op de energiemarkt blijft daarbij een risico.

Gebruik van het ov: aantal instappers

Het aantal instappers in 2025 is voor het eerst sinds jaren gedaald ten opzichte van het voorgaande jaar. In de Noord-Hollandse busconcessies maakten reizigers 2% minder ritten dan in 2024. Daarmee lijkt er een einde aan het herstel van de reizigers-aantallen sinds de coronapandemie in 2020 en 2021. In *Grafiek 1* is te zien hoe het aantal instappers per maand de laatste twee jaar de stippellijn van 2019 benaderd. In 2025 is het aantal dus niet dichterbij gekomen. Het duidt wellicht op een nieuw evenwicht, waarbij het opvallend is dat juist de zomermaanden het meeste herstel laten zien. Ook moet gezegd worden dat er nog altijd minder bussen rijden dan in 2019 wegens materiele en personele problemen, waardoor de vergelijking wellicht wordt scheef getrokken.



Grafiek 1. Aantal instappers per maand in de drie concessies van de provincie Noord-Holland (Bron: MIPOV).



Wegens een methodebreuk bij het CBS in de bepaling van de zogeheten modal split (hoe verdeelt het aantal reizigers zich over de verschillende vormen van vervoer), zijn er nog geen gegevens beschikbaar van het jaarlijkse Onderweg in Nederland-onderzoek (ODiN). Het is bijvoorbeeld interessant of de opkomst van de elektrische fiets ervoor zorgt dat het aantal fietsritten toeneemt of dat de elektrische fiets een deel van de ritten met het openbaar vervoer of de auto vervangt.

Aandeel per vervoerwijze in totale vervoerprestatie van personen van 6 jaar of ouder				
Jaar	Auto	OV	Fietsen/lopen	Overig
2021	66%	11%	17%	6%
2022	64%	13%	16%	7%
2023	64%	15%	14%	7%
2024	61%	18%	14%	7%
2025	NB	NB	NB	NB

Bron: CBS, ODiN (2019-2024)



4 Aanbod van openbaar vervoer



4 Aanbod van openbaar vervoer

Het busvervoer in onze concessiegebieden moet bijdragen aan het doel om heel Noord-Holland goed bereikbaar te houden en te maken, ook voor mensen zonder auto. In dit hoofdstuk geven we een overzicht van het openbaar vervoer zoals dat in Noord-Holland wordt aangeboden. In hoofdstuk 5 zal er meer worden uitgeweid over het gebruik van dit vervoeraanbod.

Nog altijd is het moeilijk om het aanbod van busvervoer op het gewenste niveau te krijgen. Het materiaal voor het benodigde onderhoud van de bussen is niet altijd voorhanden en personeelstekorten bij de vervoerder zorgen ervoor dat in de concessies niet de hoeveelheid uren gereden kunnen worden die op voorhand waren afgesproken (dienstregelingsuren; DRU's). Wel zijn er in 2025 goede stappen gezet in het vergroten van het aanbod ten opzichte van 2024. Samen met de vervoerder wordt er gestreefd naar verdere opschaling van de hoeveelheid ritten die gemaakt worden.

Aantal gereden dienstregelingsuren (DRU's)

Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem IJmond	Noord-Holland Noord
2019	177.606	338.044	323.540
2021	172.097	320.739	301.642
2022	172.587	309.747	298.886
2023	168.804	286.805	292.943
2024	170.783	285.890	271.827
2025	173.120	301.260	293.302

Verskillende vormen van openbaar vervoer

In de provincie Noord-Holland worden de volgende vormen van openbaar vervoer aangeboden:

R-net lijnen/ Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)

Dit zijn lijnen die met een hoge frequentie en relatief hoge gemiddelde snelheid grote groepen reizigers over langere afstanden vervoeren.

Stads- en streeklijnen

De lijnen die een normale dienstregeling volgen gedurende de dag, maar minder frequent rijden en in sommige gevallen minder direct van begin- naar eindlocatie. Deze lijnen hebben vaak een functie in het ontsluiten van gebieden en rijden daarmee meer door de verschillende wijken van een gebied.



Bron: Connexxion (2025, bewerkt).



Spitslijnen/scholierenlijnen

Sommige verbindingen zijn vooral in de spitsuren gewenst voor grote stromen forensen, scholieren of studenten. Door het inzetten van extra bussen in deze drukke periode, kan de druk op het systeem worden verlicht.

Nachtlijnen

Om ook op latere tijdstippen nog reisopties met het ov te hebben, wanneer laat gewerkt wordt, of genoten wordt van horeca en cultuur in grote steden, zijn er nachtbusen. Deze rijden in lage frequentie in de nachtelijke uren.

Flexlijnen

De vervoersvraag op sommige lijnen is zo laag, dat de bus een groot deel van de tijd leeg rond zou rijden. Daar zetten we dan flexibel vervoer in: de bus moet daar vooraf worden aangevraagd door de reiziger.

Buurtbussen

Buurtbussen worden gereden door vrijwilligers in door de provincie beschikbaar gestelde busjes. Er zijn 11 buurtbuslijnen in Noord-Holland Noord en 1 lijn in Haarlem-IJmond.

