

# Agenda Publieke Mobiliteit 2026 Structuur voor actie: Anders en beter reizen voor iedereen

Provincie Noord-Holland



# AGENDA PUBLIEKE MOBILITEIT 2026

# Voorwoord



Het lijkt vanzelfsprekend: je stapt op de fiets of in de auto en gaat naar school, werk, familie of vrienden. In Noord-Holland kun je met eigen vervoer vrijwel overal komen. Maar voor wie geen gebruik kan of wil maken van een eigen auto of fiets, is die vanzelfsprekendheid er niet. Dan wordt meedoen in de samenleving ineens een stuk lastiger.

Als provincie vinden wij dat iedere inwoner, jong en oud, waar je ook woont, toegang moet hebben tot goed, veilig en betaalbaar vervoer. Mobiliteit is geen luxe, maar een basisvoorwaarde om mee te kunnen doen. Daarom werken we aan een nieuw systeem van publieke mobiliteit waarin we verder kijken dan het openbaar vervoer zoals we dat kennen. Natuurlijk blijft het openbaar vervoer met trein en bus een belangrijke basis. Maar we kijken breder. Waar kunnen deelfietsen de bereikbaarheid verbeteren? Waar kunnen ov-taxi's of het combineren van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer uitkomst bieden? En hoe zorgen we dat mensen ook op plekken met minder reizigers goed kunnen blijven reizen? Publieke mobiliteit betekent dat we de reis van deur tot deur centraal stellen.

Met de Visie Publieke Mobiliteit, die we in 2024 hebben vastgesteld, hebben we onze ambitie neergezet. In deze Agenda Publieke Mobiliteit zetten we de volgende stap. We laten zien wat er al gebeurt in de provincie, welke initiatieven er zijn en hoe we samen met gemeenten en andere partners willen bouwen aan een netwerk waarin verschillende vormen van vervoer elkaar aanvullen.

Is alles met deze agenda in beton gegoten? Juist niet. We willen leren van ervaringen binnen en buiten de provincie. Daarnaast zien dat mobiliteit continu verandert. Reisgedrag verandert, technologie ontwikkelt zich en nieuwe ideeën ontstaan in de samenleving. Dat vraagt om flexibiliteit en ruimte voor nieuwe ideeën.

Al deze ontwikkelingen roepen ook vragen op. Wie pakt welke rol? Hoe organiseren en financieren we dit samen? We hebben nog niet op alle vragen een antwoord, maar brengen met deze agenda alle kennis uit de provincie samen en we leren van wat er al wordt gedaan, ook bij onze partners voorbij de provinciegrenzen. Daar moeten we vervolgens onze eigen invulling aan geven. Onze provincie, dus ook alle afzonderlijke regio's en gemeenten zijn uniek. Iets wat op de ene plek werkt, werkt niet automatisch op de ander.

Het is voor ons belangrijk om te blijven leren én te blijven realiseren. Het is aan ons om de voorwaarden voor publieke mobiliteit te scheppen, samen met de gemeenten en de andere overheden, zoals het Rijk, de Vervoerregio Amsterdam en aangrenzende provincies. Samen zijn we verantwoordelijk voor de leefbaarheid en bereikbaarheid in onze mooie provincie en alleen samen kunnen we dit nieuwe systeem vormgeven en laten slagen.

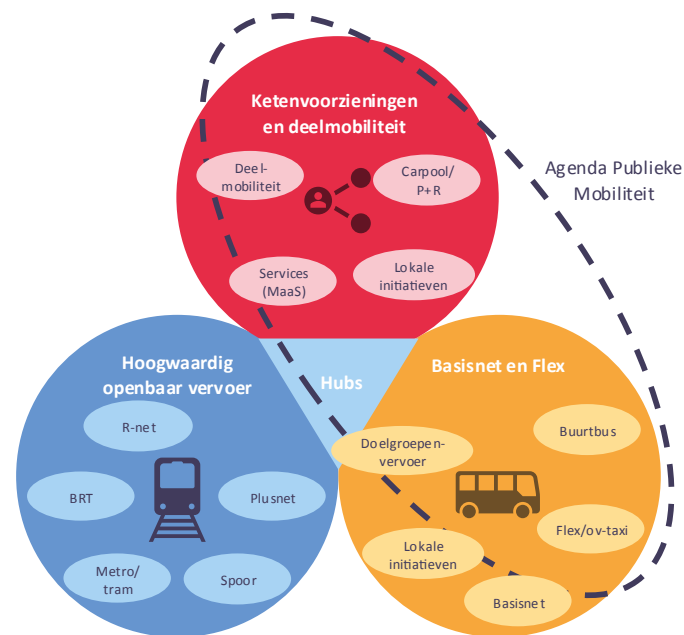
Jeroen Olthof

*Gedeputeerde Mobiliteit en Bereikbaarheid  
Leefbaarheid, Gezondheid en Milieu  
(regionale) Luchtvaart, OV-knooppunten  
Voorzieningen, Cultuur & Sport  
Sponsoring en Evenementen*

## SAMENVATTING

De provincie Noord-Holland werkt aan een mobiliteitssysteem waarin iedereen zich goed kan verplaatsen. In 2024 heeft de provincie Noord-Holland de **Visie Publieke Mobiliteit**<sup>1</sup> gepubliceerd. Het uitgangspunt daarin is dat waar iemand ook woont, alle inwoners van jong tot oud van a naar b moeten kunnen komen met een goed en betaalbaar mobiliteitssysteem. De verandering naar publieke mobiliteit betekent niet dat mensen meer gaan reizen, maar wel anders en beter. Dit omvat het regionale openbaar busvervoer in de provincie, maar vult daar ook op aan met allerlei andere initiatieven en mogelijkheden. Figuur 1 laat dit goed zien.

Publieke mobiliteit omvat alle vormen van collectief georganiseerd vervoer en diensten die reizigers helpen bij hun reis. Het gaat niet alleen om trein en bus, maar ook om flexibel vervoer, doelgroepenvervoer, deelmobiliteit, hubs, reisinformatie en diensten zoals het plannen en betalen van een reis. Samen vormen deze onderdelen een aantrekkelijk alternatief voor verplaatsingen waarbij mensen geen eigen auto of fiets willen of kunnen gebruiken.



**Figuur 1** Aanbod van publieke mobiliteit

<sup>1</sup> [Visie Publieke Mobiliteit 2024-2034](#)

De ambitie van provincie Noord-Holland is om met publieke mobiliteit aantrekkelijke deur-tot-deur reisopties te bieden voor vervoerstromen van en naar bestemmingen waar niet altijd voldoende ruimte is voor de auto of waar de auto niet gewenst is of voor reizigers die niet van de auto of fiets gebruik kunnen of willen maken.

Deze **Agenda Publieke Mobiliteit** vormt de volgende stap na de visie. In deze agenda vertaalt de provincie de ambitie naar concrete doelen en acties. De agenda laat zien hoe publieke mobiliteit zich ontwikkelt in Noord-Holland, welke initiatieven al zijn en welke stappen de provincie de komende jaren wil zetten om het systeem verder te versterken. Tegelijkertijd blijft er ruimte om te experimenteren met nieuwe maatregelen en innovaties en om te leren van ervaringen binnen en buiten de provincie.

### PUBLIEKE MOBILITEIT IN DE PRAKTIJK

Publieke mobiliteit bestaat uit verschillende onderdelen die samen een samenhangend systeem vormen. Het regionale openbaar vervoer vormt daarbij de ruggengraat van het systeem, maar wordt aangevuld met andere mobiliteitsvormen.

In de agenda brengt de provincie de belangrijkste onderdelen van dit systeem in beeld:

- **Hoogwaardig openbaar vervoer en Basisnet**, waaronder spoorverbindingen, Rnet en andere hoogwaardige busverbindingen.
- **Kleinschalig vervoer**, zoals buurtbussen, flexvervoer, doelgroepenvervoer en vrijwilligersvervoer.
- **Hubs/ov-knooppunten**, waar verschillende vervoersvormen samenkomen en reizigers eenvoudig kunnen overstappen.
- **Deelmobiliteit**, zoals deelauto's en deelfietsen.
- **Carpool en P+R**, evenals andere lokale initiatieven.
- **Services en toegankelijkheid**, waaronder reisinformatie, MaaSdiensten (Mobility as a Service) en geïntegreerde betaalsystemen.

Deze onderdelen zijn sterk met elkaar verbonden. Zo koppelen hubs het hoogwaardige openbaar vervoer aan kleinschalig vervoer en deelmobiliteit, waardoor reizigers hun reis als één logisch geheel kunnen ervaren. Digitale diensten, zoals reisinformatie en geïntegreerde betaalmogelijkheden, maken het vervolgens eenvoudiger om een volledige ketenreis te plannen en te gebruiken.

De agenda beschrijft zowel **maatregelen** als **ondersteunende initiatieven**. Maatregelen zijn concrete onderdelen van het mobiliteitsaanbod die direct zichtbaar zijn voor reizigers. Ondersteunende initiatieven zijn bijvoorbeeld onderzoeken, pilots of samenwerkingen die kunnen leiden tot nieuwe maatregelen.

### VOORWAARDEN VOOR VERDERE ONTWIKKELING

Wij realiseren ons dat publieke mobiliteit nooit 'af' is, net zoals openbaar vervoer dat op dit moment ook niet is. Publieke mobiliteit is geen statisch systeem, maar blijft zich continu ontwikkelen. De veranderingen op het gebied van publieke mobiliteit gaan snel, zowel binnen als buiten onze organisatie. Het onderwerp raakt ook nog aan veel verschillende beleidsterreinen. Deze agenda laat zien dat we al met veel verschillende maatregelen op het gebied van publieke mobiliteit bezig zijn. Om deze agenda te kunnen uitvoeren, zijn de volgende drie voorwaarden nodig om aan de slag te kunnen met de concrete maatregelen:

1. Leren van casussen elders;
2. Anders samenwerken in de provinciale organisatie.
3. Uitvoeren van acties in drie deelprogramma's
  - 3.1. Organiseren en samenwerken
  - 3.2. Ondersteunen bestaande maatregelen en pilots
  - 3.3. Nieuwe maatregelen

De eerste voorwaarde is dat de provincie wil **leren van bestaande ervaringen** binnen en buiten de provincie. Door pilots en voorbeelden uit onze eigen en andere regio's te analyseren kunnen wij bepalen welke aanpakken succesvol zijn en breder in de provincie toegepast kunnen worden.

De tweede voorwaarde is een onderzoek naar een andere **inrichting van de organisatie** en **aansturing** op het gebied van publieke mobiliteit. Publieke mobiliteit is de samenwerking en integratie van verschillende beleidsterreinen binnen mobiliteit en het sociaal domein.

De derde voorwaarde is om aan de slag te gaan met diverse acties en maatregelen in **drie deelprogramma's**. In deze Agenda Publieke Mobiliteit staan bestaande maatregelen en initiatieven, maar ook nieuwe acties. Al deze acties zijn ondergebracht in drie deelprogramma's, die zo zijn geordend dat we stap voor stap toewerken naar een robuust systeem van publieke mobiliteit. De gekozen indeling maakt een helder onderscheid tussen drie typen inspanningen: het leggen van een **sterke organisatorische basis**, het **versterken van bestaande initiatieven** en het ontwikkelen van **nieuwe maatregelen**. Deze acties staan verspreid over de hoofdstukken in de tekst genoemd en komen terug in de overzichtstabellen in [hoofdstuk 6](#).

### Deelprogramma's voor uitvoering

De concrete uitvoering van de agenda is georganiseerd in de drie deelprogramma's. Deze vormen samen de ruggengraat van de uitvoeringsstrategie en zorgen ervoor dat de provincie stapsgewijs toewerkt naar een robuust systeem van publieke mobiliteit.

Het eerste deelprogramma richt zich op **organiseren en samenwerken**. Hierin staat het versterken van samenwerking met gemeenten, regio's en nationale partners centraal. Ook wordt gewerkt aan kennisuitwisseling, monitoring en het ontwikkelen van een passende inrichting en aansturing voor publieke mobiliteit.

Het tweede deelprogramma richt zich op **het versterken en opschalen van bestaande maatregelen en pilots**. Veel initiatieven bestaan al in verschillende regio's binnen de provincie. Door deze ervaringen te benutten kunnen we leren van wat minder goed en beter ging zodat ze op grotere schaal kunnen worden toegepast.

Het derde deelprogramma richt zich op **nieuwe provinciale maatregelen**. Hierbij onderzoekt de provincie welke aanvullende stappen nodig zijn om het systeem van publieke mobiliteit verder te verbeteren en nieuwe reisopties te ontwikkelen.

## DE PROVINCIE ALS REGISSEUR VAN PUBLIEKE MOBILITEIT

Om aan de slag te gaan met deze voorwaarden, heeft de provincie een belangrijke rol te spelen. Er is op dit moment niet één partij die eigenaar is van het hele systeem van publieke mobiliteit. In Noord-Holland is de provincie de partij die de rol van **regisseur** op zich neemt. Dit betekent dat de provincie zorgt dat de verschillende onderdelen van publieke mobiliteit op elkaar aansluiten en dat maatregelen elkaar versterken. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam, het Rijk, vervoerders zoals NS, andere provincies en verschillende maatschappelijke en private partners.

Publieke mobiliteit wordt immers georganiseerd door veel verschillende partijen. De provincie speelt daarin een belangrijke rol, maar heeft niet overal de verantwoordelijkheid. Zo is de provincie concessieverlener voor het regionale busvervoer en verantwoordelijk voor de regionale bereikbaarheid en duurzame mobiliteit. Tegelijkertijd zijn andere partijen verantwoordelijk voor onderdelen van het systeem, zoals het Rijk voor het spoor, gemeenten voor lokale infrastructuur en doelgroepenvervoer, en marktpartijen voor bijvoorbeeld deelmobiliteit.

Met name gemeenten in de provincie spelen een cruciale rol. Zij zijn onder meer verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer, het beheer van de openbare ruimte en het lokale mobiliteitsbeleid. Binnen Noord-Holland werken gemeenten bovendien regionaal samen. De provincie wil daarom aansluiten bij bestaande overlegstructuren en samen met gemeenten onderzoeken hoe de organisatie van publieke mobiliteit verder kan worden versterkt.

Ook op nationaal niveau zoekt de provincie actief samenwerking. Zo neemt Noord-Holland deel aan landelijke overlegstructuren zoals het Koplopersoverleg van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de werkgroep Publieke Mobiliteit van DOVA. In deze netwerken wisselen overheden kennis uit en stemmen zij beleid en ontwikkelingen met elkaar af.

Daarnaast staat de Agenda niet op zichzelf. Publieke mobiliteit maakt onderdeel uit van een breder mobiliteitsbeleid van de provincie. Zo sluit de agenda aan op het **Perspectief Mobiliteit**<sup>2</sup>, waarin vier hoofdpunten centraal staan: het optimaliseren van bereikbaarheid, het verbeteren van verkeersveiligheid, het garanderen van een inclusief mobiliteitssysteem en het beperken van de impact van mobiliteit op de leefomgeving.

<sup>2</sup> [Perspectief Mobiliteit 2026](#)

## BEOORDELINGSKADER VANUIT ONZE DOELEN

Om de ambitie van publieke mobiliteit concreet te maken, werkt de provincie met drie centrale doelen. Deze doelen vormen de meetlat waarlangs wij maatregelen en initiatieven in de agenda kunnen beoordelen. Het gaat om:

-  Het verbeteren van de bereikbaarheid van en naar belangrijke bestemmingen
  -  Het verbeteren van de kwaliteit van reisopties
  -  Het borgen van de brede uitvoerbaarheid van reisopties
-  Ten eerste richt de provincie zich op het **verbeteren van de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen**. Publieke mobiliteit moet het mogelijk maken om belangrijke locaties – zoals stadscentra, onderwijsinstellingen, regionale voorzieningen, nieuwe woon- en werklocaties en recreatieve bestemmingen – goed te bereiken. Daarbij hanteert de provincie het uitgangspunt dat er in principe tussen 6:00 en 01:00 een vorm van publieke mobiliteit beschikbaar is, waarbij flexvervoer aanvullend kan worden ingezet waar regulier openbaar vervoer minder goed mogelijk is.
-  Het tweede doel is het **verbeteren van de kwaliteit van reisopties**. Dit betekent dat reizen met publieke mobiliteit betrouwbaar, comfortabel en eenvoudig moet zijn. Belangrijke aspecten zijn bijvoorbeeld goede overstappen tussen vervoersvormen, duidelijke reisinformatie en begrijpelijke tarieven.
-  Het derde doel is het **borgen van de brede uitvoerbaarheid van reisopties**. Hierbij kijkt de provincie naar aspecten zoals kosten, juridische haalbaarheid, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van reisinformatie. Door maatregelen langs deze criteria te beoordelen kan de provincie transparant bepalen welke initiatieven het meest bijdragen aan de ambitie van publieke mobiliteit.

## DE AGENDA IS EEN EERSTE STAP OM ANDERS EN BETER TE REIZEN

Met de Agenda Publieke Mobiliteit zet de provincie Noord-Holland een belangrijke stap in de verdere ontwikkeling van een samenhangend mobiliteitssysteem. Door bestaande initiatieven beter te verbinden, samen te werken met partners en ruimte te bieden voor innovatie, werkt de provincie aan een systeem waarin reizigers hun reis eenvoudig, betrouwbaar en duurzaam kunnen maken.

Publieke mobiliteit is daarmee geen afzonderlijk project, maar een doorlopende ontwikkeling. Door te blijven leren, samenwerken en experimenteren wil de provincie de komende jaren bouwen aan een mobiliteitssysteem dat voor iedereen toegankelijk is en bijdraagt aan een bereikbaar, leefbaar en duurzaam Noord-Holland.

### Deelprogramma's

De provincie bundelt haar vervolgacties in drie deelprogramma's. Deze acties, inclusief benodigde capaciteit zijn verder uitgewerkt in [hoofdstuk 6](#).

Deelprogramma	Activiteit	Beoogd resultaat	Acties
<b>1. Organiseren en samenwerken</b>	1A Samenwerking met gemeenten	De provincie en gemeenten hebben robuuste en heldere afspraken over de afstemming m.b.t. publieke mobiliteit.	De provincie onderzoekt in hoeverre de bestaande overlegstructuren met gemeenten voldoende invulling geven aan het organiseren van publieke mobiliteit en wat hier eventueel aanvullend voor nodig is.
	1B Samenwerking met regionale partners	Robuuste afspraken die zorgen voor een samenhangend netwerk over bestuurlijke grenzen heen.	Overleg met Vervoerregio Amsterdam, omliggende provincies en NS over grensoverschrijdende mobiliteit.
	1C Kennis-uitwisseling en monitoring	Provincie is op de hoogte van nationale ontwikkelingen en heeft een overzicht van het systeem van publieke mobiliteit in de provincie.	De provincie blijft actief deelnemen aan centrale overlegstructuren (in ieder geval het Koplopersoverleg van het ministerie van IenW, DOVA en het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit), en ontwikkelt een monitoringsdashboard.
<b>2. Ondersteunen bestaande maatregelen en pilots</b>	2A Ondersteunen bestaande maatregelen	Provincie versterkt uitvoering en zorgt voor doorontwikkeling van MaaS en hubs.	Bijdragen aan een dekkend netwerk van Mobipunt hubs, bijdrage aan regionale maatregelen (RMP), ondersteuning MaaS 2.0 via MRA-DIM, subsidie haltetoegankelijkheid, Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030
	2B Pilots	Onderbouwde besluiten over voortzetting, opschaling en integratie van pilots.	Evaluatie van kleinschalig vervoer (OV-op-maat, Muiderslotexpress, Vechtpassen Express), Nabogo, de deelfietsconcessie Gooi en Vechtstreek, en autonoom vervoer.
<b>3. Nieuwe maatregelen</b>	3A Deelmobiliteit	De provincie heeft haar rol bepaald in de ontwikkeling van deelmobiliteit.	De provincie stelt een handelingsperspectief deelmobiliteit op.
	3B Integratie kleinschalig vervoer	Verbeterde toegankelijkheid en kwaliteit van kleinschalig vervoer.	Onderzoek naar integratie ritboeking in apps en openstellen wmo-vervoer voor OV-reizigers.
	3C Werkgevers-aanpak	Een operationele werkgeversaanpak, die verbonden is aan publieke mobiliteit.	Herzien van de organisatie van de werkgeversaanpak. De provincie en andere overheden vanuit Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) gaan zelf de uitvoering en de regie voeren.
	3D Integratie reisinformatie	Inclusieve en gebruiksvriendelijke informatievoorziening voor alle reizigers.	Onderzoek naar risico's digitalisering, lobby voor één app met reisinformatie en opname lokale initiatieven.
	3E Integratie betaalwijzen	Naadloze ketenreis en minder drempels bij overstappen.	Overleg over tariefintegratie NS en regionale vervoerders en mogelijkheden voor overstap zonder extra kosten.

# INHOUD

<b>Voorwoord</b>	<b>2</b>	<b>4. Beoordelingskader vanuit onze doelen</b>	<b>20</b>
<b>Samenvatting</b>	<b>3</b>	4.1 Bereikbaarheid van en naar belangrijke bestemmingen ✨	22
Publieke mobiliteit in de praktijk	4	4.2 Kwaliteit van reisopties 🗝	23
Voorwaarden voor verdere ontwikkeling	4	4.3 Uitvoerbaarheid van reisopties zonder negatieve effecten 🌀	24
De provincie als regisseur van publieke mobiliteit	5	<b>5. Publieke mobiliteitsmaatregelen in beeld</b>	<b>25</b>
Beoordelingskader vanuit onze doelen	6	5.1 Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en Basisnet	26
De agenda is een eerste stap om anders en beter te reizen	6	5.2 Kleinschalig vervoer	27
<b>1. Een agenda voor Publieke Mobiliteit: Structuur voor actie</b>	<b>9</b>	5.3 Hubs/Ov-knooppunten	32
1.1 Publieke mobiliteit komt dichterbij door te leren en samen te werken	9	5.4 Deelmobiliteit	38
1.2 Publieke mobiliteit omvat alle vormen van collectief georganiseerd vervoer	10	5.5 Carpool/P+R en andere lokale initiatieven	42
1.3 De opbouw van deze agenda	10	5.6 Services en toegankelijkheid	46
<b>2. Voorwaarden voor publieke mobiliteit in Noord-Holland</b>	<b>12</b>	<b>6. Uitvoeren van acties in drie deelprogramma's</b>	<b>48</b>
2.1 Publieke mobiliteit blijft zich doorontwikkelen	12	<b>Bijlage 1 Publieke Mobiliteit per regio</b>	<b>58</b>
2.2 Leren van casussen elders	12	B.1.1 Kop van Noord-Holland	59
2.3 Anders samenwerken in de provinciale organisatie	13	B.1.2 Regio Alkmaar	62
2.4 Uitvoeren van acties in drie deelprogramma's	14	B.1.3 Westfriesland	65
<b>3. Onze aanpak: de provincie als regisseur</b>	<b>15</b>	B.1.4 Zuid-Kennemerland IJmond	67
3.1 Provincie Noord-Holland als vervoerautoriteit	15	B.1.5 Gooi en Vechtstreek	69
3.2 De Agenda Publieke Mobiliteit hangt samen met ander provinciaal mobiliteitsbeleid	17		
3.3 Samenwerking met gemeenten in de uitvoering	17		
3.4 Mobiliteit zonder grenzen: samenwerken met partners	18		

# 1. EEN AGENDA VOOR PUBLIEKE MOBILITEIT: STRUCTUUR VOOR ACTIE

## 1.1 PUBLIEKE MOBILITEIT KOMT DICHTERBIJ DOOR TE LEREN EN SAMEN TE WERKEN

In 2024 heeft de provincie Noord-Holland de Visie Publieke Mobiliteit<sup>3</sup> gepubliceerd. Het uitgangspunt daarin is dat waar iemand ook woont, alle inwoners van jong tot oud van a naar b moeten kunnen komen met een goed en betaalbaar mobiliteitssysteem. De verandering naar publieke mobiliteit betekent niet dat mensen meer gaan reizen, maar wel anders en beter. Dit omvat het regionale openbaar busvervoer in de provincie, maar vult daar ook op aan met allerlei andere initiatieven en mogelijkheden.

Deze agenda laat zien wat wij allemaal al doen op het gebied van publieke mobiliteit en waar wij nog moeten leren. Ook biedt deze agenda ruimte om het systeem nog verder uit te breiden in een richting die we nu nog niet kennen. We voeren bijvoorbeeld pilots uit en werken samen met gemeenten en andere overheden. We kunnen veel leren van alle maatregelen die gemeenten, andere provincies en vervoerregio's en het Rijk uitvoeren. Niet alles is echter één-op-één over te nemen. Een maatregel die in één regio of provincie werkt, werkt tenslotte niet automatisch in een andere regio of provincie ook.

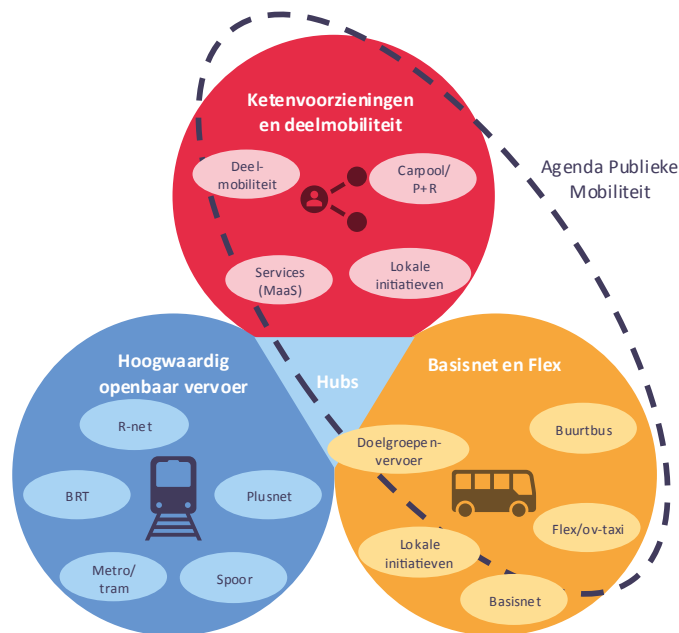
In dat opzicht is publieke mobiliteit nooit 'af', net als het openbaar vervoer dat niet is. Het is een systeem dat het zich continu blijft doorontwikkelen. Met deze Agenda Publieke Mobiliteit laat de provincie Noord-Holland zien welke stappen zij al aan het zetten is richting de ambitie die in de Visie Publieke Mobiliteit uit 2024 staat. Tegelijkertijd geeft deze Agenda geen definitieve invulling van alles wat we de komende jaren op het gebied van publieke mobiliteit gaan doen. Gaandeweg moeten we open blijven staan voor nieuwe ideeën en maatregelen. In sommige gevallen zal de provincie zelf aan de slag gaan met bepaalde maatregelen. In andere gevallen ligt de regie juist meer bij de markt, bij gemeenten of bij andere partijen.

Kortom, deze Agenda Publieke Mobiliteit laat zien wat de provincie al doet en waar de provincie de komende jaren op moet inzetten om van publieke mobiliteit een succes te maken. De belangrijkste inzet is om te leren van wat wij en anderen al doen. Vervolgens kunnen we dat toepassen in andere contexten, of ons juist laten verrassen door nieuwe inzichten. Dit kan de provincie alleen maar doen door samen te werken met heel veel verschillende partners; het Rijk, gemeenten, aangrenzende provincies en de Vervoerregio Amsterdam, andere provincies, marktpartijen, burgerinitiatieven, en meer.

3 [Visie Publieke Mobiliteit 2024-2034](#)

## 1.2 PUBLIEKE MOBILITEIT OMVAT ALLE VORMEN VAN COLLECTIEF GEORGANISEERD VERVOER

De vraag wat publieke mobiliteit is en welke ambitie de provincie Noord-Holland daarin heeft, staat in de Visie Publieke Mobiliteit. Publieke mobiliteit omvat 'collectieve' vervoermiddelen en/of diensten die op kostenefficiënte en reizigersvriendelijke wijze in de mobiliteitsbehoefte van de reiziger voorzien. Dit systeem omvat naast openbaar vervoer ook flexibel vervoer, doelgroepenvervoer, deelmobiliteit, hubs, reizigersservices als het kunnen plannen van de reis en meerrijddiensten zoals carpoolen en taxi. Met andere woorden: publieke mobiliteit is een aantrekkelijk alternatief voor alle verplaatsingen waarvoor reizigers niet een eigen auto of fiets kunnen of willen gebruiken. Een totaaloverzicht van het aanbod dat onder publieke mobiliteit valt, is in figuur 2 te zien.



**Figuur 2** Aanbod van publieke mobiliteit

Dit is vertaald naar de ambitie die de Provinciale Staten (PS) in de Visie Publieke Mobiliteit 2024-2034 hebben vastgesteld:

De ambitie van provincie Noord-Holland is om met publieke mobiliteit aantrekkelijke deur-tot-deur reisopties te bieden voor vervoerstromen van en naar bestemmingen waar niet altijd voldoende ruimte is voor de auto of waar de auto niet gewenst is of voor reizigers die niet van de auto of fiets gebruik kunnen of willen maken.

De provincie heeft voor een deel van de onderwerpen waar ze zelf niet voor aan de lat staat wel een belang, zoals spoor, deelmobiliteit en lokale infrastructuur. Veel van deze mobiliteitsvormen vragen daarom samenwerking met bijvoorbeeld gemeenten, het Rijk en NS. Het is mogelijk dat de wettelijke verantwoordelijkheid van de provincie in de toekomst verandert.

De provincie legt met deze Agenda Publieke Mobiliteit 2026 de basis om de komende jaren invulling te geven aan deze ambitie in de door PS vastgestelde visie Publieke Mobiliteit. Deze agenda vertaalt de ambitie naar concrete doelen, laat zien hoe publieke mobiliteit zich ontwikkelt in de provincie en welke stappen de provincie de komende jaren gaat zetten om de ambitie te realiseren. Daarnaast blijft er ruimte om te experimenteren, nieuwe maatregelen en innovaties uit te voeren en vooral te leren van anderen.




## 1.3 DE OPBOUW VAN DEZE AGENDA

In het volgende hoofdstuk, hoofdstuk 2, staan wij stil bij de **voorwaarden** die vanuit de provincie Noord-Holland nodig zijn om publieke mobiliteit te verwezenlijken. Een eerste voorwaarde daarvoor is om te leren van bestaande casussen binnen de provincie en daarbuiten. Een tweede voorwaarde is om ook anders te gaan samenwerken en na te denken over hoe publieke mobiliteit in de provincie is georganiseerd. De derde voorwaarde is om aan de slag te gaan met de acties die in het vervolg van dit document staan uitgewerkt. Deze acties hebben wij ingedeeld in drie deelprogramma's:

1. Organiseren en samenwerken;
2. Bestaande maatregelen en pilots; en
3. Nieuwe/Provinciale Maatregelen.

Hoofdstuk 3 gaat vervolgens in op de **rol van de provincie** in het gehele mobiliteits-systeem. Dit begint met de belangrijke rol die de provincie heeft als vervoerautoriteit. Daarna leggen wij uit hoe publieke mobiliteit past binnen het andere (mobiliteits)beleid van de provincie. Vervolgens gaan we specifiek in op twee belangrijke partners met wie de provincie moet samenwerken om publieke mobiliteit te verwezenlijken: gemeenten in de provincie en de Vervoerregio Amsterdam.

In hoofdstuk 4 leggen wij uit hoe wij te werk zijn gegaan met de waardering van alle maatregelen die wij nu al uitvoeren. Hiervoor hebben wij een **beoordelingskader op basis van onze doelen** opgesteld. We kijken hierbij naar drie doelen waar deze maatregelen aan zouden moeten bijdragen. Het gaat hierbij om:

-  Het verbeteren van de bereikbaarheid van en naar belangrijke bestemmingen
-  Het verbeteren van de kwaliteit van reisopties
-  Het borgen van de brede uitvoerbaarheid van reisopties

In hoofdstuk 5 brengen we deze **maatregelen** vervolgens **in beeld** voor zes onderdelen van publieke mobiliteit. Hierbij richten we ons op de volgende onderdelen van het totale publieke mobiliteitssysteem:

- **Hoogwaardig ov** (spoor, R-net, Plusnet en toekomstig bus rapid transit (BRT)/ metrobus) **en Basisnet**;
- **Kleinschalig vervoer** (buurtbus, flexvervoer, doelgroepenvervoer en vrijwilligersvervoer);
- Hubs;
- Deelmobiliteit;
- Carpool/P+R en andere lokale initiatieven; en
- **Services** (zoals MaaS en geïntegreerde reisinformatie/betaalsystemen) **en toegankelijkheid**.

Alle acties in deze Agenda komen vervolgens terug in Hoofdstuk 6 en Bijlage 1. Hoofdstuk 6 toont alle acties per deelprogramma. Bijlage 1 toont alle maatregelen en ondersteunende initiatieven per Noord-Hollandse regio, inclusief een schets van de context.

## 2. VOORWAARDEN VOOR PUBLIEKE MOBILITEIT IN NOORD-HOLLAND

### 2.1 PUBLIEKE MOBILITEIT BLIJFT ZICH DOORONTWIKKELEN

Wij realiseren ons dat publieke mobiliteit nooit 'af' is, net zoals openbaar vervoer dat op dit moment ook niet is. Ook nu zijn wij als concessieverlener continu in gesprek met onze vervoerders. Veranderingen en uitdagingen zijn aan de orde van de dag; van grote, nationale uitdagingen zoals een tekort aan chauffeurs of netcapaciteit voor elektrische bussen, tot aan kleine problemen zoals een tijdelijke omleiding. Dit betekent dat een concessiebesluit niet zomaar een document is waarbij we pas na afloop moeten nadenken over de consequenties. Zo ook bij publieke mobiliteit, waar we moeten blijven monitoren hoe het gaat en welke nieuwe ontwikkelingen er zijn.

De veranderingen op het gebied van publieke mobiliteit gaan snel, zowel binnen als buiten onze organisatie. Het onderwerp raakt ook nog eens aan veel verschillende beleidsterreinen. De volgende hoofdstukken in deze agenda laten zien dat we al met veel verschillende maatregelen op het gebied van publieke mobiliteit bezig zijn. Om deze agenda te kunnen uitvoeren, zijn de volgende drie voorwaarden nodig om aan de slag te kunnen met de concrete maatregelen:

1. Leren van casussen elders;
2. Anders samenwerken in de provinciale organisatie.
3. Uitvoeren van acties in drie deelprogramma's
  - 3.1. Organiseren en samenwerken
  - 3.2. Ondersteunen bestaande maatregelen en pilots
  - 3.3. Nieuwe maatregelen

### 2.2 LEREN VAN CASUSSEN ELDERS

Er zijn meerdere interessante voorbeelden waar de provincie Noord-Holland van kan leren. Andere provincies, vervoerregio's, gemeenten en andere partijen experimenteren met publieke mobiliteit. Zo zijn de provincie Noord-Brabant, provincie Zeeland en OV-bureau Groningen-Drenthe al bezig met verregaande integraties van OV met andere vormen van vervoer. Een combinatie van openbaar vervoer met andere vormen van vervoer is er op deze schaal nog niet in de provincie Noord-Holland. Tegelijkertijd is dit om verschillende redenen goed te verklaren. De provincie Noord-Holland kan zeker lessen trekken uit deze voorbeelden, maar kan deze voorbeelden niet één-op-één kopiëren.



### Aanbesteding OV-concessie West-Brabant

In 2018 heeft de provincie Noord-Brabant de visie '[Gedeelde mobiliteit is maatwerk](#)' geschreven. Op basis van deze visie is de provincie aan de slag gegaan met een nieuwe manier om de OV-concessie aan te besteden in West-Brabant. Naast de OV-concessie besteden zij namelijk ook het flexibele vervoer aan, samen met de gemeenten in de regio. Hierbij gaat het om flexibel vervoer van halte naar halte en wmo-vervoer.

### Bravoflex provincie Noord-Brabant

In de hele provincie Noord-Brabant rijdt Bravoflex als aanvulling op het openbaar vervoer. Er zijn in overleg met gemeenten honderd extra flexhaltes geplaatst. Vanaf daar kunnen reizigers naar grotere OV-haltes reizen en overstappen op bus of trein. De Bravoflex rijdt zonder vaste dienstregeling en is per app of telefoon te bestellen.

### Publiek Vervoer Groningen – Drenthe

In de provincies Groningen en Drenthe experimenteren overheden met nieuwe, integrale oplossingen voor mobiliteit. Alle gemeenten werken samen in de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Groningen-Drenthe. Gemeenten hebben besloten om gezamenlijk een overeenkomst af te sluiten met vier verschillende vervoerders. Zij bieden leerlingenvervoer, Wmo-vervoer, hubtaxi's, buurtbussen en stadsvervoer.

### Flexibel vervoer in Zeeland: de Flex

Vanaf 2025 rijdt in Zeeland '[de Flex](#)', een vervanging voor de eerdere haltetaxi. Deze taxi's of busjes met chauffeur rijden binnen de bebouwde kom van hub naar hub. Buiten de bebouwde kom rijden ze vanaf elke ophaallocatie naar elke bestemming. De prijs komt overeen met het ov-tarief. In de toekomst brengt de Flex mogelijk veranderingen teweeg in de dienstregeling van de bus.

## 2.3 ANDERS SAMENWERKEN IN DE PROVINCIALE ORGANISATIE

De provincie is op dit moment ingericht om optimaal aandacht te geven aan de verschillende deelonderwerpen die onder mobiliteit vallen. Zo zijn er ambtenaren die zich bezighouden met de OV-concessies en weer anderen die zich bezighouden met deelmobiliteit en hubs. Er wordt een voorstel uitgewerkt voor de governance, financiering en interne en externe samenwerking. Dit kan gepaard gaan met een andere inrichting van de governance, die ook mogelijke financiële consequenties heeft.

### Governance externe samenwerking

[Hoofdstuk 3.1](#) geeft een overzicht van de verantwoordelijkheden van de provincie als vervoerautoriteit en de verantwoordelijkheden van andere overheden en partijen. De voorbeelden van andere provincies laten zien dat gemeenten en de provincie veel meer moeten samenwerken om bijvoorbeeld het reguliere ov-vervoer en Wmo-vervoer te kunnen combineren. Dit vraagt uitgebreid overleg met gemeenten en andere partners, als ook het herzien van hoe wij concessies uitvragen. Op dit moment loopt er een onderzoek naar de vraag hoe de provincie vraaggestuurd OV en doelgroepenvervoer (Wmo-vervoer) kan combineren.

### Financiering

Vanuit het kader 'niet meer, maar beter en anders' geldt dat het streven is om zoveel mogelijk vanuit bestaande middelen te putten voor publieke mobiliteit. Eventuele additionele financiering voor activiteiten en maatregelen zal via een Kaderbrief aan Provinciale Staten voorgelegd worden. De provincie dient te onderzoeken wat er mogelijk is binnen de bestaande kaders en wat er daarbuiten nog nodig is.

#### ACTIE

De provincie blijft in gesprek met andere provincies en vervoerregio's om te leren van hun ervaringen met en ontwikkelingen op het gebied van publieke mobiliteit. (Loopt)

#### ACTIE

De provincie onderzoekt in hoeverre de bestaande overlegstructuren met gemeenten voldoende invulling geven aan het organiseren van publieke mobiliteit en wat hier eventueel aanvullend voor nodig is. (Loopt)

## 2.4 UITVOEREN VAN ACTIES IN DRIE DEELPROGRAMMA'S

In deze Agenda Publieke Mobiliteit staan bestaande maatregelen en initiatieven, maar ook nieuwe acties. Al deze acties zijn ondergebracht in drie deelprogramma's, die zo zijn geordend dat we stap voor stap toewerken naar een robuust systeem van publieke mobiliteit. De gekozen indeling maakt een helder onderscheid tussen drie typen inspanningen: het leggen van een sterke organisatorische basis, het versterken van bestaande initiatieven en het ontwikkelen van nieuwe maatregelen. Deze acties staan in de volgende hoofdstukken in de tekst genoemd en komen in de overzichtstabellen in hoofdstuk 6 terug. Het niveau van deze drie deelprogramma's is verschillend.

### Deelprogramma 1: organiseren en samenwerken

Dit deelprogramma legt de basis voor samenwerking en regie. Het gaat om het creëren van een netwerk waarin partijen elkaar makkelijk vinden, kennis delen en afspraken maken. Het doel is om een gezamenlijke structuur te ontwikkelen die uitvoering ondersteunt en samenwerking stimuleert, zodat maatregelen niet los van elkaar blijven staan.

Veel van de acties in dit deelprogramma bestaan uit samenwerking met partners en andere overheden waar de provincie al contact mee heeft. Het voornaamste doel van dit deelprogramma is dan ook om banden te blijven onderhouden op dit nieuwe onderwerp. Dit raakt ook aan [paragraaf 2.1](#); het leren van andere provincies en vervoerautoriteiten.

**Prioriteiten:** De provincie moet met name met gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam, maar ook landelijk, goed afstemmen. Daarnaast moet de provincie nadenken over de juiste monitoring van het hele publieke mobiliteitssysteem.

### Deelprogramma 2: bestaande maatregelen en pilots

Dit deelprogramma richt zich op het versterken en opschalen van wat al werkt. We zorgen dat succesvolle initiatieven niet op zichzelf blijven staan, maar breder worden toegepast. Het gaat om het benutten van bestaande kennis en ervaring, het verbeteren van lopende pilots en het ondersteunen van initiatieven die bewezen waarde hebben. Zo vergroten we de impact van oplossingen die al hun nut hebben bewezen.

Wij en verschillende andere actoren doen al veel aan publieke mobiliteit in de provincie. Dit zijn projecten en acties die de provincie en gemeenten uitvoeren, op dit moment vaak op lokale of regionale schaal. Behalve het blijven monitoren en uitvoeren van deze specifieke initiatieven, dienen we regelmatig na te denken over de waarde die deze initiatieven kunnen hebben voor andere gemeenten en regio's binnen de provincie, maar ook daarbuiten. De concessie voor deelfietsen die de provincie heeft uitgezet, is bijvoorbeeld uniek in Nederland. De ervaringen die wij in dat traject opdoen, zijn waardevol voor gemeenten, provincies en vervoerregio's in heel Nederland, als ook voor de Rijksoverheid.

**Prioriteiten:** Alle acties uit dit deelprogramma bieden waardevolle inzichten voor een mogelijk bredere inzet. De prioriteit ligt bij het verkennen van mogelijkheden om maatregelen en pilots op te schalen.

### Deelprogramma 3: nieuwe maatregelen

Dit deelprogramma richt zich op het ontwikkelen en opstarten van nieuwe maatregelen. Daarmee spelen we in op actuele knelpunten en toekomstige behoeften. Het doel is om witte vlekken in het netwerk te vullen en ruimte te geven aan vernieuwing en innovatie. Dit doen we stap voor stap, zodat nieuwe oplossingen aansluiten bij de praktijk en bijdragen aan een toekomstbestendig systeem.

De verantwoordelijkheid voor een deel van deze acties ligt niet bij de provincie. Veel nieuwe maatregelen worden immers landelijk opgepakt, bijvoorbeeld bij een ministerie of in een werkgroep van DOVA. De provincie Noord-Holland pakt wel haar verantwoordelijkheid door aan te sluiten bij landelijke overleggen en zich te scharen achter kansrijke initiatieven. Daarnaast zijn er verschillende beleidsstukken die de provincie aan het ontwikkelen is. Het handelingsperspectief Deelmobiliteit en de nieuwe invulling van de werkgeversaanpak, bijvoorbeeld, zijn een belangrijk onderdeel van de bredere puzzel van publieke mobiliteit. Maar ook de initiatieven op het gebied van autonoom vervoer.

## 3. ONZE AANPAK: DE PROVINCIE ALS REGISSEUR

Binnen publieke mobiliteit is er een scheiding tussen modaliteiten en verantwoordelijkheden tussen de provincie en andere partijen, zoals gemeenten, het Rijk en omliggende regio's. Dit maakt het organiseren van een samenhangend systeem complex. De provincie heeft niet overal verantwoordelijkheid, en hoeft die ook niet overal te nemen. Wel neemt de provincie de regie om binnen haar gebied de benodigde maatregelen op elkaar af te stemmen en samenhang te organiseren.