Spreiding openbaar vervoer

Op de afbeelding hieronder zijn de verschillende buslijnen in de provincie Noord-Holland aangegeven, voor de gebieden Gooi en Vechtstreek, Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. De originele lijnennetkaarten zijn te vinden op de site van [Connexxion](#).



5 Gebruik van openbaar vervoer



5 Gebruik van openbaar vervoer

Het aanbod van openbaar vervoer krijgt pas echt waarde als men het ook gebruikt. Via verschillende indicatoren krijgt de provincie inzicht in het reisgedrag binnen de concessies, waaronder het aantal reizigerskilometers, het aantal instappers en de reizigersgroei. In 2025 zien wij voor het eerst sinds het uitbreken van de coronapandemie dat de groei het aantal instappers in alle concessies vrijwel tot een halt is gekomen. In Gooi en Vechtstreek werden nog wel iets meer kilometers gereisd, maar dit heeft dus vooral te maken met gemiddeld langere reizen die gemaakt zijn. Er wordt nu nog met een afgeschaalde dienstregeling gereden in Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. De komende jaren zal de inzet van bussen groeien en daarmee volgt waarschijnlijk ook een groei in het gebruik.



Aantal reizigerskilometers (x miljoen): reguliere buslijnen + buurtbussen
(op basis van: OV chip, studenten OV, Ticketbox, Pin-Only)

Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem- IJmond	Noord-Holland Noord
2021	24,1	40,5	34,7
2022	33,9	54,5	47,4
2023	36,9	57,0	52,1
2024	41,4	65,6	53,5
2025	42,2	65,0	52,5

Bron: Connexxion/Transdev

Aantal instappers reguliere lijnen (miljoen)
(op basis van: OV chip, studenten OV, Ticketbox, Pin-Only)

Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem- IJmond	Noord-Holland Noord
2021	2,4	6,4	4,1
2022	2,9	8,4	5,6
2023	3,5	8,7	5,9
2024	4,0	9,8	5,9
2025	3,9	9,7	5,7

Bron: Connexxion/Transdev

Aantal instappers buurtbussen (op basis van: OV chip, studenten OV, Ticketbox, Pin-Only)			
Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem- IJmond	Noord-Holland Noord
2021	-	5.447	108.125
2022	-	13.781	230.645
2023	-	15.244	281.646
2024	-	16.973	307.251
2025	-	15.692	290.940

Bron: Connexxion/Transdev

Jaar	Aantal instappers Texelhopper (excl. lijn 28)
2021	92.287
2022	118.348
2023	128.137
2024	135.115
2025	107.316

Bron: Connexxion/Transdev

Reizigersgroei 2024 – 2025 (miljoen) (op basis van: OV chipkaart, studenten OV, Ticketbox, Pin-Only)						
Gooi en Vechtstreek	Aantal reizigerskilometers			Aantal instappers		
	2024	2025	Groei/daling	2024	2025	Groei/daling
Reguliere lijnen	41,4	42,2	+2%	4,0	3,9	-0%
Totaal	41,4	42,2	+2%	4,0	3,9	-0%
Haarlem-IJmond	Aantal reizigerskilometers			Aantal instappers		
	2024	2025	Groei/daling	2024	2025	Groei/daling
Reguliere lijnen	65,5	65,0	-1%	9,8	9,7	-2%
Buurtbussen	0,07	0,07	-6%	0,02	0,02	-7%
Totaal	65,6	65,0	-1%	9,8	9,7	-2%
Noord-Holland Noord	Aantal reizigerskilometers			Aantal instappers		
	2024	2025	Groei/daling	2024	2025	Groei/daling
Reguliere lijnen	51,0	50,2	-2%	5,9	5,7	-4%
Buurtbussen	2,5	2,3	+13%	0,31	0,29	-5%
Totaal	53,5	52,5	-2%	6,2	6,0	-4%

Bron: Connexxion/Transdev



6 OV-Kwaliteit



6 Kwaliteit van openbaar vervoer

De reizigers in ons openbaar vervoer moeten een aangename en soepele reis ervaren. De provincie vindt het belangrijk dat reizigers zich prettig voelen in het ov en het een fijne en betrouwbare reisoctie biedt. Een goede kwaliteit van het openbaar vervoer maakt het gebruik ervan aantrekkelijker, waarmee de keuze voor deze duurzame vorm van mobiliteit vaker wordt gemaakt. De provincie stelt daarom eisen aan de betrouwbaarheid van het aanbod, de ervaren kwaliteit van reizigers en het beperken van de uitstoot door het rijden met elektrische bussen.

Betrouwbaarheid dienstregeling (rituitval en punctualiteit)

Het is belangrijk dat reizigers kunnen rekenen op een betrouwbare dienstverlening van het openbaar vervoer. Een hoge punctualiteit en een lage rituitval zijn goede indicatoren van een betrouwbare dienstregeling.

Punctualiteit

Als je de bus neemt, moet je ervan uit kunnen gaan dat deze zich houdt aan de dienstregeling. Als de bus te laat vertrekt, dan is de kans groot dat je te laat op een overstaplocatie of je bestemming komt. Vertrekt de bus te vroeg, dan kan het zijn dat je onnodig moet wachten op de volgende bus. Een bus vertrekt punctueel als de bus niet meer dan 60 seconden te vroeg of 180 seconden te laat is vertrokken van belangrijke (meet)haltes.

In alle concessies is de norm voor vertrekpunctualiteit (85%) in 2025 niet overschreden, maar de laatste jaren staat de punctualiteit wel onder druk. Ook dit jaar is er in elke concessie sprake van een daling in de punctualiteit. Mede door een grotere hoeveelheid rituitval zijn de marges in de dienstregeling klein.

Percentage bussen op tijd: vertrekpunctualiteit -60 seconden tot 180 seconden			
Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem- IJmond	Noord-Holland Noord
2021	89,7%	91,3%	93,9%
2022	84,8%	89,9%	92,2%
2023	88,3%	88,0%	91,0%
2024	87,6%	88,4%	90,2%
2025	85,9%	86,7%	86,3%

Bron: Connexxion/Transdev



Rituitval

Naast het niet op tijd vertrekken van een bus, kunnen reizigers overlast ervaren door het uitvallen van een rit. Het uitvallen kan verschillende oorzaken hebben, zoals ziekte onder het personeel zonder vervanging, heftige weersomstandigheden of te grote vertragingen onderweg. De norm voor rituitval is 0,2%. Dit betekent dat maximaal 0,2% van het aantal dienstregelings-uren mag uitvallen.

De laatste jaren lukt het vervoerders in het hele land niet om de rituitval te beperken. Tekorten zorgden er ook in 2025 voor dat ritten niet gereden konden worden door gebrek aan chauffeurs of werkend materieel. In geen van onze drie concessies wordt de norm gehaald. In gesprekken met de vervoerder wordt er maandelijks gekeken naar de rituitval en de onderliggende oorzaken. Samen zoeken we naar oplossingen om de rituitval te beperken en zo snel mogelijk weer tot een acceptabele rituitval te komen. De vervoerder werkt hard om nieuwe chauffeurs en monteurs te werven en op te leiden.

Percentage bussen op tijd: vertrekpuntualiteit -60 seconden tot 180 seconden			
Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem- IJmond	Noord-Holland Noord
2021	0,24%	0,27%	0,17%
2022*	3,51%	2,98%	2,52%
2023	1,75%	1,06%	0,53%
2024	1,98%	0,94%	0,71%
2025	1,59%	1,24%	0,33%

Bron: Connexxion/Transdev

*inclusief stakingsdagen

Reizigerstevredenheid

De cijfers over vertrekpuntualiteit en rituitval kunnen los van de reiziger worden gemeten. Ze gaan over afspraken tussen de provincie en de vervoerder. De beleving en de waardering van de kwaliteit van het Noord-Hollands busvervoer wordt door de reizigers zelf gevormd.

OV-klantenbarometer

In de OV-klantenbarometer, een landelijk onderzoek van het CROW (kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid), worden reizigers onderweg gevraagd om hun oordeel over verschillende aspecten van de rit in een schriftelijke enquête aan te geven. Aan de OV-klantenbarometer kan vervolgens worden afgelezen hoe het ov door de klanten wordt gewaardeerd. De barometer helpt de provincie om de klantwaardering in de 3 concessiegebieden te vergelijken en te verbeteren.

Dit jaar hebben wij een daling gezien in de gemeten waardering voor de concessies Gooi en Vechtstreek en Haarlem-IJmond. Hoewel de cijfers 7,7 (Gooi en Vechtstreek) en 7,6 (Haarlem-IJmond) nog steeds een ruime voldoende weergeven, is het goed om dit signaal op te pakken. De waardering voor Noord-Holland Noord steeg juist licht met 0,1 naar een 8,0. De belangrijkste aandachtspunten die door reizigers werden meegegeven betroffen, zoals vrijwel elk jaar, de frequentie en de puntualiteit van



de ritten. Samen met de vervoerder is, mede naar aanleiding van dit onderzoek, gestart met verbeterplannen voor verschillende aspecten van de concessies.

In de onderstaande tabel wordt het reizigersoordeel per concessie per jaar weergegeven. Voor een uitgebreid inzicht in de beoordeling van de verschillende concessies en onderdelen kan de site van de [CROW OV-klantenbarometer](#) worden geraadpleegd.

Algemeen reizigersoordeel OV-klantenbarometer			
Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem -IJmond	Noord-Holland Noord
2021	8,2	8,2	8,0
2022	8,0	8,1	8,1
2023	8,2	8,0	8,1
2024	8,0	8,0	7,9
2025	7,7	7,6	8,0

Bron: Connexxion/Transdev

Aantal klachten

Ook wanneer er geen enquêteur aanwezig is, is het belangrijk om feedback van reizigers te ontvangen. Wanneer reizigers een klacht hebben, kunnen zij dit bij de vervoerder melden en wordt deze geregistreerd. Op deze manier kan de bron van het probleem zo goed mogelijk achterhaald worden en mogelijk verholpen.