In dit hoofdstuk lichten we toe hoe we de rol van de provincie binnen publieke mobiliteit willen vormgeven, hoe onze bestaande inspanningen daaraan bijdragen en hoe we samenwerken met gemeenten en omliggende regio's.

### 3.1 PROVINCIE NOORD-HOLLAND ALS VERVOERAUTORITEIT

De provincie is verantwoordelijk voor regionale verkeer- en vervoertaken in de provincie Noord-Holland. Daarbij is de provincie wettelijk opdrachtgever voor het regionale openbaar vervoer per bus in Noord-Holland, met uitzondering van Amsterdam en omgeving. Dat gebied is de verantwoordelijkheid van de Vervoerregio Amsterdam. Per deelgebied verleent de provincie Noord-Holland aan een vervoerbedrijf een ov-concessie; een exclusief recht om het openbaar (bus)vervoer te verzorgen.

Naast de verantwoordelijkheid om ov aan te besteden, is de provincie verantwoordelijk voor de regionale bereikbaarheid en duurzame mobiliteit in de provincie. Deze verantwoordelijkheid is gedeeld met het Rijk (verantwoordelijk voor het spoor), Rijkswaterstaat (als wegbeheerder van rijkswegen), de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten als wegbeheerder en zorgdrager voor hun inwoners. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer (o.a. wmo-vervoer).

Deelmobiliteit en taxivervoer zijn wettelijk gezien open markten en vallen niet onder ov. Ze zijn, mits publiek toegankelijk, wel onderdeel van publieke mobiliteit. Daar waar de markt niet uit zichzelf deelmobiliteit aanbiedt, kunnen overheden met de markt in gesprek over hoe deelmobiliteit te organiseren.

De provincie is als wegbeheerder verantwoordelijk voor provinciale wegen. Dit vormt een van de randvoorwaarden die noodzakelijk is om publieke mobiliteit te kunnen faciliteren, maar is geen onderdeel van publieke mobiliteit zelf. Deze rol wordt dan ook niet verder uitgewerkt in deze Agenda Publieke Mobiliteit.



Veerponten vormen een belangrijke schakel in het regionale netwerk, zowel voor fietsers, wandelaars, automobilisten en logistiek. De provincie spant zich hiervoor in via haar rol als (vaar)wegbeheerder vaarwegen en regisseur op het regionale fietsnetwerk. In februari 2026 heeft de provincie een Handelingsperspectief Veerponten besproken, op basis waarvan de provincie haar rol in het beheer van veerponten verder gaat onderzoeken. In deze Agenda Publieke Mobiliteit wordt dit dan ook niet verder uitgewerkt.

De provincie heeft voor een deel van de onderwerpen waar ze zelf niet voor aan de lat staat wel een belang, zoals spoor, deelmobiliteit en lokale infrastructuur. Veel van deze vormen van of voorwaarden voor mobiliteit vragen daarom samenwerking met bijvoorbeeld gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam, andere omliggende regio's, het Rijk, ProRail en NS. In Figuur 4 zijn de verantwoordelijkheden binnen publieke mobiliteit weergegeven. Het is mogelijk dat de wettelijke verantwoordelijkheid van de provincie in de toekomst verandert.

Rijk & NS	Provincie	Omliggende regio's	Gemeenten	Markt
	Bus (lijn & flex)			
	Kleinschalig vervoer (vrijwilligers)			
Trein		Tram & metro		
			Doelgroepenvervoer	
				Meerijddiensten (carpool, taxi)
	Deelmobiliteit			
	Services/MaaS			
	Ov-infrastructuur			
	Hubs/ov-knooppunten			

**Figuur 4** Verantwoordelijkheden binnen publieke mobiliteit

### 3.2 DE AGENDA PUBLIEKE MOBILITEIT HANGT SAMEN MET ANDER PROVINCIAAL MOBILITEITSBELEID

De provincie werkt aan veel verschillende onderwerpen en thema's, ook binnen het mobiliteitssysteem. Deze komen terug in allerlei verschillende visies, agenda's en andere beleidsstukken. De visie op mobiliteit specifiek is vastgelegd in het recent geactualiseerde **Perspectief Mobiliteit**<sup>4</sup>. Hierin staat de uitwerking van de mobiliteitstransitie door het verminderen, veranderen en verbeteren van de mobiliteit centraal. Het biedt uitgangspunten voor de Investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi), de Nota infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG), het gebruik van onze netwerken en de manier waarop we samenwerken met onze partners.

Het geactualiseerde Perspectief Mobiliteit stelt vier hoofdogaven centraal:

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

De **Agenda Publieke Mobiliteit** staat dus niet op zichzelf. Een andere agenda die bijdraagt aan publieke mobiliteit is de regionale uitvoeringsagenda duurzame mobiliteit van het **Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP)** Noord-Holland Flevoland. In dit programma stimuleren we gemeenten om aan de slag te gaan met mobiliteitspakketten waardoor de CO<sub>2</sub>-uitstoot vermindert. Het maatregelenpakket '*Deelmobiliteit, MaaS en Hubs*' (dat door meerdere regio's wordt uitgewerkt in de regionale uitvoeringsagenda's duurzame mobiliteit) bevat veel maatregelen die bijdragen aan publieke mobiliteit. In de Agenda Publieke Mobiliteit worden ook de relevante maatregelen uit de regionale uitvoeringsagenda's duurzame mobiliteit opgenomen. Daarmee maken we inzichtelijk dat deze maatregelen bijdragen aan publieke mobiliteit, naast hun bijdrage aan het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Innovaties zijn onmisbaar om de opgaven binnen publieke mobiliteit het hoofd te kunnen bieden. Zo krijgen innovaties binnen mobiliteit bij de provincie vorm binnen het **Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer**. Hierbij kan worden gedacht aan autonoom OV, nieuwe mobiliteitsconcepten en digitalisering ter ondersteuning van de reiziger en de doorontwikkeling van hubs zoals het invoeren van de smart hubs.

De provincie heeft op dit moment nog geen aanpak voor het **monitoren van het systeem van publieke mobiliteit**. Ook is er geen aanpak om te bepalen welke (nieuwe en bestaande) initiatieven en maatregelen er worden ondernomen om het systeem te verbeteren of aan te vullen. Daarom ontwikkelt de provincie een monitoringsdashboard waarin voor de provincie, en eventueel voor partners, inzichtelijk wordt wat de ontwikkelingen zijn op elk onderdeel van publieke mobiliteit. De inventarisatie uit deze agenda kan dienen als input voor het dashboard.

#### ACTIE

De provincie ontwikkelt een monitoringsdashboard waarin voor de provincie, en eventueel voor partners, inzichtelijk wordt wat de ontwikkelingen zijn op elk onderdeel van publieke mobiliteit.

### 3.3 SAMENWERKING MET GEMEENTEN IN DE UITVOERING

Gemeenten vervullen een cruciale rol in het organiseren van publieke mobiliteit. Zij zijn verantwoordelijk voor het (lokaal) doelgroepenvervoer en treden op als wegbeheerder en beheerder van de openbare ruimte. Binnen Noord-Holland werken gemeenten samen op regionaal niveau (Gooi en Vechtstreek, Zuid-Kennemerland IJmond, Westfriesland, Regio Alkmaar, Kop van Noord-Holland, Amstelland-Meerlanden, en Zaanstreek Waterland) en bovenregionaal niveau (Noord-Holland Noord en Metropoolregio Amsterdam).

Er is al sprake van intensieve samenwerking en afstemming tussen de provincie, regio's en gemeenten. De provincie hecht er waarde aan dat de Agenda Publieke Mobiliteit goed aansluit bij bestaande overlegstructuren. Gezamenlijk zal moeten worden geëvalueerd in hoeverre deze structuren voldoende invulling geven aan het organiseren van publieke mobiliteit. Dit geldt bijvoorbeeld voor het organiseren van kleinschalig openbaar vervoer, waarbij verantwoordelijkheden van verschillende overheden elkaar raken.

#### ACTIE

De provincie onderzoekt in hoeverre de bestaande overlegstructuren met gemeenten voldoende invulling geven aan het organiseren van publieke mobiliteit en wat hier eventueel aanvullend voor nodig is. (Loopt)

<sup>4</sup> [Perspectief Mobiliteit 2026](#)

De afstemming tussen provincie en gemeenten vindt o.a. plaats zowel ambtelijk als bestuurlijk via het **Provinciaal Verkeer en Vervoerberaad (PVVB)**. Aan deze overleggen nemen ook belangrijke ketenpartners deel zoals Rijkswaterstaat, NS en ProRail. De PVVB's worden per bestuurlijke regio georganiseerd, aangevuld met enkele provincie-brede bijeenkomsten. Daarnaast worden regelmatig overleggen met de regio georganiseerd, rondom een bepaald thema, waaronder onderwerpen die te maken hebben met publieke mobiliteit.

Elke regio heeft samen met de provincie een **Regionale Agenda Mobiliteit (RAM)** opgesteld. Dit zijn gezamenlijke agenda's met prioritaire acties op het gebied van mobiliteit. Maatregelen die relevant zijn voor de regio zijn, worden hierin opgenomen. In elke RAM is benoemd wie verantwoordelijk is voor de actie (bijvoorbeeld gemeente en/of provincie). Deze agenda is de leidraad voor onze samenwerking waar we elkaar aan houden.

Om publieke mobiliteit effectief te organiseren en kennisdeling te stimuleren, blijft de provincie via bestaande overlegstructuren **in gesprek met gemeenten**. Dit geeft gemeenten de gelegenheid om ervaringen, best practices en innovatieve oplossingen uit te wisselen. Door gemeenten actief te betrekken en een laagdrempelige informatie- en feedbackstroom te organiseren, vergroten we het draagvlak en versterken we de uitvoeringskracht. Voor de provincie fungeren deze gesprekken als klankbord voor nieuwe maatregelen (en innovaties) en helpen bij het signaleren van kansen en knelpunten in de praktijk. Hiermee creëren we een lerende omgeving waarin gemeenten en provincie gezamenlijk werken aan het verbeteren van publieke mobiliteit

### 3.4 MOBILITEIT ZONDER GRENZEN: SAMENWERKEN MET PARTNERS

De provincie werkt niet alleen samen met gemeenten binnen haar grenzen, maar ook met andere regionale en nationale partners voor kennisuitwisseling en het organiseren van publieke mobiliteit over bestuurlijke grenzen heen.

Ten eerste is de provincie één van de landelijke Koplopers, die op uitnodiging van het Ministerie van I&W maandelijks overleggen in het **Koplopersoverleg**. Dit is een overleg dat wordt georganiseerd door het ministerie, waarbij overheden kennis en ervaringen uitwisselen over publieke mobiliteit.

In heel het land zijn overheden bezig om publieke mobiliteit te ontwikkelen en vorm te geven. Daarom zoekt de provincie aansluiting bij centrale overlegstructuren. De provincie sluit dus aan bij het Koplopersoverleg, maar ook bij de werkgroep Publieke Mobiliteit van het DOVA. Hierin wordt samen met andere decentrale OV-autoriteiten en het Rijk gesproken over onder andere governance vraagstukken rondom publieke mobiliteit en afstemming tussen regio's. Daarnaast wordt ook op verschillende thema's (zoals bijvoorbeeld flexvervoer en deelmobiliteit) afgestemd met andere overheden via het DOVA of programma's zoals het landelijk programma Natuurlijk!Deelmobiliteit.

#### ACTIE

De provincie blijft actief deelnemen aan centrale overlegstructuren voor kennisuitwisseling en afstemming tussen overheden. Het gaat hierbij in ieder geval om het Koplopersoverleg, DOVA, en het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit. (Loopt)

**Nederlandse Spoorwegen (NS)** is een belangrijke nationale partner voor publieke mobiliteit. Het nationale spoorwegennet en de treinstations zijn belangrijke onderdelen van het netwerk, waardoor voldoende afstemming met NS Reizigers (als grootste spoorvervoerder), NS Stations (als stationsbeheerder) en NS Fiets B.V. (als exploitant van OV-fiets) noodzakelijk is. De provincie werkt daarom (o.a. in MRA verband) nauw samen met NS via de verschillende actieprogramma's die zijn geformuleerd voor de spoorcorridors. Zo denkt de provincie mee over de marktordening spoor, die vanaf 2033 ingaat. Daarnaast sluit NS regulier aan bij de PVVB's van de regio's. De provincie onderzoekt of afstemming tussen de provincie en NS voldoende geborgd is via de verschillende overleggen die NS en provincie voeren.

#### ACTIE

De provincie treedt in overleg met NS om tot afspraken te komen hoe afstemming tussen provincie, gemeenten en NS geborgd is en blijft binnen de bestaande overlegstructuren. (Loopt)

De provincie werkt intensief samen met haar regionale partners om publieke mobiliteit over bestuurlijke grenzen heen goed te organiseren. Reizigers verplaatsen zich immers niet binnen één provincie of concessiegebied, maar volgen hun dagelijkse routes voor werk, onderwijs en voorzieningen door de hele Randstad en daarbuiten. Dat vraagt om nauwe afstemming met onder meer de **provincies Zuid-Holland, Utrecht, Flevoland en Friesland** én met de **Vervoerregio Amsterdam**, zodat openbaar vervoer, deelmobiliteit en flexvervoer zo veel mogelijk als één samenhangend netwerk functioneren, ongeacht de bestuurlijke grenzen.

De provincie treedt in overleg met de omliggende provincies om te onderzoeken voor welke modaliteiten afstemming nodig is.

**ACTIE**

De provincie treedt in overleg met de omliggende provincies om tot afspraken te komen over grensoverschrijdende vormen van publieke mobiliteit.

De provincie en de **Vervoerregio Amsterdam** hebben hun intentie om gezamenlijk op te trekken bij grensoverschrijdende vormen van publieke mobiliteit als gezamenlijke ambitie als volgt geformuleerd:

*De Vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland zijn beide concessieverleners voor het openbaar vervoer. De provincie is opdrachtgever in de Gooi en Vechtstreek, Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord<sup>5</sup>. In het tussenliggende gebied (Amsterdam, Zaanstreek-Waterland & Amstelland-Meerlanden) is de Vervoerregio opdrachtgever. In de praktijk rijden bussen regelmatig over de grenzen van deze gebieden heen, de zogenoemde 'uitlopers'. Overstappen op een grenspunt, bijvoorbeeld ergens in de polder, is immers niet wenselijk voor de reiziger. De gebieden zijn bovendien sterk met elkaar verweven. Daarom werken provincie en Vervoerregio samen om de bestuurlijke grenzen zo min mogelijk merkbaar te maken voor de reiziger — niet alleen in het reguliere OV, maar ook bij deelmobiliteit en flexvervoer.*

*Beide partijen hebben hiervoor een beleidsagenda: de provincie werkt met de Agenda Publieke Mobiliteit, de Vervoerregio met de Actieagenda Publieke Mobiliteit. De agenda's zijn vergelijkbaar van aard. We zetten in op structurele samenwerking, zodat modaliteiten, informatievoorziening en uitvoering grensoverschrijdend op elkaar aansluiten. Waar nodig worden gezamenlijke ontwerpprincipes en uitvoeringsafspraken gemaakt. Dat doen we in samenwerking, waarbij we ook de nationale ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit volgen.*

**ACTIE**

De provincie treedt in overleg met de Vervoerregio Amsterdam om tot afspraken te komen over grensoverschrijdende vormen van publieke mobiliteit.

Een ander belangrijk voorbeeld is de samenwerking met werkgevers in de **werkgeversaanpak**. Werkgevers hebben namelijk een grote invloed op de reisbewegingen van hun werknemers. Bijvoorbeeld door hun werknemers wel of niet en meer of minder vergoeding te geven voor het gebruik van bepaalde modaliteiten. Zo worden werkgevers en werknemers gestimuleerd tot duurzamer reisgedrag. Werkgevers vormen daarbij een cruciale schakel tussen mobiliteitsbeleid en het dagelijks reisgedrag van werknemers. Door het werkgeversnetwerk actief te benutten kunnen initiatieven op het gebied van publieke mobiliteit worden versterkt, terwijl tegelijkertijd waardevolle inzichten over de behoeften aan publieke mobiliteit worden opgehaald. De provincie ontwikkelt momenteel samen met partners vanuit **SBaB** een nieuwe organisatievorm voor deze werkgeversaanpak.

**ACTIE**




Herzien van de organisatie van de werkgeversaanpak. De provincie en andere overheden vanuit Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) gaan zelf de uitvoering en de regie voeren. (Loopt)

<sup>5</sup> Vanaf 2028 worden de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord samengevoegd tot de concessie NoordWest Noord-Holland.

## 4. BEOORDELINGSKADER VANUIT ONZE DOELEN

De agenda vertaalt onze ambitie naar concrete maatregelen. Daarbij is het cruciaal om keuzes te maken: welke maatregelen dragen het meest bij aan onze ambitie en verdienen prioriteit? Een beoordelingskader helpt ons om die keuzes gestructureerd en transparant te maken. In dit hoofdstuk operationaliseren wij wat het betekent als een maatregel positief, neutraal of negatief bijdraagt aan een van de doelen van publieke mobiliteit. Dit beoordelingskader passen wij vervolgens in [hoofdstuk 5](#) toe op de verschillende maatregelen.

Ons beoordelingskader begint bij het helder maken van de ambitie, doelen en de onderwerpen die behoren tot dat doel. Zie hiervoor het schema in figuur 5 hiernaast. De ambitie van de provincie Noord-Holland is om met publieke mobiliteit aantrekkelijke deur-tot-deur reisopties te bieden. We vertalen deze ambitie naar de volgende drie doelen:

-  Het verbeteren van de bereikbaarheid van en naar belangrijke bestemmingen
-  Het verbeteren van de kwaliteit van reisopties
-  Het borgen van de brede uitvoerbaarheid van reisopties

Door maatregelen te beoordelen op deze drie doelen kunnen wij een beeld krijgen van de impact en haalbaarheid. Het beoordelingskader geeft richting aan de vraag: welke maatregelen verdienen opschaling, welke vragen om verbetering, en waar is nader onderzoek nodig? De beoordeling vormt een inhoudelijke stap vóór de provincie-brede afweging. Na deze eerste analyse volgt een bredere besluitvorming waarin ook organisatorische, financiële en politieke aspecten worden meegenomen. Denk aan samenhang met andere programma's, beschikbare middelen en bestuurlijke prioriteiten.

Het resultaat is een agenda die niet alleen ambitieus is, maar ook uitvoerbaar en toekomstbestendig. Het beoordelingskader maakt het mogelijk om maatregelen te vergelijken, prioriteiten te stellen en keuzes te onderbouwen in samenhang met andere initiatieven.



**Figuur 5** Doelenboom ambitie, doelen en onderwerpen

De maatregelen uit de Agenda beoordelen wij kwalitatief op basis van de in dit hoofdstuk beschreven beoordelingscriteria. Hierbij maken wij onderscheid tussen:

- Een positieve bijdrage aan het subdoel.
  - Een neutrale bijdrage aan het subdoel.
  - Een negatieve bijdrage aan het subdoel.
- ✗ Naast de beoordeling zijn er ook een aantal uitsluitingsgronden geformuleerd. Wanneer een maatregel niet aan deze uitsluitingsgronden voldoet is implementatie niet mogelijk.

**Voorbeeld: integratie van reisinformatie**

Eén van de subdoelen is de "beschikbaarheid van reisinformatie". Reisinformatie over alle onderdelen van publieke mobiliteit moet uniform vindbaar zijn via een website en MaaS-apps die alle reisinformatie op één plek aanbieden (zie: [paragraaf 3.2](#)).

Als een nieuwe maatregel (bijv. deelfietsen) wordt opgezet, hangt de beoordeling op "kwaliteit van reisopties" af van de manier waarop de reisinformatie wordt gegeven: positief als deze wordt toegevoegd aan een bestaande app of website, negatief als er een losse app of website nodig is om te zoeken, boeken en betalen.

Met een negatieve beoordeling op dit punt is het integreren van de maatregel in bestaande reisapps een mogelijke vervolgstap.

## 4.1 BEREIKBAARHEID VAN EN NAAR BELANGRIJKE BESTEMMINGEN ✨

Bereikbaarheid van bestemmingen kan worden verbeterd op drie punten:

- Het aanbieden van nieuw aanbod tussen reisrelaties waar nu nog geen of onvoldoende reisopties beschikbaar zijn;
- Het aanbieden van nieuw aanbod buiten de bedieningstijden van het bestaande aanbod;
- Het versnellen van bestaand aanbod waardoor de reistijd tussen twee locaties wordt verkort.

In de Visie Publieke Mobiliteit benoemt de provincie **vijf belangrijke reisrelaties** waar zij zich met name op richt bij het vormgeven van publieke mobiliteit:

- Aantrekkelijke deur-tot-deur reismogelijkheid voor **forenzen en bezoekers van centra van steden** (als alternatief voor de auto);
- Betrouwbaar en op tijd naar een **onderwijslocatie**;
- Basisbereikbaarheid van **regionale voorzieningen** als aantrekkelijk reisalternatief;
- Ov-bereikbaarheid van **nieuwe grootschalige ontwikkelingen** (woningbouw en kantoren);
- Grote stromen reizigers naar een **evenement of recreatieve bestemming** (b.v. het strand in het zomerseizoen) om overlast door grote aantallen (incidenteel) autoverkeer te voorkomen en om natuur en recreatie beter bereikbaar te maken.

Daarnaast hanteert de provincie het volgende uitgangspunt voor de bereikbaarheid van bestemmingen, zoals geformuleerd in de Visie Publieke Mobiliteit:

- Er is altijd een vorm van vervoer met publieke mobiliteit beschikbaar tussen 6:00 en 01:00. Buiten de bedieningstijden van het Plusnet, R-net, Basisnet of buurtbussen is dan Flexvervoer beschikbaar. Waar mogelijk streeft de provincie ernaar om tussen 01:00 en 06:00 een vorm van publieke mobiliteit beschikbaar te hebben naar voorzieningen en belangrijke bestemmingen, waarbij nachtvervoer maatwerk is.