Het aantal klachten bij de vervoerder is aanzienlijk gestegen ten opzichte van het jaar 2024. Dit had met name te maken met defecten en storingen met betrekking op de in- en uitcheckapparatuur: 1.574 van de 5.070 (31%). Daarnaast kwamen de meeste klachten binnen over de punctualiteit, rituitval en de houding van het personeel. Een overzicht van de klachten per categorie en concessie is te vinden in de onderstaande tabellen.

Aantal klachten			
Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem IJmond	Noord-Holland Noord
2021	236	764	574
2022	887	1.155	1.019
2023	828	1.350	848
2024	979	1.282	1.041
2025	1.579	2.021	1.470

Bron: Connexxion/Transdev



Aantal klachten per categorie					
Gooi en Vechtstreek		Haarlem-IJmond		Noord-Holland Noord	
Defecte OV-chipapparatuur/storingen	632	Defecte OV-chipapparatuur/storingen	585	Defecte OV-chipapparatuur/storingen	357
Rituitval	270	Rituitval	342	Punctualiteit	289
Punctualiteit	188	Houding van personeel	328	Rituitval	203
Verkeerd / vergeten uit te checken	155	Punctualiteit	255	Houding van personeel	201
Houding van personeel	110	Rijstijl chauffeur/bestuurder	167	Verkeerd/vergeten uit te checken	158
Sociale veiligheid	90	Verkeerd/vergeten uit te checken	155	Sociale veiligheid	111
Rijstijl chauffeur / bestuurder	71	Sociale veiligheid	134	Rijstijl chauffeur/bestuurder	100
Overig	32	Overig	21	Beschikbaarheid van zitplaatsen	27
Kwaliteit van het voertuig	14	Beschikbaarheid van zitplaatsen	15	Overig	22
Beschikbaarheid van zitplaatsen	8	Kwaliteit van het voertuig	14	Informatievoorziening	2
Informatievoorziening	7	Informatievoorziening	4		
Dienstregeling	2	Dienstregeling	1		
Totaal	1579	Totaal	2021	Totaal	1470

Bron: Connexxion/Transdev

Sociale veiligheid

De mate van sociale veiligheid draagt bij aan de kwaliteit van het openbaar vervoer. In een veilige omgeving, zonder veel incidenten, voelen reizigers zich meer op hun gemak. De chauffeurs registreren daarom alle incidenten die in en om de bus plaatsvinden, zodat overzichtelijk is waar en wanneer er zich onveilige situaties voordoen en waar maatregelen getroffen moeten worden.

Alle meldingen worden bij de regiecentrale van de vervoerder geregistreerd volgens de landelijke 'ABC-systematiek'. De OV-auto-riteiten en -vervoerders in Nederland hebben gezamenlijk afgesproken om de volgende indeling voor meldingen te hanteren:

A - categorie: incidenten die vallen onder wetgeving van strafrecht

B - categorie: incidenten die vallen onder wetgeving inzake personenvervoer (ongewenst gedrag, maar niet aangiftewaardig)

C - categorie: incidenten die vallen onder de huisregels van de vervoerder

Indeling categorieën incidenten vervoerders	
Cat.	Incident
A1	Mishandeling personeel
A1b	Mishandeling reiziger
A2	Bedreiging met een wapen personeel
A2b	Bedreiging met een wapen reiziger
A3	Bedreiging zonder wapen personeel
A3b	Bedreiging zonder wapen reiziger
A4	Diefstal/beroving personeel
A4b	Diefstal/beroving reiziger
A5	(Dreigen met) een terroristische aanslag
A6	Optreden bij vandalisme/graffiti/brand (heterdaad)
A7	Overige overtredingen
A8a	Optreden BOA bij overtreding verbod gezichtsbedekkende kleding
A8b	Optreden Politie bij overtreding verbod gezichtsbedekkende kleding

Indeling categorieën incidenten vervoerders	
Cat.	Incident
B1	Oneigenlijke omgang met personeel
B1b	Oneigenlijke omgang met reiziger
B2	Misbruik voorzieningen
B3	Optreden bij betalingsproblemen
B4	Verdacht pakket, gedrag of situatie
B5	Overlast
B6	Overig
B7	Overlast vanwege overtreding verbod gezichtsbedekkende kleding
C1	Overtredingen huisregels
C2	Constateren van verontreiniging en vernieling in- en exterieur
C3	Constateren van verontreiniging en vernieling in- en exterieur
C4	Constateren van overtreding verbod gezichtsbedekkende kleding

Bron: Connexxion/Transdev





Aantal incidenten - algemeen

In 2025 zien we een stevige stijging in het aantal incidenten ten opzichte van 2024, die vooral in de concessie Haarlem-IJmond merkbaar was. De afgelopen jaren hebben vervoerders vanwege teruglopende hoeveelheid meldingen aandacht gevraagd voor het consequent melden van incidenten door chauffeurs. Mogelijk is de stijging sindsdien een uiting van deze actie.

Het aantal A-meldingen bleef over alle concessies bekeken vrijwel gelijk en daalde van 62 naar 61 meldingen. De meeste van deze meldingen betroffen bedreiging van het personeel en het optreden bij vandalisme, graffiti of brand. De meldingen van lichtere aard in de C-categorie zijn met 13 toegenomen naar 50 in 2025. De B-meldingen zijn tot slot flink gestegen en betreffen vooral oneigenlijke omgang met personeel en overlast. Dit zijn de meldingen die het meest voorkomen en deze zijn toegenomen van 405 meldingen tot 510. In elke concessie worden maandelijks ongeveer tussen de 1 en 5 incidenten gemeld per 100.000 instappers.

Overzichten van type meldingen per concessiegebied zijn hieronder te vinden.

Aantal incidenten/calamiteiten sociale veiligheid gemeld door chauffeur			
Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem IJmond	Noord-Holland Noord
2021	96	333	198
2022	84	355	125
2023	66	283	122
2024	74	293	136
2025	75	383	163

Bron: Connexxion/Transdev

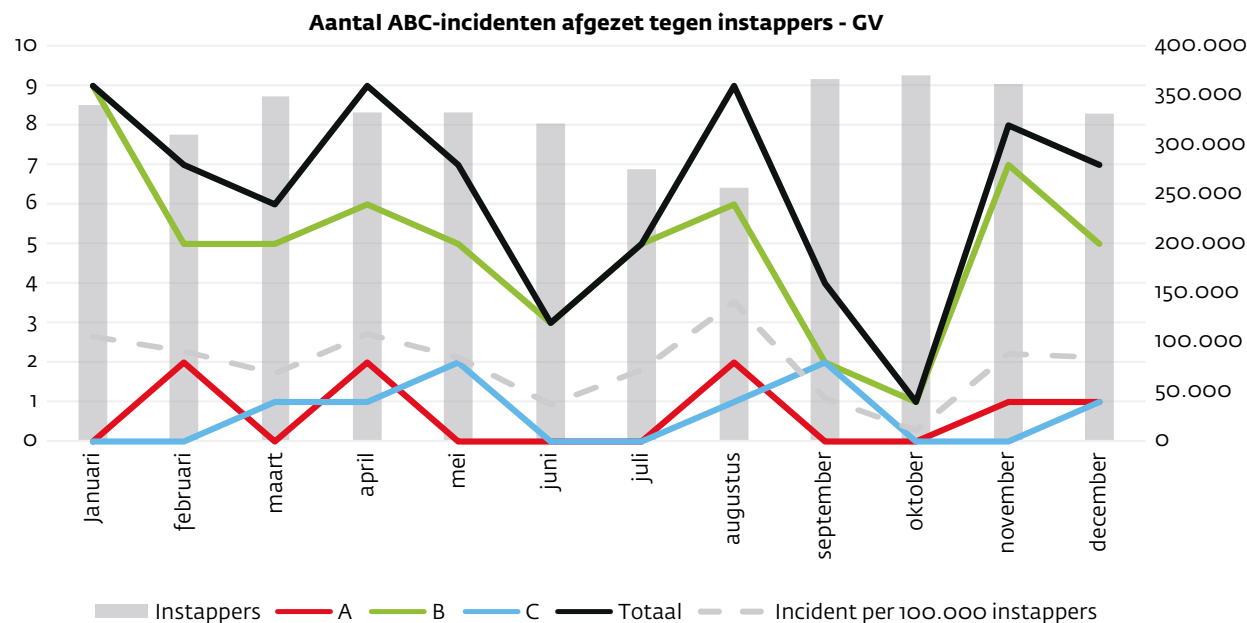
Sociale veiligheid Gooi en Vechtstreek

De hoeveelheid meldingen van incidenten in de concessie Gooi en Vechtstreek is dit jaar gelijk gebleven aan die van vorig jaar: 75. Wel is er een verschuiving te zien van de A-incidenten naar de B- en C-incidenten, waarmee de ernst van de meldingen gemiddeld dus iets is verminderd.

Concessie Gooi en Vecht – ABC incidenten per jaar en categorie				
Jaar	A- incidenten	B-incidenten	C-incidenten	Totaal
2021	11	79	6	96
2022	14	66	4	84
2023	5	56	5	66
2024	13	56	6	75
2025	8	59	8	75 (-%)

Bron: Connexxion/Transdev





Grafiek 2. Het aantal incidenten per categorie en het aantal instappers per maand in 2024 in de concessie GV (Bron: Connexxion/Transdev).