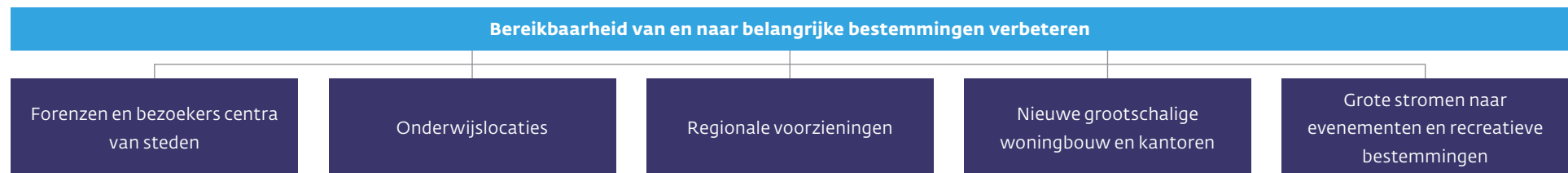
### Passende bereikbaarheid voor specifieke locaties

Elke bestemming vraagt om een eigen, passend aanbod van publieke mobiliteit. Naast het reguliere ov-aanbod wordt waar mogelijk maatwerk toegepast. Zo kan in samenwerking met bedrijven met ploegendiensten nachtvervoer worden georganiseerd, of kan deelmobiliteit beschikbaar worden gesteld in gebieden waar regulier ov niet haalbaar is. Dit hoeft niet altijd te betekenen dat overal altijd vervoer beschikbaar is, maar wel daar waar de behoefte het grootst is. Bedrijventerreinen kunnen actief ondersteund worden door de provincie om maatwerkvormen van publieke mobiliteit in te vullen met bijvoorbeeld de werkgeversaankpak.

### Beoordeling

De beoordeling van een maatregel op dit subdoel richt zich op de mate waarin de maatregel zorgt voor nieuwe reisopties van en naar de hiervoor genoemde reisrelaties:

- De maatregel vergroot het aantal beschikbare reisopties op de vijf belangrijke reisrelaties of versnelt het bestaande aanbod. Reisopties naar nieuwe bestemmingen of reisopties op nieuwe tijden worden positief beoordeeld.
- De maatregel behoudt het aantal beschikbare reisopties op de 5 belangrijkste reisrelaties.
- De maatregel verlaagt het aantal beschikbare reisopties van en naar de 5 belangrijkste bestemmingen of biedt reisopties aan parallel aan bestaande reisopties.



## 4.2 KWALITEIT VAN REISOPTIES

De kwaliteit van reisopties is van invloed op de aantrekkelijkheid van de beschikbare reisopties. Daarom moet deze voldoende zijn. Het gaat hierbij om de betrouwbaarheid, de betaalbaarheid, de beschikbaarheid van reisinformatie en het betaalgemak.

Reizigers van alle leeftijden maken gebruik van de reisopties. Ook reizigers met een mentale of fysieke beperking willen op deze relaties reizen, net als reizigers met een smalle beurs. Daarom moet de toegankelijkheid en veiligheid van alle reizigers geborgd zijn:

- Al het ov (trein, bus en haltes) is volledig **toegankelijk** in overeenstemming met het landelijk Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032<sup>6</sup>. Voor buurtbussen moet nog worden uitgewerkt hoe deze toegankelijkheid wordt bereikt.
- De provincie streeft naar een hoge **sociale veiligheid** in het OV, zodat reizigers zich altijd veilig en comfortabel voelen tijdens hun reis. Maatregelen moeten daarom voldoende veilig zijn. Dit geldt specifiek voor de sociale veiligheid die vrouwen ervaren. In samenwerking met experts en ervaringsdeskundigen onderzoekt de provincie of de vrouwenveiligheid goed gewaarborgd is.

De belangrijkste uitgangspunten uit de Visie Publieke Mobiliteit met betrekking tot de kwaliteit van de reisopties zijn:

- De reisoptie moet **betrouwbaar** zijn; bijvoorbeeld tijdig vertrekken en voldoende beschikbare opties.
- Tarieven zijn zoveel mogelijk geïntegreerd en reizigers kunnen voor elk vervoermiddel betalen met ov-pas en/of betaalpas. Dit zorgt voor **betaalgemak**.
- **Reisinformatie** over alle onderdelen van publieke mobiliteit moet uniform **vindbaar** zijn via een website en MaaS-apps die alle reisinformatie op één plek aanbieden.
- De tarieven moeten **betaalbaar** zijn voor de doelgroep van een reisoptie.

## Beoordeling

- De maatregel vergroot het betaalgemak, integreert reisinformatiestromen, verhoogt de betaalbaarheid en/of verhoogt de (sociale en/of fysieke) veiligheid.
- De maatregel heeft noch positieve of negatieve invloed.
- De maatregel verlaagt het betaalgemak, differentieert reisinformatie. Maatregelen die niet geïntegreerd zijn met bestaande systemen worden negatief beoordeeld.
- ✗ De maatregel voldoet niet aan het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 of is niet voldoende sociaal en fysiek veilig. Dit is een randvoorwaarde.

<b>ACTIE</b>	De provincie gaat door met de subsidie haltetoegankelijkheid. (Loopt)
<b>ACTIE</b>	De provincie onderzoekt met experts en ervaringsdeskundigen of sociale veiligheid (specifiek vrouwen-veiligheid) goed gewaarborgd is in alle vormen van publieke mobiliteit. (Loopt)



6 <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2022D45657>

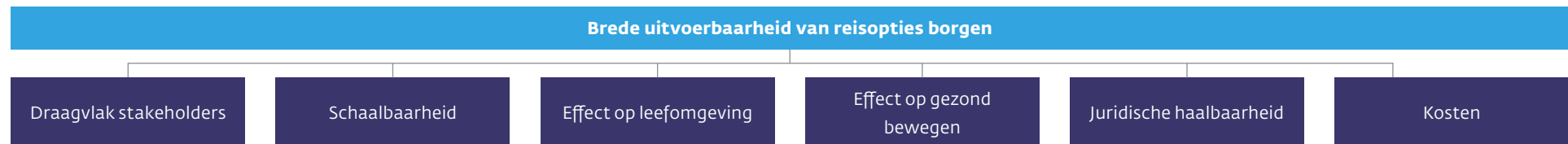
### 4.3 UITVOERBAARHEID VAN REISOPTIES ZONDER NEGATIEVE EFFECTEN

Naast de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen en de kwaliteit van reisopties is ook de brede uitvoerbaarheid van reisopties belangrijk. Het gaat hierbij om:

- **Draagvlak bij stakeholders:** Voor een maatregel is draagvlak onder professionele stakeholders (zoals overheden, uitvoeringsorganisaties en vervoerders) essentieel. Ontbreekt dit, dan moet het eerst worden geagendeerd voordat uitvoering mogelijk is.
- **Schaalbaarheid:** de mate waarin een maatregel zonder grote aanpassingen kan worden opgeschaald. Het gaat hierbij om maatregelen die nu ergens goed werken, en door de schaalbaarheid relatief eenvoudig te kopiëren zijn naar een andere regio.
- De maatregel dient geen negatieve effecten te hebben op een **gezonde leefomgeving**.
- De maatregel dient geen negatieve effecten te hebben op actief en **gezond bewegen**. Bij het aanbieden van reisopties stimuleren we in eerste plaats wandelen en fietsen, daarna ov en andere publieke mobiliteitsopties, en pas daarna (privé-)automobiliteit.
- Een randvoorwaarde is dat alle maatregelen **juridisch haalbaar** zijn.
- In deze fase worden **kosten** niet beoordeeld. Kosten verschillen per regio, zijn verdeeld over investerings- en exploitatiekosten en komen vaak uit verschillende budgetten. Zonder uitgewerkt implementatieplan is een kosteninschatting niet zinvol.

### Beoordeling

- De maatregel heeft groot draagvlak bij stakeholders, is schaalbaar, heeft een positief effect op de leefomgeving en/of een positief effect op het stimuleren van gezond bewegen.
- De maatregel heeft beperkt draagvlak bij stakeholders, is beperkt schaalbaar, heeft geen effect op de leefomgeving en/of het stimuleren van gezond bewegen.
- De maatregel heeft geen draagvlak bij stakeholders, is niet schaalbaar, heeft een negatief effect op de leefomgeving en/of het stimuleren van gezond bewegen. De beoordeling is oranje als ten minste één van deze criteria waar is.
- ✗ De maatregel is juridisch onhaalbaar.



## 5. PUBLIEKE MOBILITEITSMATREGELEN IN BEELD

Publieke mobiliteit krijgt pas echt betekenis in de praktijk. In dit hoofdstuk brengen we in beeld hoe de verschillende onderdelen van publieke mobiliteit zich ontwikkelen in de provincie Noord-Holland. We laten zien welke bestaande maatregelen en initiatieven er al zijn, hoe deze bijdragen aan het verstevigen van publieke mobiliteit en welke vervolgstappen de provincie neemt.

### Maatregelen en initiatieven

We maken in dit hoofdstuk een onderscheid tussen maatregelen en ondersteunende initiatieven. In dit hoofdstuk beschrijven wij in een tabel per deelonderwerp eerst de maatregelen (die we beoordelen met behulp van het beoordelingskader uit hoofdstuk 3) en vervolgens de ondersteunende initiatieven.

**Maatregelen** zijn een onderdeel van het aanbod van publieke mobiliteit: ze zijn daarmee zichtbaar voor de reiziger. De maatregelen worden daarom beoordeeld op basis van de hierboven beschreven doelen.

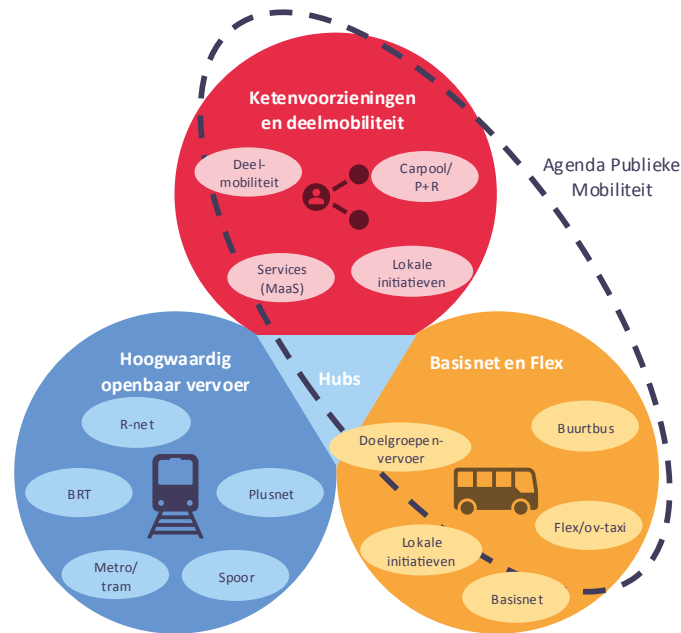
**Ondersteunende initiatieven** zijn vaak onderzoekende of voorbereidende acties die worden uitgevoerd die eventueel kunnen leiden tot een concrete maatregel. Van deze initiatieven geven wij een omschrijving, in welke regio deze zich afspeelt en wie de trekker is.

### Hoe de onderdelen van publieke mobiliteit elkaar versterken

Het systeem van publieke mobiliteit in Noord-Holland bestaat uit meerdere, elkaar aanvullende onderdelen die samen één deur-tot-deur keten vormen: Hoogwaardig ov (spoor, R-net, Plusnet en toekomstig bus rapid transit (BRT)/metrobus), Basisnet en kleinschalig vervoer (buurtbus, flexvervoer, doelgroepenvervoer en vrijwilligersvervoer), hubs, deelmobiliteit, Services (zoals MaaS en geïntegreerde reisinformatie/betaalsystemen) en Carpool/P+R.

In de Visie Publieke Mobiliteit wordt dit beschreven als één samenhangend systeem dat bedoeld is voor alle verplaatsingen waarvoor reizigers niet een eigen auto of fiets kunnen of willen gebruiken. De Agenda Publieke Mobiliteit borduurt hierop voort, maar richt zich grotendeels op de onderdelen buiten het Hoogwaardig ov en Basisnet. Waarbij voorop blijft staan dat het regionale ov de ruggengraat vormt van het publieke mobiliteitssysteem.





**Figuur 6** Aanbod van publieke mobiliteit

De verschillende onderdelen van publieke mobiliteit zijn onderling afhankelijk. Hubs koppelen het hoogwaardige ov en Basisnet aan kleinschalig vervoer en deelmobiliteit, zodat reizigers soepel kunnen overstappen en hun volledige reis als één logisch aanbod ervaren.

**Kleinschalig vervoer** (zoals Texelhopper, OV-op-maat, buurtbussen en OV-taxi) vult de gaten in het netwerk, met name in landelijk gebied en buiten reguliere bedieningstijden, en sluit waar mogelijk aan op **hubs en OV-knooppunten**. **Deelmobiliteit** vergroot de bereikbaarheid van en naar deze hubs en belangrijke bestemmingen en kan in sommige situaties een alternatief vormen voor kleinschalig vervoer. **Services** zoals uniforme reisinformatie en geïntegreerde betaalsystemen verbinden al deze modaliteiten digitaal met elkaar, zodat plannen, reserveren en betalen zo veel mogelijk in één omgeving kan plaatsvinden.

## 5.1 HOOGWAARDIG OPENBAAR VERVOER (HOV) EN BASISNET

Onder HOV verstaan we een aantrekkelijk, snel, frequent netwerk van hoogwaardige ov-verbindingen en goed voor- en natransport (ketenreis) van, naar en tussen belangrijke bestemmingen en ov-knooppunten. Dit bestaat uit spoor, BRT/metrobus, R-net en een nieuw te introduceren Plusnet. We zien HOV als de ruggengraat van het mobiliteitssysteem.

Kenmerken van het HOV zijn grote vervoersstromen, grote halteafstanden en een frequentie van minimaal twee keer per uur – en in de spits waar mogelijk zelfs vier keer per uur – voor landelijk en stedelijk gebied.

### Organisatie

De provincie is verantwoordelijk voor het Plusnet, R-net en het Basisnet (samen met een deel van het kleinschalig vervoer) in de huidige concessiegebieden Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vecht. Dit organiseren we door een ov-concessie aan te besteden. De nieuwe concessie voor Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond (NoordWest Noord-Holland) gaat per juli 2028 van start. In de Gooi en Vechtstreek start de nieuwe concessie in de loop van 2031. Ov is een belangrijk onderdeel van publieke mobiliteit, maar publieke mobiliteit wordt niet uitgewerkt in het Programma van Eisen (PvE). Wel kan een concessie geïntegreerd worden met andere vormen van publieke mobiliteit, zodat de reiziger geen barrières ondervindt.

De provincie heeft zelf geen regie over het spoor, maar heeft er wel belang bij dat de NS (en eventuele andere aanbieders) aantrekkelijke verbindingen en frequenties aanbiedt en dat de dienstregeling van de treinen van NS en de bussen uit het Plus- en Basisnet goed op elkaar aansluiten. Daarom adviseert de provincie altijd bij het afstemmen van de dienstregeling. Ook wil de provincie graag dat NS en regionale vervoerders hun tarieven integreren of afstemmen. Dit kan de provincie niet alleen, maar spreekt hier (via DOVA) met het Ministerie van IenW, de NS en regionale vervoerders over. De provincie volgt daarnaast de ontwikkelingen op het gebied van marktordening spoor.

### Relevant beleid

- [Regionaal OV-toekomstbeeld 2040](#)
- [Ontwikkelperspectief OV Noord-Holland Noord 2024](#)
- [Ontwikkelperspectief OV Zuid Kennemerland IJmond 2025](#)

## Vervolgacties

### ACTIE

De provincie (via DOVA) spreekt met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de NS en regionale vervoerders voor het integreren of afstemmen van tarieven tussen NS en regionale vervoerders. Dit kan middels lobby, het opstellen van een gezamenlijke spooragenda of door als provincie financieel bij te dragen (vergoeding). (Loopt)

## 5.2 KLEINSCHALIG VERVOER

Naast en aanvullend op het HOV en Basisnet is kleinschalig vervoer beschikbaar. Dit vervoer is meer vraagvolgend en kent verschillende vormen, afhankelijk van de vervoersvraag en lokale mogelijkheden om dit in te vullen. Een mogelijkheid is een buurtbus, met vaste haltes en een frequentie van minimaal één keer per uur. Ook flex-vervoer, doelgroepenvervoer, OV-taxi of andere maatwerkoplossingen (zoals autonoom vervoer) behoren tot de mogelijkheden, met flexibele routes en vertrektijden afhankelijk van de vraag.

### Organisatie

Buurtbussen zijn lokale initiatieven met vrijwilligers, ondergebracht in een vereniging. Bestaande buurtbusinitiatieven worden actief ondersteund met het beschikbaar stellen van voertuigen en het opnemen van de dienstregeling in het landelijke reisinformatiesysteem. Dit wordt via de ov-concessie georganiseerd. Nieuwe initiatieven kunnen tot stand komen door het werven van vrijwilligers in samenwerking tussen provincie, gemeenten en de ov-vervoerder. Hierbij ligt de focus op het bestendigen van bestaande buurtbuslijnen.

Flex-vervoer wordt deels via de ov-concessie georganiseerd. Dit zal daarom deels via de aanbesteding van de ov-concessie uitgevraagd worden. Er kunnen ook flex-systemen zijn die niet via de ov-concessie kunnen of mogen worden uitgevraagd. In dat geval zal de provincie aparte contracten gaan afsluiten of samenwerking zoeken met doelgroepsystemen van gemeenten.

### Relevant beleid

- [Regionaal OV-toekomstbeeld 2040](#)
- [Ontwikkelperspectief OV Noord-Holland Noord 2024](#)
- [Ontwikkelperspectief OV Zuid Kennemerland IJmond 2025](#)

## Bestaande maatregelen en initiatieven

Er bestaan al verschillende vormen van kleinschalig vervoer, die een aanvulling zijn op het doelgroepenvervoer (wat grotendeels door de gemeenten wordt georganiseerd). Daarnaast zijn er drie pilots, die te zijner tijd geëvalueerd worden. In twee gebieden wordt al gewerkt aan verdere integratie van kleinschalige vervoervormen; in de Kop van Noord-Holland met het Toekomstplan Publieke Mobiliteit (op initiatief van de gemeenten) en in de gemeente Hilversum, die in aanloop naar de nieuwe concessie Gooi en Vechtstreek een onderzoek wil uitvoeren naar het fijnmazig vervoernetwerk in de gemeente. Daarnaast neemt de provincie het initiatief om onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor het openstellen van wmo-vervoer voor ov-reizigers. Hierbij neemt de provincie kennis van het onderzoek naar hetzelfde onderwerp dat het ministerie van IenW uitvoert. Tenslotte onderzoekt de provincie vanuit het Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer de mogelijkheden van autonoom vervoer op kleine schaal.

## Vervolgacties

### ACTIE

De bestaande vormen van kleinschalig vervoer zijn bijna allemaal alleen te reserveren via een losse app. Om de kwaliteit van deze reisopties te verbeteren onderzoekt de provincie of het boeken van ritten met deze vormen van kleinschalig vervoer kunnen worden geïntegreerd in bestaande reisapps.

### ACTIE

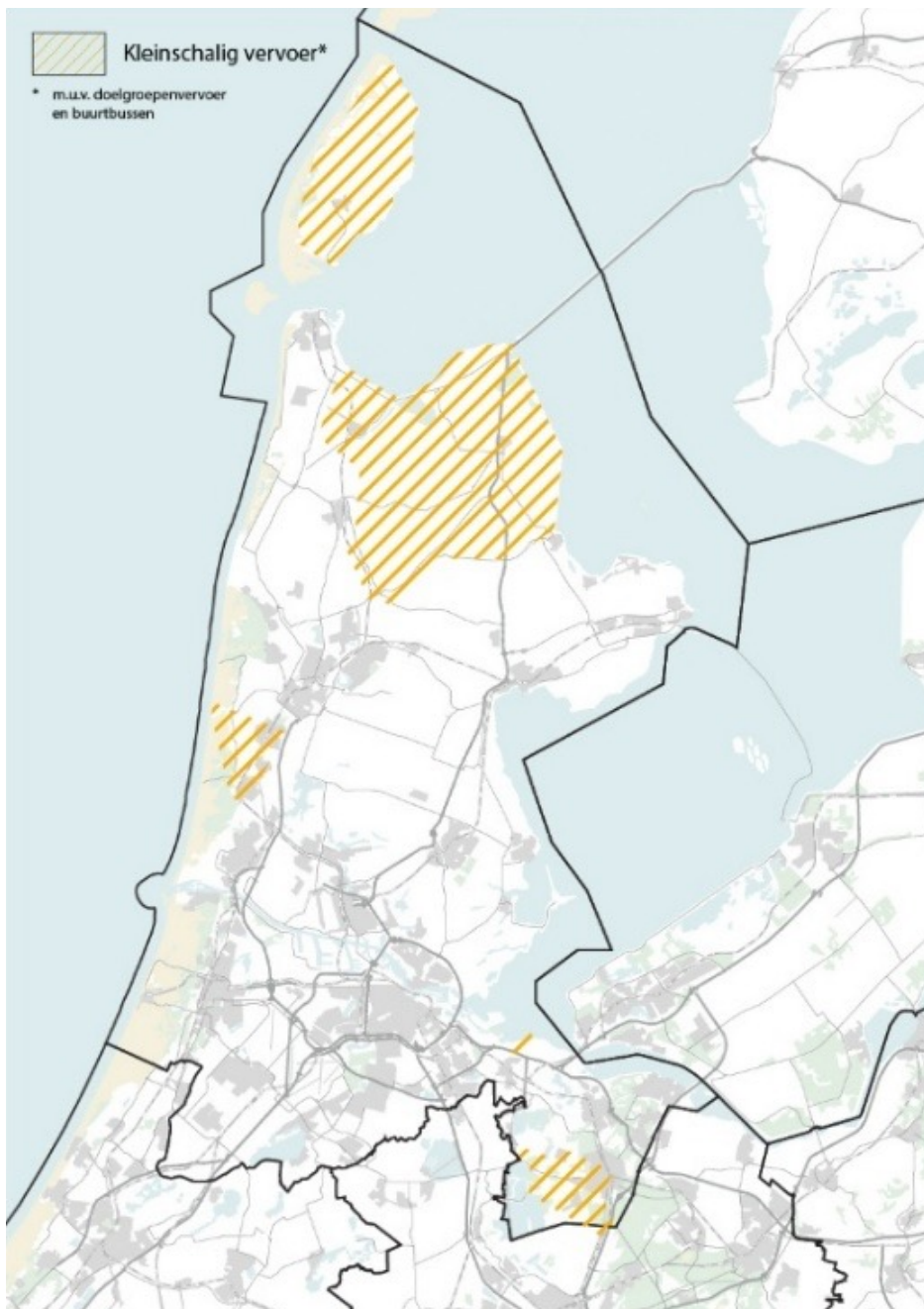
Er lopen drie pilots van kleinschalig vervoer in de regio Gooi en Vechtstreek (OV-op-maat, Muiderslotexpress, Vechtplassen Express). De provincie evalueert deze pilots en besluit over de voortzetting. (Loopt)

### ACTIE
















De provincie onderzoekt de mogelijkheden voor het openstellen van wmo-vervoer voor reguliere ov-reizigers. Hierbij monitort de provincie de ervaringen en voortgang van het Toekomstplan Publieke Mobiliteit van de regio Kop van Noord-Holland. Daarnaast neemt de provincie kennis van het onderzoek naar hetzelfde onderwerp wat wordt gedaan door het ministerie van IenW, wat beschikbaar komt medio 2026. De resultaten neemt de provincie mee in de voorbereiding van de nieuwe ov-concessie Gooi en Vechtstreek. (Loopt)


### ACTIE

De provincie onderzoekt of zij een pilot met SADC kan uitvoeren met autonoom vervoer. We zien dit als oplossing voor de ontsluiting van first- en last-milevervoer. (Loopt)



**Figuur 7** Kleinschalig vervoer in de provincie Noord-Holland, m.u.v. doelgroepenvervoer en buurtbussen (zie tabel)

MAATREGELEN KLEINSCHALIG VERVOER							
Maatregel	Regio	Trekker	Omschrijving	 Bereikbaarheid	 Kwaliteit	 Uitvoerbaarheid	Vervolgactie
Texelhopper	Kop van NH	Provincie	Naast de vaste lijn tussen 't Horntje, Den Burg en De Koog rijdt de Texelhopper als vraaggestuurd ov tussen haltes. De Texelhopper is onderdeel van de nieuwe concessie NWNH.	 Vergroot het aantal reisopties	 Reserveren alleen via een losse app	 Is beperkt schaalbaar	Voortzetten, onderzoeken integratie van ritboeking
Belbus Noordkop	Kop van NH	Vrijwilligers en gemeente Hollands Kroon	De Belbus Noordkop is een deur-tot-deur vervoersdienst gerund door vrijwilligers in de gemeente Hollands Kroon, beschikbaar voor leden tegen een jaarlijks lidmaatschap en ritkosten per kilometer. Ze bieden sociale interactie en mobiliteit voor inwoners, opererend dagelijks van 06:00 tot 24:00 uur.	 Vergroot het aantal reisopties	 Reserveren en betalen alleen via belbus	 Is beperkt schaalbaar	Voortzetten, onderzoeken integratie van ritboeking
OV-op-maat	Alkmaar	Provincie	OV-op-Maat in de regio Alkmaar biedt flexibele vervoersmogelijkheden tussen Bakkum-Castricum en Egmond-Heiloo, waarbij reizigers minimaal 30 minuten van tevoren hun rit moeten reserveren via een app of telefonisch. Deze service verbindt dorpskernen met OV-knooppunten zonder een vaste dienstregeling.	 Vergroot het aantal reisopties	 Reserveren alleen via losse app	 Is schaalbaar	Voortzetten, onderzoeken integratie van ritboeking
OV-op-maat (pilot)	G&V	Provincie	OV-op-Maat in de regio Gooi en Vechtstreek biedt flexibele vervoersmogelijkheden tussen Ankeveen en Hilversum (op zondag ook vanaf Nederhorst den Berg), waarbij reizigers minimaal 30 minuten van tevoren hun rit moeten reserveren via een app of telefonisch. Deze service verbindt dorpskernen met OV-knooppunten zonder een vaste dienstregeling. OV-op-Maat wordt in deze regio uitgevoerd door Vervoer Gooi en Vechtstreek.	 Vergroot het aantal reisopties	 Reserveren alleen via losse app	 Is schaalbaar	Evalueren

MAATREGELEN KLEINSCHALIG VERVOER							
Maatregel	Regio	Trekker	Omschrijving	 Bereikbaarheid	 Kwaliteit	 Uitvoerbaarheid	Vervolgactie
Muiderslot-express (pilot)	G&V	Provincie	De MuiderslotExpress is een acht-persoons pendelbus die je snel van P+R Muiden naar het Muiderslot en de veerboot naar Pampus brengt, waarbij de rit ongeveer 10 minuten duurt. De bus rijdt op vrijdag, zaterdag en zondag, met een tarief van 1 euro per enkele reis en voor kinderen tot en met 11 jaar gratis.	 Vergroot het aantal reisopties	 Sluit aan bij OV-chipkaart	 Is schaalbaar	Evalueren
Vechtplassen Express (pilot)	G&V	Provincie	De VechtplassenExpress is een nieuwe busdienst, gefinancierd door de provincie Noord-Holland, die op vrijdag, zaterdag en zondag flexibel vervoer biedt naar Oud-Loosdrecht en De Zuwe vanuit vijf opstapplaatsen gedurende een proefperiode van 16 weken. De dienst maakt gebruik van voertuigen en personeel uit het doelgroepenvervoer (Vervoer Gooi- en Vechtstreek). Reizigers kunnen via de website een rit boeken voor €2,50.	 Vergroot het aantal reisopties	 Reserveren alleen via losse app	 Is schaalbaar	Evalueren

ONDERSTEUNENDE INITIATIEVEN KLEINSCHALIG VERVOER			
Regio	Initiatief	Trekker	Omschrijving
Provinciebreed	Onderzoek openstellen wmo-vervoer voor ov-reizigers	Provincie	De provincie neemt het initiatief naar het openstellen van wmo-vervoer voor ov-reizigers in de concessiegebieden van de provincie.
Kop van NH	Toekomstplan publieke mobiliteit Kop van Noord-Holland <sup>7</sup>	Regio Kop van Noord-Holland	In het toekomstplan staan 15 concrete aanbevelingen voor de regiogemeenten in de Kop van Noord-Holland, waarmee zij aan de slag gaan. Het gaat hierbij om aanbevelingen op het gebied van: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Organisatie en regie:</b> opzetten van een regionaal beheerbureau van vervoersystemen.</li> <li>• <b>Vast ov:</b> benadrukken van het belang van landelijk gebied, doelgroepen en lokale initiatieven in de nieuwe concessie; goede borging van nieuwe en bestaande buurtbusinitiatieven; betaalbaarheid; toegankelijkheid.</li> <li>• <b>Flex ov:</b> overweeg het aanbod en eisen van flex ov.</li> <li>• <b>Doelgroepenvervoer:</b> Wmo-vervoer hervormen; verkennen van andere mogelijkheden in leerlingenvervoer; potentieel rolstoelvervoer in kaart brengen.</li> <li>• <b>Vrijwilligersvervoer:</b> faciliteren van samenwerking in vrijwilligersvervoer; bestaande systemen ondersteunen;</li> <li>• <b>Deelmobiliteit en meerijddiensten:</b> organisatie van Mobipunten toekomstbestendig maken; platform voor meerijden (carpoolen).</li> </ul>
G&V	Plan van aanpak fijnmazig vervoernetwerk	Gemeente Hilversum	Bij het aangaan van de nieuwe concessie voor het openbaar vervoer in de loop van 2031 wordt met de provincie Noord-Holland onderzocht of fijnmazig vervoer hiervan onderdeel kan uitmaken.

<sup>7</sup> [Toekomstplan publieke mobiliteit Kop van Noord-Holland](#)

### 5.3 HUBS/OV-KNOOPPUNTEN

Enkele haltes in het Plusnet worden vormgegeven als hubs. Dit zijn knooppunten die een toegangspoort tot of overstap naar andere delen van het mobiliteitssysteem vormen, met parkeervoorzieningen voor fiets en auto en een aanbod van deelmobiliteit met voor- en natransport. Ov-knooppunten zijn locaties waar twee of meer ov-lijnen samenkomen en die een overstap binnen het ov-systeem faciliteren.

Binnen het complete mobiliteitssysteem van de provincie voorzien we (op hoofdlijnen) zes hubcategorieën; van buurthubs, regionale hubs tot stedelijke hubs. Elk type hub heeft binnen het mobiliteitssysteem zijn eigen rol en bereik. Afhankelijk van de functie binnen het mobiliteitssysteem hoort hier ook een bijpassend mobiliteits- en voorzieningenaanbod bij; van fiets tot auto en ov tot deelmobiliteit. Voor optimaal gebruik van de mobiliteitshub is ook een bijpassend kwaliteitsniveau wenselijk. Hierbij kan gedacht worden aan bereikbaarheid en toegankelijkheid, veiligheid, kwaliteit van openbare ruimte, maar ook toekomstbestendigheid en duurzaamheid.

#### Organisatie

Hubs zijn een belangrijk onderdeel van het Plusnet. Hubs langs provinciale wegen vallen onder de verantwoordelijkheid van de provincie. Hubs langs gemeentelijke wegen vallen onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. Omdat hublocaties langere tijd gebruikt worden en niet direct vervoer van reizigers opleveren, belegt de provincie dit niet bij de vervoerder, maar realiseert ze zelf deze assets. Het is belangrijk dat deze hubs gereed zijn bij de start van een concessie. Voor het organiseren van diverse voorzieningen op hubs gaat de provincie met gemeenten, lokale ondernemers en aanbieders van voorzieningen in gesprek om per locatie te bekijken wat gewenst en mogelijk is. Hierbij wordt ook het exploitatie- en beheervraagstuk opgepakt.

#### Relevant beleid

- [Hubstrategie provincie Noord-Holland](#)

#### Bestaande maatregelen en initiatieven

In alle regio's wordt gewerkt aan het verbeteren en realiseren van hublocaties, aan de hand van de Hubstrategie. De meeste maatregelen en initiatieven vinden plaats onder een overkoepelend programma, zoals de Actieprogramma's Gooicorridor en Helderse Lijn en het Regionaal Mobiliteitsprogramma Flevoland en Noord-Holland (waarbinnen ook acties zijn geformuleerd op het gebied van hubs).

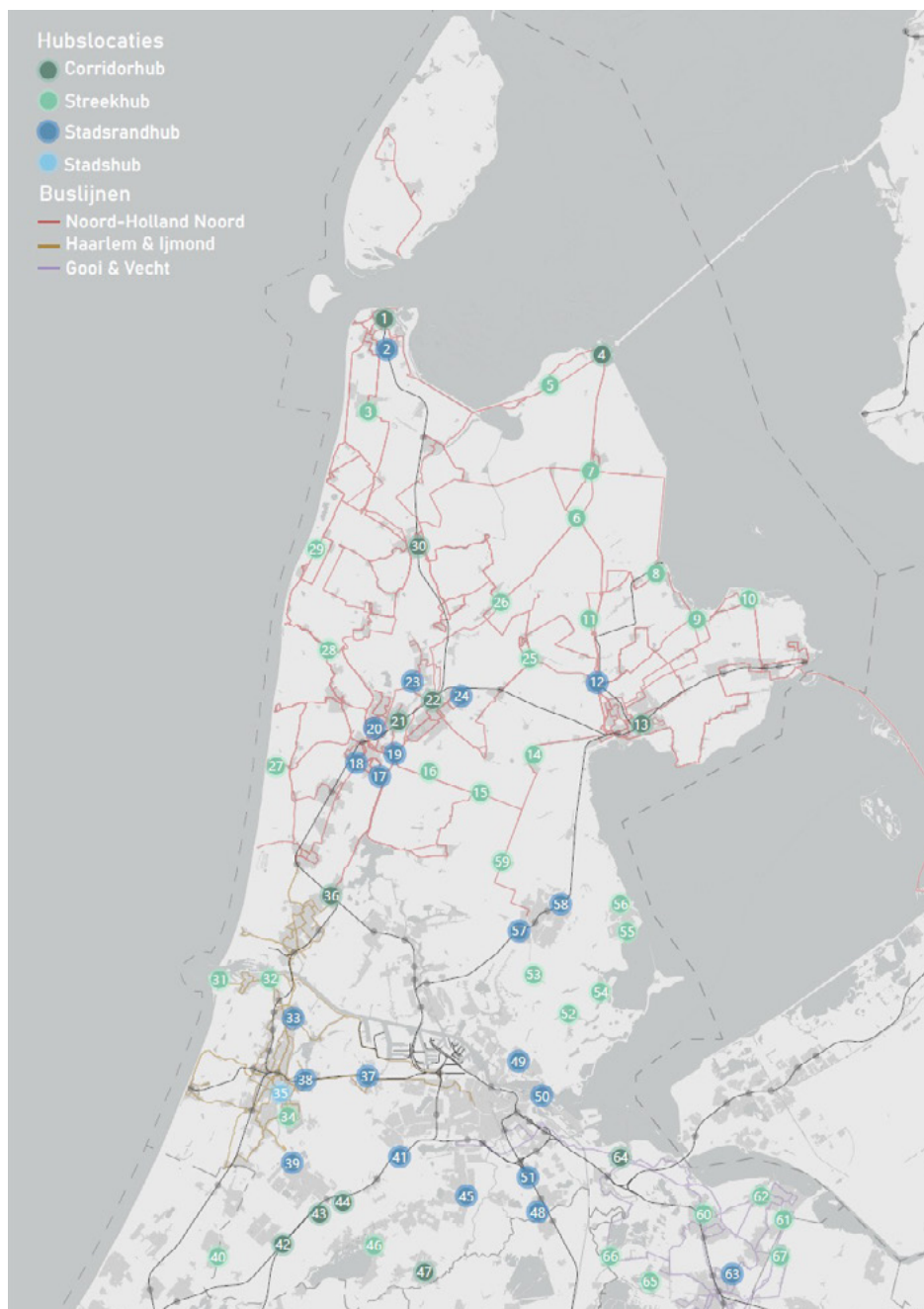
De provincie blijft bijdragen aan de fysieke realisatie van de Mobipunt hubs in de Kop van Noord-Holland om daar een dekkend netwerk te realiseren. Daarnaast continueert de provincie haar rol bij het tot stand komen van de regionale uitvoeringsagenda's duurzame mobiliteit, waarvan de afspraken en verantwoordelijkheden worden vastgelegd in de RAM's. Tot slot continueert de provincie haar rol in het ontwikkelen van ov-knooppunten. In het bijzonder is de provincie actief betrokken bij ontwikkeling van dertien ov-knooppunten.

#### Mobipunt hubs

Mobipunt hubs zijn centrale overstappunten waar verschillende vormen van vervoer – zoals bus, fiets, deelvervoer en soms auto – samenkomen, zodat reizigers makkelijk kunnen overstappen en hun reis kunnen voortzetten. Mobipunten B.V. is een publiek georganiseerde uitvoeringsorganisatie van gemeenten die mobiliteitshubs met deelvervoer in de Kop van Noord-Holland ontwikkelt en beheert.




#### Vervolgacties

ACTIE	De provincie blijft bijdragen aan de fysieke realisaties van de Mobipunt hubs in de Kop van Noord-Holland om daar een dekkend netwerk te realiseren. (Loopt)
ACTIE	De provincie continueert haar rol bij het tot stand komen van de Regionale uitvoeringsagenda's duurzame mobiliteit i.r.t. hubs. De afspraken en verantwoordelijkheden worden vastgelegd in de RAM's. (Loopt)
ACTIE	De provincie continueert haar rol in het ontwikkelen van ov-knooppunten, met name in 13 projecten waar de provincie actief bij betrokken is. (Loopt)



**Figuur 8** Hubs uit de Hubstrategie provincie Noord-Holland (2023)<sup>8</sup>

<sup>8</sup> [Hubstrategie provincie Noord-Holland \(2023\)](#)

MAATREGELEN HUBS							
Maatregel	Regio	Trekker	Omschrijving	 <b>Bereik- baarheid</b>	 <b>Kwaliteit</b>	 <b>Uitvoer- baarheid</b>	Vervolgactie
Mobipunt hubs	Kop van NH	Kop van NH	Mobipunten B.V. ontwikkelt nabij stations en bushaltes Mobipunt hubs. Dat zijn plekken waar deelfietsen en/of deelauto's worden aangeboden. Ambitie is om tot een dekkend netwerk in de Kop van Noord-Holland te komen. De gemeenten Hollands Kroon, Schagen en Den Helder zijn gezamenlijk aandeelhouder. Als provincie dragen we bij aan de fysieke realisatie van de Mobipunt hubs. Dit doen we vanuit de Helderse lijn.	 Vergroot het aantal reisopties	 Uniformiseert aanbod en hubontwerp	 Is schaalbaar en heeft veel draagvlak	Voortzetting bijdrage fysieke realisatie richting een dekkend netwerk

ONDERSTEUNENDE INITIATIEVEN HUBS				
Regio	Programma	Initiatief	Trekker	Omschrijving
Provinciebreed	Focus Smart Mobility/ RMP	Handreiking integratie mobiliteitshubs	Provincie	De handreiking is in 2023 opgesteld waarbij een tiental hubs in Noord-Holland is beoordeeld aan de hand van de smart-hub integratieladder. In 2024 is als één van de acties van de regionale uitvoeringsagenda duurzame mobiliteit regio Alkmaar een nadere analyse uitgevoerd voor een aantal hubs in de regio Alkmaar op basis van de handreiking. Daar is een set van maatregelen/aanbevelingen uit voortgekomen per hub die de gemeente verder kan gaan oppakken. In 2025 is een vergelijkbare analyse uitgevoerd voor hubs in de regio Zuid-Kennemerland/IJmond. Dit was eveneens vanuit het proces om te komen tot de regionale uitvoeringsagenda duurzame mobiliteit Zuid-Kennemerland/IJmond.
Provinciebreed	Focus Smart Mobility	Handreiking businesscase mobiliteitshubs	Provincie	De provincie heeft een gespecialiseerd bureau een handreiking laten opstellen. Deze handreiking beschrijft o.a. de indicatieve kosten en baten voor de realisatie van de typen mobiliteitshubs zoals die in onze Hubstrategie zijn benoemd. Daarnaast wordt aangegeven welke stappen moeten worden doorlopen bij het opstellen van een business case en wordt stilgestaan bij de rolverdeling tussen partijen. Aan de hand van een fictieve case wordt tot slot geïllustreerd hoe de handreiking in de praktijk kan worden toegepast.
Provinciebreed	Investeringskader Versnellen Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid			Het investeringskader stimuleert gebiedsontwikkelingen rond OVknooppunten door publieke investeringen in OV-infrastructuur, openbare ruimte en multimodale deurtotdeur verbindingen (lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit) mogelijk te maken, die niet volledig uit de grondexploitatie zijn te financieren. Zo worden OVknooppunten versterkt als aantrekkelijke en goed bereikbare hubs waar wonen, werken en voorzieningen worden geconcentreerd, wat zowel woningbouw als duurzame mobiliteit versnelt. De provincie investeert bijvoorbeeld in fiets- en autoparkeren bij stations en hubs. Een mooi voorbeeld is de subsidie die de provincie heeft verleend voor een fietsenstalling bij station Hilversum.
G&V	Actieprogramma Gooicorridor		Provincie	In 2020 hebben partijen de handen ineengeslagen en zijn gestart met het samenwerkingsverband aan de Gooicorridor, onder leiding van de provincie Noord-Holland. Binnen het samenwerkingsverband wordt gekeken naar de ontwikkelingen rondom OV-knooppunten, waarbij ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit in samenhang wordt bekeken en versterkt.

ONDERSTEUNENDE INITIATIEVEN HUBS				
Regio	Programma	Initiatief	Trekker	Omschrijving
G&V	OV-knooppunten	Corridorhub Crailo	Regio G&V	In 2020 is door de regio Gooi en Vechtstreek het 'Mobiliteitsperspectief knooppunt Crailo' opgesteld. Ook op korte termijn wil de regio echter al stappen nemen om de kwaliteit van het busstation bij Crailo te verbeteren. Hiervoor is een plan opgesteld dat voorziet in 1) het uitbreiden van de fietsenstallingen, 2) het verbeteren de bereikbaarheid van de stalling voor fietsers en voetgangers en 3) het zorgen voor een prettigere beleving voor de reiziger. De provincie Noord-Holland heeft financieel bijgedragen aan deze kortetermijnmaatregelen. Momenteel worden deze maatregelen uitgevoerd. De oplevering is beoogd eind 2025/ begin 2026.
G&V	Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)	P+R Muiden	Provincie	In het bestuurlijk overleg MIRT van november 2024 heeft het Rijk een bijdrage van 7 miljoen toegezegd. Deze bijdrage is bedoeld om het aantal parkeerplekken op de hub fors uit te breiden zodat meer mensen kunnen overstappen op OV. Ook de hub Muiden is aangemerkt als 'corridorhub'. Daarnaast is de hub Muiden opgenomen in het uitvoeringsprogramma hubs van de MRA. De provincie Noord-Holland is als trekker nauw betrokken bij het maken van een ontwerp voor de hub. Voor de hub Muiden is eerder een onderzoek uitgevoerd naar korte termijn verbetermaatregelen. Een deel daarvan is inmiddels door de gemeente Goosemerren uitgevoerd. Op de korte termijn willen de gemeente Goosemerren en provincie Noord-Holland graag de fietsenstalling uitbreiden. Hiervoor lopen momenteel gesprekken met de grondeigenaar Rijkswaterstaat. Aan de uitvoering van de kortetermijnmaatregelen heeft de provincie financieel bijgedragen vanuit de concessiegelden voor de Gooi en Vechtstreek uit het vorige coalitieakkoord.
Kop van NH	Actie-programma Helderse Lijn	Actieprogramma Helderse Lijn	Provincie en NS	Provincie Noord-Holland coördineert samen met Texel, Den Helder, Hollands Kroon, Schagen, NS, TESO, Mobipunten BV en VVV Texel het Actieprogramma Helderse Lijn om de deur-tot-deur reis en het OV-gebruik van/naar Texel te verbeteren richting 2030.
		Uitbreiding fietsenstallingen, verbeteren stationsomgevingen en realiseren doorfietsroutes		Gemeenten en NS realiseren doorfietsroutes, verbeteren stationsomgevingen en breiden fietsenstallingen en stallingen voor deelfietsen op stations langs de Helderse lijn uit.
		Aanleggen Mobipunt hubs en nieuwe bushaltes		Gemeenten en Mobipunten BV leggen mobiliteitshubs en nieuwe bushaltes aan om de OV-knooppunten langs de Helderse lijn beter te ontsluiten.
		Participatietraject mobiliteitshub Middenmeer		De provincie organiseert in afstemming met de gemeente een participatietraject voor de mobiliteitshub Middenmeer om samen met bewoners, ondernemers en reizigers verbetermaatregelen uit te werken en deze vanaf de tweede helft van 2026 te realiseren.