Sociale veiligheid Haarlem-IJmond

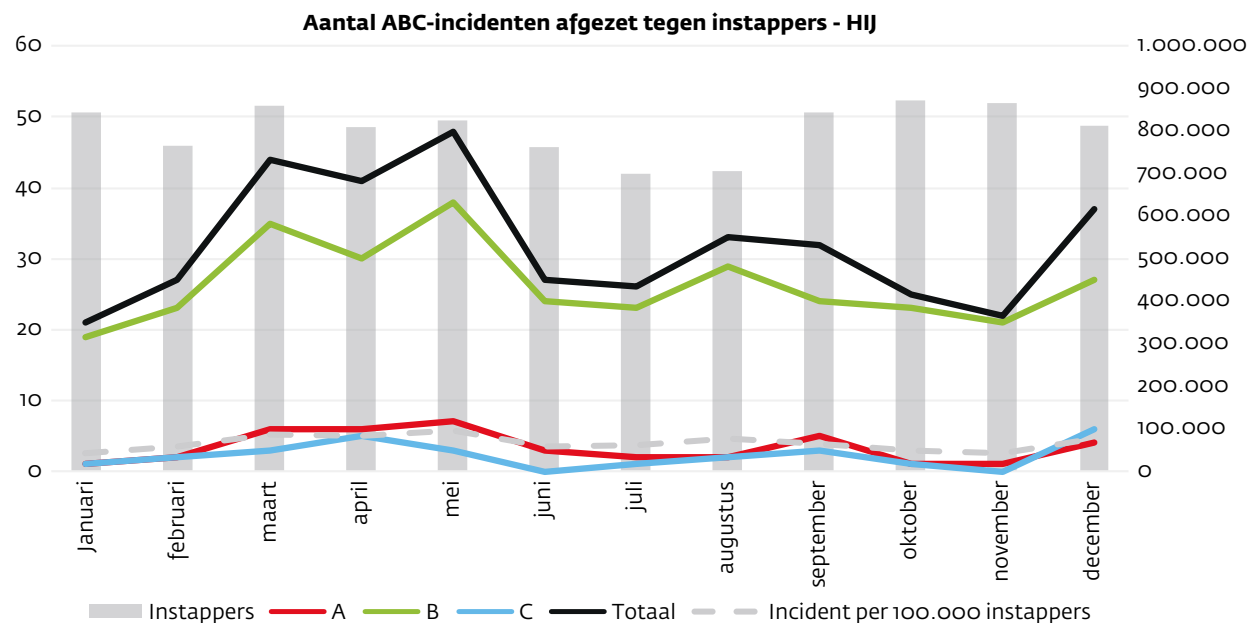
In de concessie Haarlem-IJmond worden met afstand de meeste meldingen gemaakt, wanneer je kijkt naar onze drie concessies. In 2025 is deze hoeveelheid verder toegenomen in elke categorie met gemiddeld 31%. Waar de B- en C-incidenten op een vergelijkbaar niveau als in 2020 liggen, zien wij met 40 A-incidenten een grote stijging. Dit betrof vooral bedreiging van het personeel en vandalisme.

Concessie Haarlem-IJmond: ABC incidenten per jaar en categorie

Jaar	A- incidenten	B-incidenten	C-incidenten	Totaal
2021	29	289	15	333
2022	24	275	18	317
2023	27	239	17	283
2024	24	247	22	293
2025	40	316	27	383 (+31%)

Bron: Connexxion/Transdev





Grafiek 3. Het aantal incidenten per categorie en het aantal instappers per maand in 2024 in de concessie HIJ (Bron: Connexxion/Transdev).

Sociale veiligheid Noord-Holland Noord

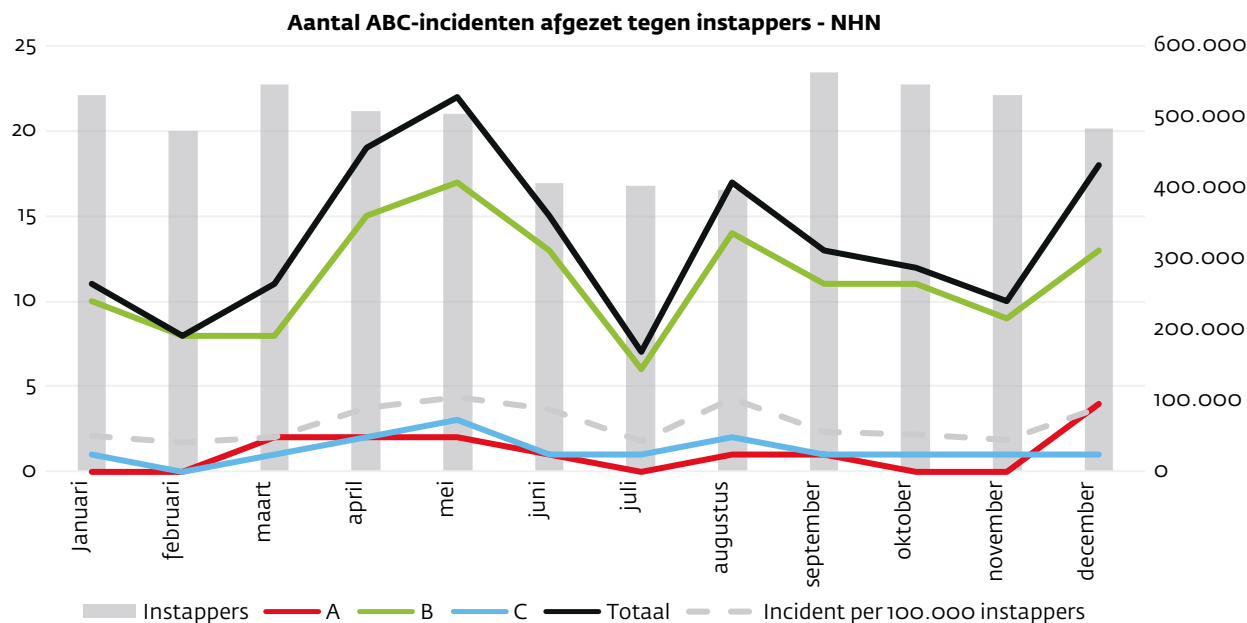
In Noord-Holland Noord zien we in 2025 een groei van 20% in het aantal meldingen van incidenten naar een totaal van 163. De ernstigste A-incidenten zijn ten opzichte van andere jaren sterk afgenomen: van 25 naar 13. Daartegenover staat een redelijk grote stijging voor B- en C-incidenten.