ONDERSTEUNENDE INITIATIEVEN HUBS				
Regio	Programma	Initiatief	Trekker	Omschrijving
G&V, Westfriesland, ZK-IJmond	Regionale uitvoeringsagenda duurzame mobiliteit (RMP)		Regio's	Deze regio's hebben gekozen om maatregelpakket Deelmobiliteit, MaaS en Hubs uit te werken. Dit pakket bevat twaalf maatregelen (waaronder het verbeteren van hubs) die gezamenlijk bijdragen aan het bevorderen van duurzame mobiliteit door het stimuleren van een modal shift van auto naar alternatieve vervoersmiddelen.
Alkmaar	Regionale uitvoeringsagenda duurzame mobiliteit (RMP)	Onderwerpstudie mobiliteitshub	Gemeente Dijk en Waard	Inzicht in de vormgeving van een streekhub en dient als blauwdruk voor andere streekhubs. De ontwerpstudie bestaat uit drie stappen: <ol style="list-style-type: none"> <li>Potentieonderzoek hub nieuwbouwlocatie Noord-Scharwoude</li> <li>In kaart brengen faciliteiten en voorzieningen/generiek programma van eisen streekhub (blauwdruk)</li> <li>Handreiking opstellen voor het ontwerpen van streekhubs</li> </ol>
		Gedragsonderzoek P+R terreinen Heiloo, Castricum en Uitgeest	BUCH	Doel van het onderzoek is in kaart te brengen wie de gebruikers van de P+R terreinen zijn en wat hun motieven zijn. De uitkomsten van dit onderzoek vormen de opmaat voor een op te stellen parkeerstrategie voor de BUCH.
		Inzet P+R de Meent voor strandvervoer richting Egmond aan Zee	Provincie, gemeente Bergen en gemeente Alkmaar	Samen met Bergen en Alkmaar onderzoekt de provincie hoe we het autoverkeer eerder kunnen afvangen richting het strand van Egmond aan Zee en welke rol de hub de Meent daarin kan spelen.
ZK-IJmond	n.v.t.	Regiohub Haarlem Spaarnepoort	Gemeente Haarlem	Het OV-knooppunt krijgt acht (metro-)bushaltes, 2.250 fietsparkeerplekken en een plein met voorzieningen. Provincie Noord-Holland is nauw betrokken geweest bij het maken van het ontwerp en heeft daarnaast vanuit het OV-fonds en Investeringskader Versnelling Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid financieel bijgedragen. De aanbesteding is recent afgerond en met de voorbereidingen voor de uitvoering is inmiddels gestart. De beoogde oplevering is voorzien medio/eind 2028.

## 5.4 DEELMOBILITEIT

Reizigers hebben niet altijd een eigen vervoermiddel beschikbaar óf kiezen er bewust voor om van andere vormen van mobiliteit gebruik te maken. Deelmobiliteit stelt ze in de gelegenheid om toch hun gewenste reis te maken, zowel van als naar een hub, station of ov-knooppunt, 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. Wat op welke plek de behoefte is en hoe je dit kan organiseren (lokaal met ondernemers of regio-breed) wordt door de provincie onderzocht.

### Relevant beleid

- [Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030](#)
- [Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027](#)
- [Hubstrategie provincie Noord-Holland](#)

### Organisatie

Voor deelmobiliteit wordt een handelingsperspectief opgesteld. Dit moet het handelen van de provincie op het gebied van deelmobiliteit in lijn brengen met de provinciale doelstellingen. Het handelingsperspectief helpt ook bij het bepalen van de rol van de provincie op dit thema.

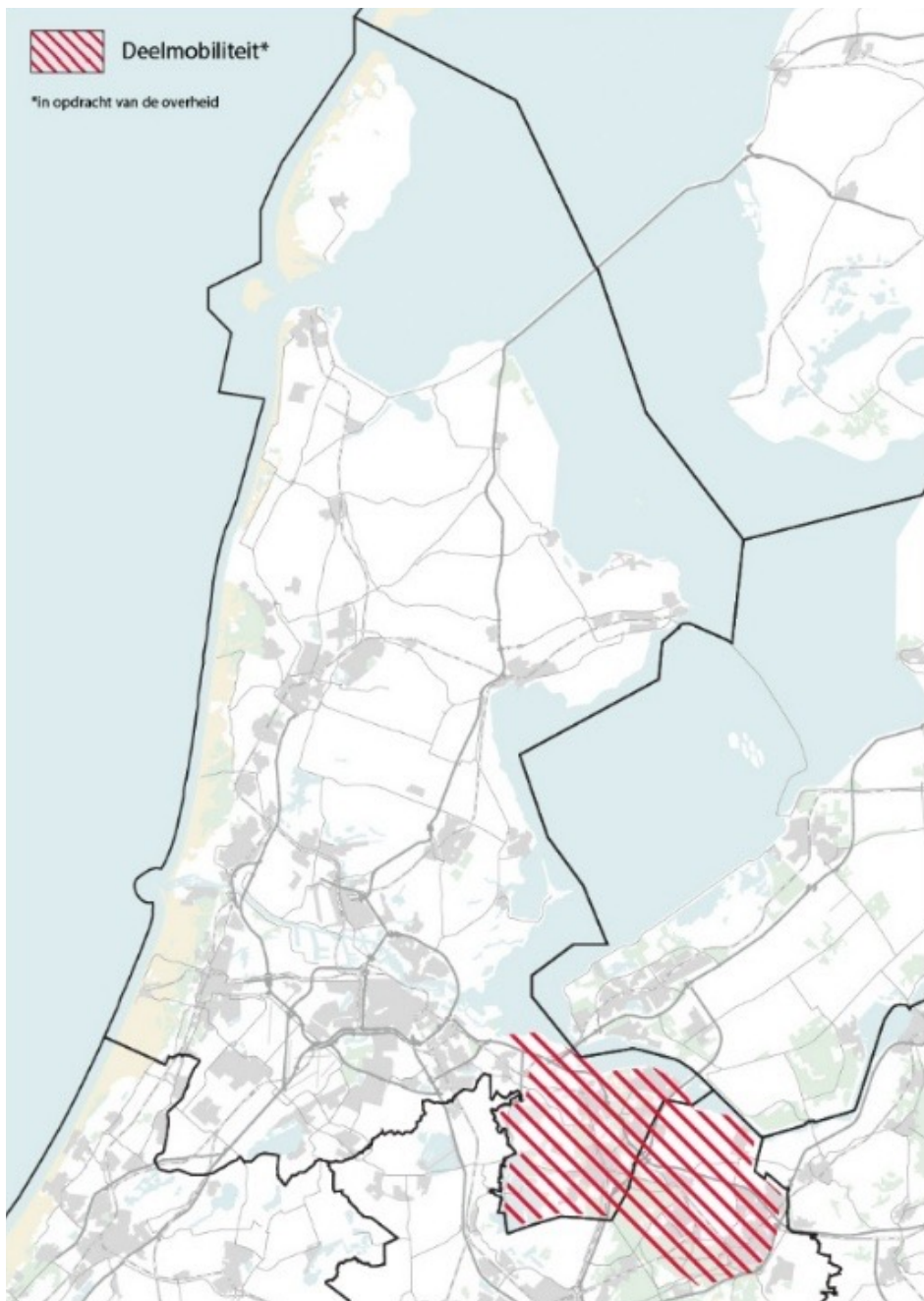
### Bestaande maatregelen en initiatieven

De provincie besteedt, in samenwerking met de regio Gooi en Vechtstreek en de regio Amersfoort, deelfietsen aan. Deze aanbesteding gebruikt de provincie deels als pilot om te onderzoeken wat de voor- en nadelen zijn van een dergelijke aanbesteding. Als de uitkomsten positief zijn onderzoekt de provincie of eenzelfde opzet ook kan worden gebruikt in andere regio's.

Daarnaast worden er in de regionale uitvoeringsagenda's duurzame mobiliteit (binnen het RMP) ook concrete acties geformuleerd door de regio's om met deelmobiliteit aan de slag te gaan.

## Vervolgacties

ACTIE	De provincie stelt een handelingsperspectief deelmobiliteit op. (Loopt)
ACTIE	De provincie monitort en evalueert de aanbesteding van deelfietsen in Gooi en Vechtstreek. De provincie onderzoekt aan de hand van de bevindingen of eenzelfde opzet geschikt is om toe te passen in andere regio's. (Loopt)
ACTIE	De provincie continueert haar rol bij het tot stand komen van de Regionale uitvoeringsagenda's duurzame mobiliteit i.r.t. deelmobiliteit. De afspraken en verantwoordelijkheden worden vastgelegd in de RAM's. (Loopt)



**Figuur 9** deelmobiliteit in opdracht van de overheid

MAATREGELEN DEELMOBILITEIT							
Maatregel	Regio	Trekker	Omschrijving	 <b>Bereikbaarheid</b>	 <b>Kwaliteit</b>	 <b>Uitvoerbaarheid</b>	Vervolgactie
Aanbesteding deelfietsen	G&V	Regio G&V	De provincies Noord-Holland en Utrecht lanceren een deelfietssysteem. Vanaf het voorjaar van 2026 komen zo'n 800 elektrische en gewone deelfietsen beschikbaar op handige locaties zoals ov-knooppunten, woonwijken en voorzieningen in de Gooi en Vechtstreek. De provincie subsidieert daarnaast ook gemeenten voor de aanleg van meerdere fysieke deelmobiliteitshubs. De deelfietsen zijn vanaf april 2026 beschikbaar.	 Vergroot het aantal reisopties	 n.t.b. aan de hand van invulling	 Heeft draagvlak, draagt bij aan actieve mobiliteit, is schaalbaar	Evalueren

ONDERSTEUNENDE INITIATIEVEN DEELMOBILITEIT				
Regio	Programma	Initiatief	Trekker	Omschrijving
Alkmaar	Regionale uitvoerings-agenda duurzame mobiliteit (RMP)	RMP: Opstellen beleid t.a.v. deelmobiliteit (deelauto's) in de wijken voor bestaande en nieuwe bewoners	BUCH	Het ontwikkelde beleid wordt vastgelegd in een notitie en vastgesteld. In de wijken gaat de gemeente actiever helpen bij werving. Voor nieuwe bewoners wordt een mobiliteits-correctie parkeernorm opgesteld als concreet document voor projectontwikkelaars.
Alkmaar		RMP: Opstellen regionale VFL (verordening voor de fysieke leefomgeving) voor deelmobiliteit	Regio Alkmaar	Een regionale VFL die uniforme regels hanteert, kosten bespaart, handhaving vergemakkelijkt, en eenvoudig is voor aanbieders.
Alkmaar		RMP: Verkennen mogelijkheden voor regionaal aanbesteden deelmobiliteit	Regio Alkmaar	Regionale aanbesteding voor deelmobiliteit met financiële en operationele schaalvoordelen, betere dekking en bereikbaarheid, en sterkere onderhandelingspositie
Alkmaar		RMP: Onderzoeken behoefte en mogelijkheid uitbreiden deelmobiliteit NS-station Castricum	BUCH	In overleg met landelijke aanbieder wordt de behoefte en mogelijkheid voor de uitbreiding van deelauto's op het NS-station uitgezocht. Daarnaast wordt de mogelijkheid voor recreatief gebruik van de elektrische fiets verkend.
G&V, Westfriesland, ZK-IJmond	Regionale uitvoeringsagenda duurzame mobiliteit (RMP)		Regio's	Deze regio's hebben gekozen om maatregelpakket Deelmobiliteit, MaaS en Hubs uit te werken. Dit pakket bevat twaalf maatregelen (waaronder het verbeteren van hubs) die gezamenlijk bijdragen aan het bevorderen van duurzame mobiliteit door het stimuleren van een modal shift van auto naar alternatieve vervoersmiddelen.

## 5.5 CARPOOL/P+R EN ANDERE LOKALE INITIATIEVEN

Als onderdeel van het systeem van publieke mobiliteit kunnen lokale maatregelen ook een rol spelen. Denk hierbij aan carpoolplaatsen, P+R-locaties of andere lokale initiatieven in samenwerking met werkgevers en/of bewoners (zoals reisopties naar specifieke bestemmingen). Deze maatregelen kunnen losstaande alternatieven zijn, of een aanpassing van een van de andere reisopties zodat deze goed werkt voor de specifieke wensen van een gebied.

### Organisatie

Op veel plekken in Noord-Holland bestaan lokale en regionale initiatieven om bezoekers of bewoners voor een speciale reisrelatie of bestemming een reismogelijkheid te bieden. Daarbij ligt de focus op een doelgroep of specifieke bestemming. De provincie neemt het initiatief om samen met de gemeenten te verkennen of het kansrijk en gewenst is om deze lokale initiatieven beter vindbaar te maken door ze op te nemen in reisinformatie voor publieke mobiliteit via apps of internet.

### Relevante beleid

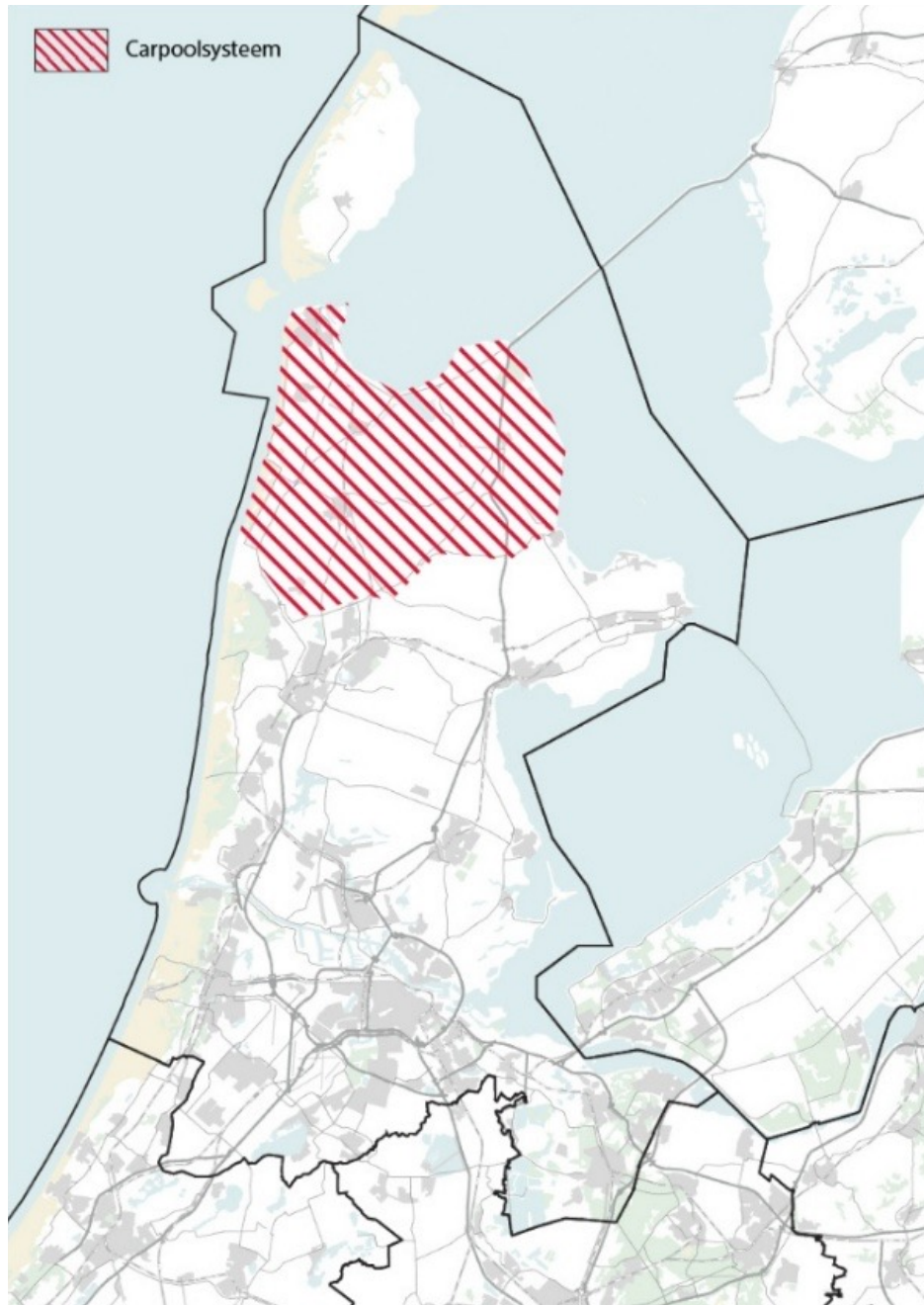
- [Hubstrategie provincie Noord-Holland](#)

### Bestaande maatregelen en initiatieven

De provincie faciliteert een pilot met carpoolplatform Nabogo in de Kop van Noord-Holland, in samenwerking met verschillende partners. Daarnaast faciliteert de provincie een pilot met een gratis strandbus vanaf P+R Vijfhuizen naar Zandvoort.

## Vervolgacties

ACTIE	De provincie (vanuit DOVA) verkent de mogelijkheid om de vindbaarheid van initiatieven en betaalmogelijkheden te vereenvoudigen in apps. Hiervoor verkent DOVA de mogelijkheden om een gezamenlijk koppelvlaaksysteem in te richten. Dit is een afspraak om data op dezelfde manier te structureren, zodat die in meerdere apps en platforms te gebruiken is. (Loopt)
ACTIE	De provincie verkent of het kansrijk en gewenst is om lokale initiatieven op specifieke reisrelaties beter vindbaar te maken door ze op te nemen in reisinformatie voor publieke mobiliteit via apps of internet, net zoals voor ander kleinschalig vervoer.
ACTIE	De provincie besluit in 2026 over de voortzetting of opschaling van de pilot met Nabogo in de Kop van Noord-Holland tot 2028. (Loopt)
ACTIE	De provincie verkent via een pilot of een gratis 'Strandbus' vanaf P+R Vijfhuizen naar Zandvoort de bereikbaarheid kan verbeteren en het wegennet kan ontlasten. (Loopt)



**Figuur 10** dekking carpoolsystemen

MAATREGELEN CARPOOL/P+R EN LOKALE INITIATIEVEN							
Maatregel	Regio	Trekker	Omschrijving	 Bereikbaarheid	 Kwaliteit	 Uitvoerbaarheid	Vervolgactie
Nabogo (pilot)	Kop van NH	Provincie	Nabogo is een gratis app waarmee inwoners makkelijk en voordelig met anderen mee kunnen rijden. De provincie Noord-Holland betaalt tijdens een proefperiode van 3 jaar de kosten voor de eerste 10 kilometer van elke rit. Voor langere ritten kunnen passagiers een vrijwillige vergoeding van € 0,10 per kilometer aan de bestuurder geven. Er wordt samengewerkt met Mobipunten, gemeenten, NS, CXX en werkgevers. Medio 2026 beslist de provincie over de voortzetting van de pilot tot 2028.	 Vergroot het aantal reisopties	 Reserveren en betalen alleen via losse app	 Is schaalbaar	Besluit over voortzetting
Strandbus	Zuid-Kennemerland/IJmond	Provincie	Tijdens 10 weekenden, van 20 juni tot en met 30 augustus, rijdt er een gratis pendelbus vanuit Hoofddorp naar Bloemendaal aan Zee en Zandvoort. In het weekend van de Formule 1 rijdt de Strandbus niet. Bezoekers kunnen hun auto gratis parkeren bij de Expo in Vijfhuizen. Met deze proef test de provincie hoe zij de kust bereikbaar en de Zeeweg veilig kunnen houden.	 Vergroot het aantal reisopties	 De maatregel is kosteloos	 Is schaalbaar	Evalueren

ONDERSTEUNENDE INITIATIEVEN CARPOOL/P+R EN LOKALE INITIATIEVEN <sup>9</sup>				
Regio	Programma	Initiatief	Trekker	Omschrijving
G&V	OV-knooppunten	Corridorhub Crailo	Regio G&V	In 2020 is door de regio Gooi en Vechtstreek het 'Mobiliteitsperspectief knooppunt Crailo' opgesteld. Ook op korte termijn wil de regio echter al stappen nemen om de kwaliteit van het busstation bij Crailo te verbeteren. Hiervoor is een plan opgesteld dat voorziet in 1) het uitbreiden van de fietsenstallingen, 2) het verbeteren de bereikbaarheid van de stalling voor fietsers en voetgangers en 3) het zorgen voor een prettigere beleving voor de reiziger. De provincie Noord-Holland heeft financieel bijgedragen aan deze kortetermijnmaatregelen. Momenteel worden deze maatregelen uitgevoerd. De oplevering is beoogd eind 2025/begin 2026.
G&V	Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)	P+R Muiden	Provincie	In het bestuurlijk overleg MIRT van november 2024 heeft het Rijk een bijdrage van 7 miljoen toegezegd. Deze bijdrage is bedoeld om het aantal parkeerplekken op de hub fors uit te breiden zodat meer mensen kunnen overstappen op OV. Ook de hub Muiden is aangemerkt als 'corridorhub'. Daarnaast is de hub Muiden opgenomen in het uitvoeringsprogramma hubs van de MRA. De provincie Noord-Holland is als trekker nauw betrokken bij het maken van een ontwerp voor de hub. Voor de hub Muiden is eerder een onderzoek uitgevoerd naar korte termijn verbetermaatregelen. Een deel daarvan is inmiddels door de gemeente Gooisemerem uitgevoerd. Op de korte termijn willen de gemeente Gooisemerem en provincie Noord-Holland graag de fietsenstalling uitbreiden. Hiervoor lopen momenteel gesprekken met de grondeigenaar Rijkswaterstaat. Aan de uitvoering van de kortetermijnmaatregelen heeft de provincie financieel bijgedragen vanuit de concessiegelden voor de Gooi en Vechtstreek uit het vorige coalitieakkoord.
Alkmaar	Regionale uitvoeringsagenda duurzame mobiliteit (RMP)	Gedragsonderzoek P+R terreinen Heiloo, Castricum en Uitgeest	BUCH	Doel van het onderzoek is in kaart te brengen wie de gebruikers van de P+R terreinen zijn en wat hun motieven zijn. De uitkomsten van dit onderzoek vormen de opmaat voor een op te stellen parkeerstrategie voor de BUCH.

<sup>9</sup> Deze initiatieven staan ook in hoofdstuk 4.3 Hubs/Ov-knooppunten

## 5.6 SERVICES EN TOEGANKELIJKHEID

Services vormen de digitale en organisatorische schil rondom het netwerk van publieke mobiliteit: ze zorgen ervoor dat reizigers hun deurtotdeur reis eenvoudig kunnen plannen, boeken, betalen en gebruiken, ongeacht modaliteit of aanbieder. De provincie wil dat reizigers publieke mobiliteit ervaren als één samenhangend systeem, in plaats van een verzameling losse diensten:

- Reizigers kunnen hun **volledige ketenreis** (inclusief hubs, flexvervoer en deelmobiliteit) in één omgeving plannen.
- Waar mogelijk kunnen reizigers in **één omgeving boeken en betalen** voor verschillende vormen van publieke mobiliteit (OV, kleinschalig vervoer, deelmobiliteit).
- Tarieven en voorwaarden zijn **begrijpelijk en transparant** en sluiten aan bij de doelgroep van de betreffende reisoptie.
- Services ondersteunen de gebruiksvriendelijkheid van publieke mobiliteit, ook voor mensen die minder digitaal vaardig zijn of laaggeletterd zijn.

### Organisatie

Reisinformatie moet voor het volledige systeem van publieke mobiliteit goed toegankelijk zijn. Voor de trein, het hoogwaardig ov en kleinschalig vervoer wordt in de komende ov-concessies voorgeschreven dat reisinformatie in één app beschikbaar moet zijn. Voor lokale vrijwilligersinitiatieven faciliteert de provincie mogelijkheden om goed vindbaar te zijn, bijvoorbeeld door het bijhouden van een website. Het wmo-vervoer richt zich op een andere groep reizigers en kent een eigen informatievoorziening.

Betalen voor publieke mobiliteit moet gemakkelijk en eenduidig zijn, met een ov-pas of een betaalpas. De provincie stelt daarom eisen aan de ov-vervoerders en de aanbieder(s) van deelmobiliteit en faciliteert aanhaking van vrijwilligersinitiatieven. Bij een overstap naar een andere vervoerder is het daarnaast belangrijk dat dit voor eenzelfde tarief kan en zonder overstapkosten.

### Relevante beleid

- [Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030](#)

### Bestaande maatregelen en initiatieven

De provincie stuurt via ov concessies en eventuele contracten voor kleinschalig vervoer en deelmobiliteit. Daarin staan eisen over het delen van reisinformatie met centrale platforms, gebruiksvriendelijke en waar mogelijk geïntegreerde betaalwijzen, en aansluiting op een beperkt aantal voorkeurskanalen. Voor vrijwilligersinitiatieven ligt de nadruk vooral op basisvindbaarheid, niet op vergaande integratie-eisen.

Daarnaast werkt de provincie met andere overheden en vervoerders aan services die over concessie en provinciegrenzen heen eenduidig functioneren. Via MRA-DIM (Platform Digitalisering en Innovatie Mobiliteit) worden in het project MaaS 2.0 verschillende toepassingen voor digitale publieke mobiliteitsdiensten verder ontwikkeld. Met NS en andere vervoerders verkent de provincie verdere integratie van reisinformatie en het beperken van drempels bij overstappen, zoals dubbele instaptarieven. Tenslotte worden in DOVA-verband landelijke standaarden ontwikkeld om vindbaarheid en betaalbaarheid uniform aan reisinformatie diensten te kunnen aanbieden, vergelijkbaar met wat in het verleden is gedaan voor openbaar vervoer. Binnen het Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer werkt de provincie ook mee aan nieuwe serviceconcepten.

### Vervolgstappen

ACTIE	De provincie bepleit bij NS en regionale vervoerders dat reisinformatie van trein, HOV en kleinschalig vervoer in één app beschikbaar is. (Loopt)
ACTIE	De provincie spreekt met andere vervoersautoriteiten om de mogelijkheden te verkennen voor het overstappen tussen vervoerders voor eenzelfde tarief en zonder overstapkosten. (Loopt)
ACTIE	De provincie ondersteunt het MRA-Netwerk Digitalisering en Innovatie in Mobiliteit (MRA-DIM), dat werkt aan de verdere uitwerking van MaaS 2.0. (Loopt)
ACTIE	De provincie voert projecten uit in het kader van het Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030. (Loopt)
ACTIE	De provincie (vanuit DOVA) verkent de mogelijkheid om de vindbaarheid van initiatieven en betaalmogelijkheden te vereenvoudigen in apps. Hiervoor verkent DOVA de mogelijkheden om een gezamenlijk koppelvlaaksysteem in te richten. Dit is een afspraak om data op dezelfde manier te structureren, zodat die in meerdere apps en platforms te gebruiken is. (Loopt)

MAATREGELEN SERVICES							
Maatregel	Regio	Trekker	Omschrijving	 Bereikbaarheid	 Kwaliteit	 Uitvoerbaarheid	Vervolgactie
Eisen aan ov-vervoerders en aanbieders deelmobiliteit m.b.t. reisinformatie	n.v.t.	Provincie	De provincie stelt eisen aan de ov-vervoerders en de aanbieder(s) van deelmobiliteit ten behoeve van de integratie van reisinformatie in één app. De provincie bepleit dit ook bij NS voor de NS-reisplanner en bij de regionale vervoerders voor de app en website 9292.	● n.v.t.	● Zorgt voor integratie van informatie	● Is schaalbaar tussen modaliteiten en over regiogrenzen heen	Voortzetten
Eisen aan ov-vervoerders en aanbieders deelmobiliteit m.b.t. betaalwijzen	n.v.t.	Provincie	De provincie stelt eisen aan de ov-vervoerders en aanbieder(s) van deelmobiliteit met betrekking tot eenvoudige en geïntegreerde betaalwijzen.	● n.v.t.	● Zorgt voor integratie van informatie	● Is schaalbaar tussen modaliteiten en over regiogrenzen heen	Voortzetten

ONDERSTEUNENDE INITIATIEVEN SERVICES			
Regio	Initiatief	Trekker	Omschrijving
Provinciebreed	Innovatie publieke mobiliteit	Provincie	In het Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030 wordt binnen het thema Innovatie publieke mobiliteit naar de mogelijkheden gekeken om met één app verschillende vervoersmiddelen te reserveren en te betalen (Mobility as a Service: MaaS). Innovaties moeten zorgen voor een betere afstemming en integratie van verschillende onderdelen van het mobiliteitsaanbod.
Provinciebreed	MaaS 2.0	MRA-DIM	Het MRA-Netwerk Digitalisering en Innovatie in Mobiliteit (MRA-DIM) zet via MaaS een publiek-private samenwerking op om zo, samen met de markt, use case gestuurde stedelijke en regionale maatschappelijke uitdagingen aan te pakken. MRA-DIM werkt aan een verdere uitwerking van MaaS 2.0, waarbij de ketenreis – inclusief het gebruik van mobiliteitshubs – wordt gefaciliteerd. Deze samenwerking zorgt ervoor dat mobiliteitsdiensten beter aansluiten bij de behoeften van reizigers. De provincie ondersteunt MRA-DIM.

## 6. UITVOEREN VAN ACTIES IN DRIE DEELPROGRAMMA'S

### Drie deelprogramma's voor uitvoering

De concrete uitvoering van alle hiervoor behandelde activiteiten zijn georganiseerd in de drie deelprogramma's, zoals beschreven in hoofdstuk 2. De deelprogramma's vormen samen de ruggengraat van de uitvoeringsstrategie en zorgen ervoor dat de provincie stapsgewijs toewerkt naar een robuust systeem van publieke mobiliteit.

Het eerste deelprogramma richt zich op **organiseren en samenwerken**. Hierin staat het versterken van samenwerking met gemeenten, regio's en nationale partners centraal. Ook wordt gewerkt aan kennisuitwisseling, monitoring en het ontwikkelen van een passende inrichting en aansturing voor publieke mobiliteit.

Het tweede deelprogramma richt zich op **het versterken en opschalen van bestaande maatregelen en pilots**. Veel initiatieven bestaan al in verschillende regio's binnen de provincie. Door deze ervaringen te benutten kunnen we leren van wat minder goed en beter ging zodat ze op grotere schaal kunnen worden toegepast.

Het derde deelprogramma richt zich op **nieuwe provinciale maatregelen**. Hierbij onderzoekt de provincie welke aanvullende stappen nodig zijn om het systeem van publieke mobiliteit verder te verbeteren en nieuwe reisopties te ontwikkelen.



<b>DEELPROGRAMMA 1 ORGANISEREN EN SAMENWERKEN</b>						
<b>Activiteit</b>	<b>Actie</b>	<b>Beoogd resultaat</b>	<b>Hoge prioriteit</b>	<b>Rolverdeling</b>	<b>Tijdslijn</b>	<b>Inschatting kosten</b>
<b>1A Samenwerking met gemeenten</b>	De provincie onderzoekt in hoeverre de bestaande overlegstructuren met gemeenten voldoende invulling geven aan het organiseren van publieke mobiliteit en wat hier eventueel aanvullend voor nodig is. (Loopt)	De provincie en gemeenten hebben robuuste en heldere afspraken over de afstemming m.b.t. publieke mobiliteit.	<u>Hoge prioriteit:</u> Om mobiliteit tot in de haarvaten te kunnen aanbieden, hebben gemeenten een grote rol.	<u>Initiatiefnemer:</u> Provincie  <u>Partners:</u> Gemeenten, regio's	Gereed Q1 2027	• Personele inzet provincie en partners
<b>1B Samenwerking met regionale partners</b>	De provincie treedt in overleg met NS om tot afspraken te komen hoe afstemming tussen provincie, gemeenten en NS geborgd is en blijft binnen de bestaande overlegstructuren. (Loopt)	De provincie, gemeenten en NS hebben robuuste en heldere afspraken over de afstemming m.b.t. publieke mobiliteit.		<u>Initiatiefnemer:</u> Provincie  <u>Partners:</u> Gemeenten, regio's, NS	Doorlopend	• Personele inzet provincie en partners
	De provincie treedt in overleg met de Vervoerregio Amsterdam om tot afspraken te komen over grensoverschrijdende vormen van publieke mobiliteit.	De provincie heeft robuuste en heldere afspraken met de Vervoerregio Amsterdam over de afstemming van grensoverschrijdende vormen van publieke mobiliteit.	<u>Hoge prioriteit:</u> De reiziger moet geen last krijgen van bestuurlijke grenzen, zeker tussen de provincie en vervoerregio.	<u>Initiatiefnemer:</u> Provincie  <u>Partner:</u> Vervoerregio Amsterdam	Q1 2027	• Personele inzet provincie en VRA
	De provincie treedt in overleg met de provincies Zuid-Holland, Utrecht, Flevoland en Friesland om tot afspraken te komen over grensoverschrijdende vormen van publieke mobiliteit.	De provincie heeft robuuste en heldere afspraken met de omliggende provincies over de afstemming van grensoverschrijdende vormen van publieke mobiliteit		<u>Initiatiefnemer:</u> provincie  <u>Partners:</u> Provincie Zuid-Holland, Utrecht, Flevoland, Friesland	Gereed 2027	• Personele inzet provincie en partners

DEELPROGRAMMA 1 ORGANISEREN EN SAMENWERKEN						
Activiteit	Actie	Beoogd resultaat	Hoge prioriteit	Rolverdeling	Tijdslijn	Inschattingskosten
<b>1C Kennisuitwisseling en monitoring</b>	De provincie blijft actief deelnemen aan centrale overlegstructuren voor kennisuitwisseling en afstemming tussen overheden. Het gaat hierbij in ieder geval om het Koplopersoverleg, DOVA, en het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit. (Loopt)	De provincie is op de hoogte van de nationale ontwikkelingen op het gebied van publieke mobiliteit.		<u>Initiatiefnemer:</u> Ministerie van IenW, DOVA, Natuurlijk!-Deelmobiliteit  <u>Rol provincie:</u> deelnemer	Doorlopend	<ul style="list-style-type: none"> <li>Continuering personele inzet provincie en partners</li> </ul>
	De provincie blijft in gesprek met andere provincies en vervoerregio's om te leren van hun ervaringen met en ontwikkelingen op het gebied van publieke mobiliteit. (Loopt)	De provincie is op de hoogte van andere regionale ontwikkelingen op het gebied van publieke mobiliteit.		<u>Initiatiefnemer:</u> Provincie  <u>Partners:</u> Alle andere provincies en vervoerregio's (bijvoorbeeld in DOVA-verband)	Q1 2027	<ul style="list-style-type: none"> <li>Personele inzet provincie en partners</li> </ul>
	De provincie ontwikkelt een monitoringsdashboard waarin voor de provincie, en eventueel voor partners, inzichtelijk wordt wat de ontwikkelingen zijn op elk onderdeel van publieke mobiliteit. De provincie ontwikkelt een monitoringsdashboard waarin voor de provincie, en eventueel voor partners, inzichtelijk wordt wat de ontwikkelingen zijn op elk onderdeel van publieke mobiliteit.	De provincie heeft overzicht van het systeem van publieke mobiliteit in de provincie en monitort de ontwikkelingen op elke onderdeel.	<u>Hoge prioriteit:</u> Monitoring is essentieel om bij te houden wat we aan het doen zijn.	<u>Initiatiefnemer:</u> Provincie  <u>Partners:</u> Gemeenten	Gereed 2027	<ul style="list-style-type: none"> <li>Personele inzet provincie</li> <li>Nader te bepalen interne ontwikkelkosten</li> </ul>

DEELPROGRAMMA 2 BESTAANDE MAATREGELEN EN PILOTS						
Activiteit	Actie	Beoogd resultaat	Prioriteit	Rolverdeling	Tijdslijn	Inschattingskosten
<b>2A Ondersteunen bestaande maatregelen</b>	De provincie blijft bijdragen aan de fysieke realisaties van de Mobipunt hubs in de Kop van Noord-Holland om daar een dekkend netwerk te realiseren. (Loopt)	Er is een dekkend netwerk van Mobipunt hubs in de Kop van Noord-Holland.	<u>Hoge prioriteit:</u> Om mobiliteit tot in de haarvaten te kunnen aanbieden, hebben gemeenten een grote rol.	<u>Initiatiefnemer:</u> Mobipunten B.V.  <u>Partners:</u> Gemeenten Den Helder, Schagen en Hollands Kroon, provincie	Duidelijkheid over tijdsplan in 2026	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personele inzet provincie</li> <li>• Subsidie via Actieprogramma Helderse Lijn</li> </ul>
	De provincie continueert haar rol bij het tot stand komen van de Regionale uitvoeringsagenda's duurzame mobiliteit i.r.t. deelmobiliteit en hubs. De afspraken en verantwoordelijkheden worden vastgelegd in de RAM's. (Loopt)	Elke bestuurlijke regio heeft een vastgestelde Regionale uitvoeringsagenda duurzame mobiliteit.		<u>Initiatiefnemer:</u> Provincie  <u>Partners:</u> Gemeenten, regio's, VRA	Doorlopend	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personele inzet provincie</li> </ul>
	De provincie continueert haar rol in het ontwikkelen van ov-knooppunten, met name in 13 projecten waar de provincie actief bij betrokken is. (Loopt)	Stationsomgevingen beter benutten door wonen, werken en voorzieningen zo veel mogelijk samen te brengen in de directe omgeving van OV-knooppunten. Een belangrijk onderdeel hiervan is fietsparkeren (o.a. bij R-Net haltes)		<u>Initiatiefnemer:</u> Provincie  <u>Partners:</u> Gemeenten, regio's, vervoerders, projectontwikkelaars	Doorlopend	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personele inzet provincie</li> <li>• Subsidie via Investeringskader Versnellen Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid</li> </ul>

DEELPROGRAMMA 2 BESTAANDE MAATREGELEN EN PILOTS						
Activiteit	Actie	Beoogd resultaat	Prioriteit	Rolverdeling	Tijdslijn	Inschatting kosten
<b>2A Ondersteunen bestaande maatregelen</b>	De provincie ondersteunt het MRA-Netwerk Digitalisering en Innovatie in Mobiliteit (MRA-DIM), dat werkt aan de verdere uitwerking van MaaS 2.0. (Loopt)	De provincie sluit aan bij regionale innovaties rondom MaaS 2.0.		<u>Initiatiefnemer:</u> MRA-DIM  <u>Rol provincie:</u> Gezamenlijk ontwikkelen van innovaties en daarbij behorende financiële bijdrage	Doorlopend	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budget voor deelname MRA-DIM.</li> </ul>
	De provincie gaat door met de subsidie haltetoegankelijkheid. (Loopt)	Alle ov-haltes zijn voor 2040 toegankelijk voor iedereen.		<u>Realisatie:</u> Wegbeheerders <u>Subsidieverlening:</u> Provincie	Doorlopend	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schatting totaal: 44 mln. euro</li> <li>Beschikbaar 2026: 1,1 mln. euro</li> </ul>
	De provincie voert projecten uit in het kader van het Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030. (Loopt)	De provincie draagt bij aan innovatie op het gebied van publieke mobiliteit.		<u>Initiatiefnemer:</u> Provincie	Doorlopend	<ul style="list-style-type: none"> <li>Personele inzet</li> <li>Innovatiebudget</li> </ul>
	De provincie blijft op verschillende manieren vrijwilligersvervoer (zoals buurtbussen) ondersteunen. (Loopt)	De provincie draagt bij aan een fijnmaziger netwerk van publieke mobiliteit.		<u>Initiatiefnemer:</u> Provincie  <u>Partners:</u> Gemeenten, vervoerders	Doorlopend	<ul style="list-style-type: none"> <li>Personele inzet provincie</li> <li>Budget voor vrijwilligersvervoer</li> </ul>
<b>2B Pilots</b>	Er lopen drie pilots van kleinschalig vervoer in de regio Gooi en Vechtstreek (OV-opmaat, Muiderslotexpress, Vechtplassen Express). De provincie evalueert deze pilots en besluit over de voortzetting. (Loopt)	De provincie neemt een onderbouwd besluit over kleinschalig vervoer in Gooi en Vechtstreek		<u>Initiatiefnemer:</u> Provincie  <u>Partners:</u> Gemeenten Gooi en Vechtstreek	Nader te bepalen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Huidige personele inzet provincie</li> <li>Budget voor integreren pilots in concessie</li> </ul>

DEELPROGRAMMA 2 BESTAANDE MAATREGELEN EN PILOTS						
Activiteit	Actie	Beoogd resultaat	Prioriteit	Rolverdeling	Tijdslijn	Inschatting kosten
<b>2B Pilots</b>	De provincie besluit in 2026 over de voortzetting of opschaling van de pilot met Nabogo in de Kop van Noord-Holland tot 2028. (Loopt)	De provincie neemt een onderbouwd besluit over het inzetten en de strategie rondom carpooling in de provincie.		<u>Initiatiefnemer:</u> Provincie  <u>Partners:</u> Gemeenten Den Helder, Schagen en Hollands Kroon, Connexxion, NS	Reeds gepland besluit over voortzetting pilot in 2026  Besluit over strategie in 2028	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Huidige personele inzet provincie</li> <li>• Budget voor voortzetten of opschalen pilot as onderdeel van besluit</li> </ul>
	De provincie verkent via een pilot of een gratis 'Strandbus' vanaf P+R Vijfhuizen naar Zandvoort de bereikbaarheid kan verbeteren en het wegennet kan ontlasten. (Loopt)	De provincie evalueert de uitkomsten van de pilot.		<u>Initiatiefnemer:</u> Provincie  <u>Partners:</u> Gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Vijfhuizen, Zandvoort	Evaluatie gereed in 2027	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personele inzet provincie</li> <li>• Reeds beschikbaar budget voor pilot.</li> </ul>
	De provincie monitort en evalueert de aanbesteding van deelfietsen in Gooi en Vechtstreek. De provincie onderzoekt aan de hand van de bevindingen of eenzelfde opzet geschikt is om toe te passen in andere regio's. (Loopt)	De provincie evalueert de aanbesteding van deelfietsen in Gooi- en Vechtstreek en neemt kennis van de ervaringen.		<u>Initiatiefnemer:</u> Provincie  <u>Partners:</u> Gemeenten Gooi en Vechtstreek Goedopweg	Evaluatie gereed in 2027	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personele inzet provincie</li> </ul>
	De provincie onderzoekt of zij een pilot met SADC kan uitvoeren met autonoom vervoer. We zien dit als oplossing voor de ontsluiting van first- en last-milevervoer. (Loopt)	De provincie draagt bij aan kennis en onderzoek op het gebied van autonoom vervoer.		<u>Initiatiefnemer:</u> Provincie  <u>Partners:</u> SADC	Gereed 2027	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personele inzet provincie</li> </ul>