Concessie Noord-Holland Noord: ABC incidenten per jaar en categorie

Jaar	A- incidenten	B-incidenten	C-incidenten	Totaal
2021	30	157	11	198
2022	24	96	5	125
2023	18	100	4	122
2024	25	102	9	136
2025	13	135	15	163 (+20%)

Bron: Connexxion/Transdev





Grafiek 4. Het aantal incidenten per categorie en het aantal instappers per maand in 2024 in de concessie NHN (Bron: Connexxion/Transdev)

Zero Emissie

Als provincie staan wij, net als de rest van Nederland, voor een grote verduurzamingsopgave. Mobiliteit heeft een flink aandeel in de jaarlijkse uitstoot van CO₂ en het openbaar vervoer heeft een rol in het verminderen van die uitstoot. Naast het feit dat het ov een duurzamer alternatief is voor de privéauto, moeten we ook binnen het ov zoeken naar verbetering. Zo stellen wij eisen over het overdragen van materieel bij concessiewisselingen voor circulaire doeleinden en kijken wij binnen het openbaar vervoer met name naar het verminderen van de uitstootgassen door de inzet van Zero Emissie (ZE)-bussen.

Verduurzaming materieel

De verduurzaming van het openbaar vervoer is vastgelegd in het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar vervoer per Bus ([Bestuursakkoord ZE 2016](#)). Hierin hebben de concessieverleners (provincies en vervoerregio's) met het Rijk afgesproken dat uiterlijk 2025 alle nieuwe bussen emissievrij zijn aan de uitlaat ('tank-to-wheel'), dat nieuwe bussen in 2025 gebruik maken van 100% hernieuwbare energie of brandstof en dat de OV-concessies een zo gunstig mogelijke score hebben op 'well-to-wheel' CO₂-emissie per reizigerskilometer (van de energiebron tot en met het voertuig). Het aantal beschikbare elektrische voertuigen en oplaadpunten is hierin een belangrijke succesfactor, waar veel aandacht voor is.



In 2024 heeft de concessie Gooi en Vechtstreek een volledig elektrische vloot gekregen en heeft deze in 2025 ook behouden. In de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord is er een kleine daling te zien in het aandeel elektrische bussen. De inzet van de elektrische bussen en het aandeel elektrische kilometers bepalen voornamelijk hoe duurzaam elke concessie is.

Aandeel elektrische bussen en standaard bussen per concessie

Aandeel elektrische bussen (percentage van het totaal aantal reguliere bussen, excl buurtbussen) Peildatum 1 maart 2026			
Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem-IJmond	Noord-Holland Noord
2021	0%	73%	69%
2022	42%	74%	65%
2023	79%	76%	65%
2024	100%	76%	58%
2025	100%	71%	49%

Bron: Connexxion/Transdev

Duurzaamheid in Gooi en Vechtstreek

Sinds het jaar 2024 heeft de concessie Gooi en Vechtstreek een volledig zero emissie wagenpark en dit heeft in 2025 wederom voor een volledig elektrische dienstregeling gezorgd. Het aantal elektrische bussen bleef vrijwel gelijk en steeg naar 68. Het is in een moeilijke markt voor materieel en onderhoud van ZE-voertuigen goed om te zien dat dit is gelukt.

Voertuigen per soort Gooi en Vecht (peildatum 1 maart 2026)		
Jaar	2024	2025
Fossiele brandstof (div modellen)	0	0
Elektrisch	67	68
Totaal aantal reguliere bussen	67	68

Bron: Connexxion/Transdev





Duurzaamheid in Haarlem-IJmond

In de concessie Haarlem-IJmond zijn er meer fossiele voertuigen ingezet het afgelopen jaar. In 2025 waren er problemen met laadapparatuur en ook de elektrische bussen zelf, waardoor er ter vervanging moest worden teruggegrepen op fossiele voertuigen. In totaal reden er 33 fossiele voertuigen rond en 82 elektrische. Dit zorgt dus voor een iets verminderde duurzaamheid ten opzichte van het jaar 2024.

Voertuigen per soort Haarlem-IJmond (peildatum 1 maart 2026, excl. buurtbussen)		
Jaar	2024	2025
Fossiele brandstof (div modellen)	26	33
Elektrisch	82	82
Totaal aantal reguliere bussen	108	115

Bron: Connexxion/Transdev

Duurzaamheid in Noord-Holland Noord

De hoeveelheid elektrische voertuigen die in de concessie Noord-Holland Noord wordt ingezet, is naar aanleiding van de herijking van het lijnennet wegens een grote onderhoudsopgave teruggeschroefd. Hierdoor rijden nu 64 elektrische bussen door het gebied en 49 op fossiele brandstof en werden er relatief meer kilometers met bussen op fossiele brandstof gereden.

Voertuigen per soort Noord-Holland-Noord (peildatum 1 maart 2026, excl. buurtbussen)		
Jaar	2024	2025
Fossiele brandstof (div modellen)	41	49
Elektrisch	56	64
Totaal aantal reguliere bussen	97	113

Bron: Connexxion/Transdev



Aandeel elektrische dienstregelingskilometers

De beschikbaarheid van elektrische bussen is belangrijk, maar vooral de inzet van dit materieel bepaalt hoe duurzaam er wordt gereden. Het percentage kilometers dat met ZE-bussen wordt gereden (dienstregelingskilometers), geeft een goede indicatie van de duurzaamheid binnen de concessie.

In 2025 reden de bussen in de concessie Gooi en Vechtstreek volledig elektrisch. Hoewel het soms moeilijk is om het juiste materieel te vinden om dit voor elkaar te krijgen, is het goed dat dit is gelukt. In de concessie Noord-Holland Noord is naar aanleiding van het inbouwen van zekerheid in de nieuwe dienstregeling het aandeel van elektrische kilometers verminderd naar 28%. Dit laat in 2026 weer meer herstel zien. In Haarlem-IJmond daalde het aandeel elektrische kilometers terug naar 67%. Wegens problemen met laadapparatuur en de wagens zelf moest er besloten worden om ritten te laten vervallen óf deze met fossiele brandstoffen te laten rijden. Er is voor gekozen om het aanbod aan ritten voor de reiziger hierin voorop te laten gaan, met een kleine daling van de ZE-inzet tot gevolg.

Aandeel elektrische dienstregelingskilometers			
Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem-IJmond	Noord-Holland Noord
2021	0%	67%	57%
2022	15%	67%	54%
2023	48%	67%	56%
2024	95%	72%	44%
2025	100%	67%	28%

Bron: Connexxion/Transdev

Aantal elektrische dienstregelingskilometers 2025 ten opzichte van het totaal (x miljoen)			
	Elektrisch	Totaal	Percentage elektrisch
Gooi en Vechtstreek	5,9	5,9	100,0%
Haarlem-IJmond	5,2	7,8	66,7%
Noord-Holland Noord	2,6	9,4	27,7%

Bron: Connexxion/Transdev



7 Financiën



7 Financiën

Het financiële plaatje

Om in Nederland openbaar vervoer aan te kunnen bieden, krijgen vervoerbedrijven jaarlijks een bijdrage van de concessie-verlener in de vorm van een subsidie. Deze bijdrage wordt grotendeels gebaseerd op het aantal gereden dienstregelingsuren: de hoeveelheid tijd die voor de bussen nodig is om de dienstregeling te rijden. De bijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd conform de landelijk vastgestelde indexering, op basis van de brandstof- of energiekosten en de loonkosten. De vervoerder ontvangt – naast de exploitatiebijdrage van de provincie – inkomsten uit de reizigersopbrengsten. Voor een toekomstbestendig openbaar vervoer is het belangrijk dat de reizigersopbrengsten in een redelijke verhouding staan tot de bijdrage van de overheid. Deze verhouding staat binnen het openbaar vervoer bekend als de kostendeckingsgraad. Hoe hoger de kostendeckingsgraad, des te meer de kosten van het openbaar vervoer gedekt worden door de opbrengsten die uit het reizigersgebruik afkomstig zijn. Ook de tarieven voor de reiziger stijgen gemiddeld met een landelijk vastgestelde indexering, waardoor de reizigersopbrengsten bij gelijkblijvend gebruik alsnog stijgen.

Exploitatiebijdrage

De exploitatiebijdrage is de jaarlijkse bijdrage vanuit de provincie aan de vervoerder om de uitvoering van het openbaar vervoer te ondersteunen. Dat bestaat uit een vaste vergoeding per gereden dienstregelingsuur en een bonus/malusregeling, die bij aanvang van de concessie is vastgesteld. Daarnaast zijn er gedurende de loop van de concessie nog extra diensten die worden uitgevraagd of regelingen waar een extra vergoeding tegenover komt te staan. Voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld de buurtbussen, het flexvervoer en de compensatie voor het niet indexeren van prijzen in 2024 vanuit motie Bikker.

Financiën

Financiën	Gooi en Vechtstreek			Haarlem-IJmond			Noord-Holland Noord		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Exploitatiebijdrage (x miljoen €)	14,3	13,6	14,9	16,9	20,7	18,8	25,4	28,0	27,3
Reizigersopbrengsten (x miljoen €)	8,9	9,8	9,9	22,0	22,0	22,8	15,2	15,6	14,3
Kostendeckingsgraad	37%	42%	40%	54%	52%	55%	35%	36%	34%

Bron: PNH





Colofon

Teksten

Provincie Noord-Holland

Beeld

Beeldbank PNH

Dick Jacobs

Vormgeving

The Creative Hub