DEELPROGRAMMA 3 PROVINCIALE MAATREGELEN						
Activiteit	Actie	Beoogd resultaat	Prioriteit	Rolverdeling	Tijdslijn	Inschatting kosten
<b>3A Deelmobiliteit</b>	De provincie stelt een handelingsperspectief deelmobiliteit op. (Loopt)	De provincie heeft haar rol bepaald in de ontwikkeling van deelmobiliteit.	<u>Hoge prioriteit:</u> Deelmobiliteit is een van de hoekstenen van publieke mobiliteit. Goede integratie in beleid is essentieel.	<u>Initiatiefnemer:</u> provincie	Gereed 2026	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personele inzet provincie</li> </ul>
<b>3B Integratie kleinschalig vervoer</b>	De provincie onderzoekt de mogelijkheden voor het openstellen van wmo-vervoer voor reguliere ov-reizigers. Hierbij monitort de provincie de ervaringen en voortgang van het Toekomstplan Publieke Mobiliteit van de regio Kop van Noord-Holland. Daarnaast neemt de provincie kennis van het onderzoek naar hetzelfde onderwerp wat wordt gedaan door het ministerie van IenW, wat beschikbaar komt medio 2026. De resultaten neemt de provincie mee in de voorbereiding van de nieuwe ov-concessie Gooi en Vechtstreek. (Loopt)	De provincie neemt een besluit over het openstellen van wmo-vervoer voor reguliere ov-reizigers.	<u>Hoge prioriteit:</u> Deze integratie kan een heel groot verschil betekenen in hoe mensen reizen. Met name op plekken waar nu weinig OV-aanbod is.	<u>Opdrachtgever:</u> provincie  <u>Opdrachtnemer:</u> Forseti	Duidelijkheid over tijdspad in 2027	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personele inzet provincie</li> <li>• Nader te bepalen onderzoekskosten</li> </ul>
	De provincie is bezig met een vervolgonderzoek naar de mogelijkheden op het gebied van samenwerking tussen OV, doel-groepenvervoer en Wmo-vervoer in de hele provincie. (Loopt)	Geïntegreerd systeem van OV en Wmo-vervoer. Met als doel bereikbaarheid van 06.00-00.00 (aanvullend op OV)		<u>Opdrachtgever:</u> provincie  <u>Opdrachtnemer:</u> Forseti	Gereed 2027	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personele inzet provincie</li> <li>• Huidige onderzoekskosten</li> </ul>
<b>3C Werkgevers-aanpak</b>	Herzien van de organisatie van de werkgeversaanpak. De provincie en andere overheden vanuit Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) gaan zelf de uitvoering en de regie voeren. (Loopt)	Een operationele werkgevers-aanpak, die verbonden is aan publieke mobiliteit.		<u>Initiatiefnemer:</u> SBaB / provincie	Gereed 2026	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personele inzet provincie en partners</li> </ul>

DEELPROGRAMMA 3 PROVINCIALE MAATREGELEN						
Activiteit	Actie	Beoogd resultaat	Prioriteit	Rolverdeling	Tijdslijn	Inschatting kosten
<b>3D Integratie reisinformatie</b>	De provincie (vanuit DOVA) verkent de mogelijkheid om de vindbaarheid van initiatieven en betaalmogelijkheden te vereenvoudigen in apps. Hiervoor verkent DOVA de mogelijkheden om een gezamenlijk koppelvlaaksysteem in te richten. Dit is een afspraak om data op dezelfde manier te structureren, zodat die in meerdere apps en platforms te gebruiken is. (Loopt)	Informatie- en betaalvoorzieningen zijn op eenzelfde manier beschikbaar in verschillende apps.		<u>Initiatiefnemer:</u> DOVA  <u>Rol provincie:</u> Meedenken, onderzoeken	Gereed 2027	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personele inzet provincie</li> </ul>
	De bestaande vormen van kleinschalig vervoer zijn bijna allemaal alleen te reserveren via een losse app. Om de kwaliteit van deze reisopties te verbeteren onderzoekt de provincie of het boeken van ritten met deze vormen van kleinschalig vervoer kunnen worden geïntegreerd in bestaande reisapps.	De provincie heeft inzicht in de mogelijkheden van het integreren van kleinschalig vervoer in één app.	<u>Hoge prioriteit:</u> Klantvriendelijkheid is belangrijk voor publieke mobiliteit. Tegelijkertijd is dit een	<u>Initiatiefnemer:</u> Rijksoverheid  <u>Rol provincie:</u> onderzoeken	Duidelijkheid over tijdsplan in 2026	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personele inzet provincie</li> <li>• Nader te bepalen onderzoekskosten</li> </ul>
	De provincie bepleit bij NS en regionale vervoerders dat reisinformatie van trein, HOV en kleinschalig vervoer in één app beschikbaar is. (Loopt)	Reisinformatie van kleinschalig vervoer is beschikbaar in dezelfde app(s) als trein en (H)OV.		<u>Initiatiefnemer:</u> provincie  <u>Partners:</u> NS, concessiehouders ov, aanbieders kleinschalig vervoer	Duidelijkheid over tijdsplan in 2026	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personele inzet provincie</li> </ul>

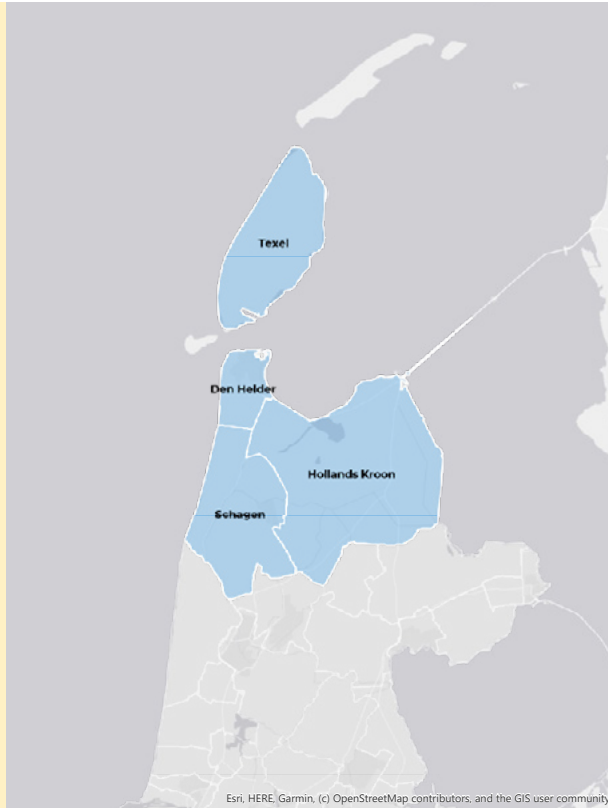
DEELPROGRAMMA 3 PROVINCIALE MAATREGELEN						
Activiteit	Actie	Beoogd resultaat	Prioriteit	Rolverdeling	Tijdslijn	Inschatting kosten
<b>3D Integratie reisinformatie</b>	De provincie verkent of het kansrijk en gewenst is om lokale initiatieven op specifieke reisrelaties beter vindbaar te maken door ze op te nemen in reisinformatie voor publieke mobiliteit via apps of internet, net zoals voor ander kleinschalig vervoer.	De provincie neemt een onderbouwd besluit over het beter vindbaar maken van lokale initiatieven.		<u>Initiatiefnemer:</u> Provincie  <u>Partners:</u> Uitvoerders lokale initiatieven, concessiehouders ov, NS	Duidelijkheid over tijdsplan in 2026	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personele inzet provincie</li> <li>• Onderzoekskosten</li> </ul>
<b>3E Integratie betaalwijzen</b>	De provincie (via DOVA) spreekt met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de NS en regionale vervoerders voor het integreren of afstemmen van tarieven tussen NS en regionale vervoerders. Dit kan middels lobby, het opstellen van een gezamenlijke spooragenda of door als provincie financieel bij te dragen (vergoeding). (Loopt)	De tarieven tussen NS en regionale vervoerders zijn op elkaar geïntegreerd of afgestemd.		<u>Initiatiefnemer:</u> DOVA  <u>Partners:</u> Ministerie van IenW, NS, regionale vervoerders	Duidelijkheid over tijdsplan in 2026	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personele inzet provincie</li> <li>• Financiële bijdrage</li> </ul>
	De provincie spreekt met andere vervoersautoriteiten om de mogelijkheden te verkennen voor het overstappen tussen vervoerders voor eenzelfde tarief en zonder overstapkosten. (Loopt)	Reizigers kunnen overstappen tussen vervoerders voor eenzelfde tarief zonder overstapkosten.		<u>Initiatiefnemer:</u> Provincie  <u>Partners:</u> Vervoerregio Amsterdam, provincie Zuid-Holland, provincie Utrecht	Duidelijkheid over tijdsplan in 2026	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personele inzet provincie</li> </ul>

DEELPROGRAMMA 3 PROVINCIALE MAATREGELEN						
Activiteit	Actie	Beoogd resultaat	Prioriteit	Rolverdeling	Tijdslijn	Inschatting kosten
<b>3F Veiligheid</b>	De provincie onderzoekt met experts en ervaringsdeskundigen of sociale veiligheid (specifiek vrouwen-veiligheid) goed gewaarborgd is in alle vormen van publieke mobiliteit. (Loopt)	De sociale veiligheid van alle reizigers is goed geborgd.		<u>Initiatiefnemer:</u> provincie  <u>Partners:</u> NS, ProRail, gemeenten, vervoerders	Gereed 2026	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personele inzet provincie</li> <li>• Onderzoekskosten</li> </ul>




# **BIJLAGE 1**

## **PUBLIEKE MOBILITEIT PER REGIO**

- B.1.1 Kop van Noord-Holland**
- B.1.2 Regio Alkmaar**
- B.1.3 Westfriesland**
- B.1.4 Zuid-Kennemerland IJmond**
- B.1.5 Gooi en Vechtstreek**



### B.1.1 Kop van Noord-Holland

-  De regio Kop van Noord-Holland bevat de gemeenten Hollands Kroon, Schagen, Den Helder en (eiland) Texel. De regio bestaat voornamelijk uit landelijk gebied met landbouw en toerisme.
-  Er zijn veel lange (eenbaans-)wegen en vaarwegen, met de A7, N9 en de spoorlijn Amsterdam – Den Helder als belangrijkste verkeersaders. De belangrijkste bestemmingen zijn de haven in Den Helder (civiel en militair), Agriport A7, de Veerpont Texel (TESO), Reactor Centrum Petten en de Energy & Health Campus.
-  De belangrijkste opgaven zijn de bevolkingsgroei in Hollands Kroon, Schagen en Texel, de bevolkingskrimp in Den Helder, en de mobiliteitsrechtvaardigheid die onder stuk staat in het landelijk gebied van de regio.

#### Bestaand aanbod

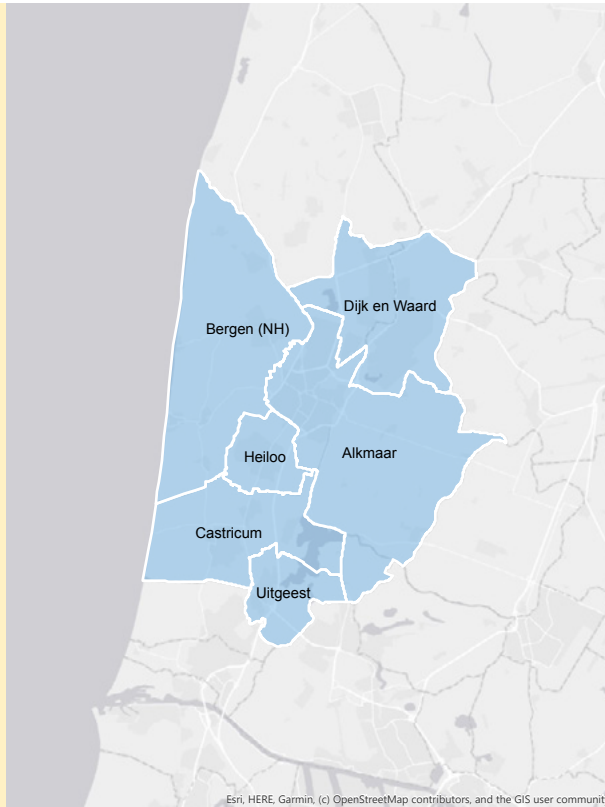
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De treinverbinding bestaat uit de spoorlijn Amsterdam – Den Helder met stations Den Helder, Den Helder Zuid, Anna Paulowna en Schagen<sup>10</sup>.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadsnetwerk Den Helder en streeklijnen over provinciale wegen om kernen in het landelijk gebied met elkaar te verbinden.</li> <li>• Er is een nachtlijn tussen Den Oever en Alkmaar.</li> <li>• Daarnaast zijn er meerdere buurtbuslijnen die zorgen voor een fijnmazig netwerk.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er zijn een aantal ponten en veren, waaronder de verbinding Den Helder- Texel<sup>11</sup>.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wmo-vervoer is per gemeente georganiseerd.</li> <li>• Het leerlingenvervoer wordt gezamenlijk ingekocht door de gemeenten Hollands Kroon, Schagen en Den Helder. De gemeente Texel organiseert het leerlingenvervoer zelfstandig.</li> </ul>

<sup>10</sup> Het treinvervoer wordt onderhands gegund door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

<sup>11</sup> De Pont Westeinde over het Noordhollandsch Kanaal wordt door de provincie geëxploiteerd. De veerboot naar Texel vaart zonder concessie of contract. Lokale ponten zijn de verantwoordelijkheid van gemeenten.

MAATREGELEN AANVULLEND AAN OV	
Maatregel	Omschrijving
Texelhopper	Naast de vaste lijn tussen 't Horntje, Den Burg en De Koog rijdt de Texelhopper als vraaggestuurd ov tussen haltes. De Texelhopper is onderdeel van de nieuwe concessie NWNH.
Belbus Noordkop	De Belbus Noordkop is een deur-tot-deur vervoersdienst gerund door vrijwilligers in de gemeente Hollands Kroon, beschikbaar voor leden tegen een jaarlijks lidmaatschap en ritkosten per kilometer. Ze bieden sociale interactie en mobiliteit voor inwoners, opererend dagelijks van 06:00 tot 24:00 uur.
Mobipunt hubs	Mobipunten B.V. ontwikkelt nabij stations en bushaltes Mobipunt hubs. Dat zijn plekken waar deelfietsen en/of deelauto's worden aangeboden. Ambitie is om tot een dekkend netwerk in de Kop van Noord-Holland te komen. De gemeenten Hollands Kroon, Schagen en Den Helder zijn gezamenlijk aandeelhouder. Als provincie dragen we bij aan de fysieke realisatie van de Mobipunt hubs. Dit doen we vanuit de Helderse lijn.
Nabogo	Nabogo is een gratis app waarmee inwoners makkelijk en voordelig met anderen mee kunnen rijden. De provincie Noord-Holland betaalt tijdens een proefperiode van 3 jaar de kosten voor de eerste 10 kilometer van elke rit. Voor langere ritten kunnen passagiers een vrijwillige vergoeding van € 0,10 per kilometer aan de bestuurder geven. Er wordt samengewerkt met Mobipunten, gemeenten, NS, CXX en werkgevers. Medio 2026 beslist de provincie over de voortzetting van de pilot tot 2028.
Kustbus Petten – Den Helder	Tijdens de zomervakantie rijdt er een gratis Kustbus tussen Petten en Den Helder. Dit gebeurt op initiatief van de gemeenten Den Helder en Schagen. De Kustbus rijdt van begin juli tot september en reizigers hoeven geen kaartje te kopen, de busrit is gratis.

ONDERSTEUNENDE INITIATIEVEN	
Initiatief	Omschrijving
RMP: Regionale uitvoeringsagenda duurzame mobiliteit	Deze regio moet nog een maatregelpakket kiezen. De drie maatregelpakketten zijn: Deelmobiliteit, MaaS en Hubs, Werkgerelateerde personenmobiliteit en Verduurzaming logistiek.
Toekomstplan publieke mobiliteit Kop van Noord-Holland	<p>In het toekomstplan staan 15 concrete aanbevelingen voor de regiogemeenten in de Kop van Noord-Holland, waarmee zij aan de slag gaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toewerken naar een regionaal vervoerbureau dat regie voert, contracten beheer en samenwerking tussen alle vervoersvormen organiseert.</li> <li>• Het verankeren van bereikbaarheid in de nieuwe concessie door plannen voor landelijk gebied, buurtbusverbindingen, betaalbaar ov en toegankelijke haltes op te nemen.</li> <li>• Het slim integreren van flex met vrijwilligers en het stellen van harde eisen aan kwaliteit, vindbaarheid en gebruiksvriendelijkheid.</li> <li>• Het moderniseren van wmo- en leerlingenvervoer met samenwerking, eigen bijdragen en focus op zelfredzaamheid, alsmede het in beeld brengen van rolstoelcapaciteit.</li> <li>• Het stimuleren van samenwerking en professionalisering van vrijwilligerssystemen, zorgen voor vindbaarheid en reisplanners en behoud van hun eigenheid.</li> </ul> <p>Het financieel en maatschappelijk toekomstbestendig maken van Mobipunt hubs en het lanceren van een carpoolplatform als vast onderdeel van publieke mobiliteit.</p>
Actieprogramma Helderse Lijn	<p>Provincie Noord-Holland coördineert samen met Texel, Den Helder, Hollands Kroon, Schagen, NS, TESO, Mobipunten BV en VVV Texel het Actieprogramma Helderse Lijn om de deur-tot-deur reis en het OV-gebruik van/naar Texel te verbeteren richting 2030. Hieronder vallen in ieder geval drie initiatieven:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitbreiding fietsenstallingen, verbeteren stationsomgevingen en realiseren doorfietsroutes</li> <li>• Aanleggen Mobipunt hubs en nieuwe bushaltes</li> <li>• Participatietraject mobiliteitshub Middenmeer</li> </ul>



## B.1.2 Regio Alkmaar

- De Regio Alkmaar bevat de gemeenten Alkmaar, Bergen, Castricum, Dijk en Waard, Heiloo en Uitgeest. De regio bestaat uit een stedelijk deel (Alkmaar (stad) en Dijk en Waard) en een landelijk deel (Alkmaar (dorp) en BUCH). Het landschap wordt gekenmerkt door een verscheidenheid aan type gebieden; van kustlandschappen tot agrarische gebieden, en van stedelijke tot kleine kernen.
- De ring van Alkmaar vormt samen met de A9 richting het zuiden de belangrijkste verkeersader, die onderdeel is van het daily urban system van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) als draaischijf tussen de MRA en het noorden van de provincie. De stad Alkmaar heeft een centrale functie voor de omliggende gebieden.
- Er wordt veel gebruik gemaakt van de auto, ook op de korte afstanden (<15 km). Hier is dus een kans voor de modal shift van auto naar fiets van en naar Alkmaar. Daarnaast is er een grote woningbouwopgave (tussen de 25.000 en 30.000 woningen tot 2045) die zorgt voor een toename van het aantal verkeersbewegingen. Ook economische groei en toerisme dragen bij aan die toename. Ten slotte dreigt er vervoersarmoede in het landelijk gebied van de regio.

### Bestaand aanbod

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De spoorlijn Amsterdam – Den Helder met de stations Heerhugowaard, Alkmaar, Alkmaar Noord, Heiloo, Castricum en Uitgeest. Er is ook een nachttrein tussen Alkmaar en Amsterdam.</li> <li>• De spoorlijn Haarlem – Alkmaar – Hoorn<sup>12</sup>.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er is een stadsnetwerk in Alkmaar, met een HOV-lijn richting Heerhugowaard en streeklange lijnen de regio in.</li> <li>• Er rijden als pilot nachtbussen tussen Alkmaar en Heerhugowaard en Alkmaar en Den Oever.</li> <li>• Er zijn verschillende buurtbusverenigingen: Heiloo, Bergen en Dijk en Waard.</li> <li>• Voor de inwoners van Dijk en Waard is er de besloten vervoersvereniging Hugohopper.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er zijn 2 ponten bij Akersloot en bij de Woude over het Noordhollandsch Kanaal<sup>13</sup>.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het wmo-vervoer is gezamenlijk door de gemeenten georganiseerd en wordt uitgevoerd door Noot.</li> <li>• Het leerlingenvervoer is regionaal georganiseerd<sup>14</sup>.</li> </ul>

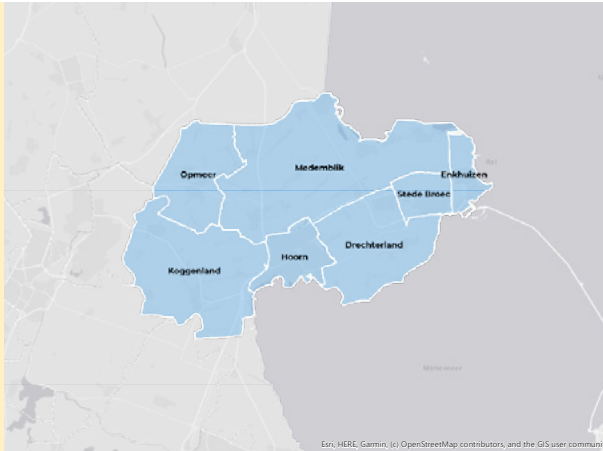
<sup>12</sup> Het treinvervoer wordt onderhands gegund door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

<sup>13</sup> De ponten vallen onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Castricum.

<sup>14</sup> Leerlingenvervoer valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten.

<b>MAATREGELEN aanvullend aan het OV</b>	
<b>Maatregel</b>	<b>Omschrijving</b>
OV-op-maat	OV-op-Maat in de regio Alkmaar biedt flexibele vervoersmogelijkheden tussen Bakkum-Castricum en Egmond-Heiloo, waarbij reizigers minimaal 30 minuten van tevoren hun rit moeten reserveren via een app of telefonisch. Deze service verbindt dorpskernen met OV-knooppunten zonder een vaste dienstregeling.
Kustbus Castricum	Tijdens de zomervakantie rijdt er een gratis kustbus tussen Station Castricum en Castricum aan Zee. Van 5 juli tot en met 31 augustus 2025 rijdt deze pendeldienst dagelijks tussen 10.00 en 21.00 uur ieder half uur. De bus rijdt tussen station Castricum, camping Bakkum en Castricum aan Zee. Voor de kustbus gelden dezelfde regels als reguliere lijnbussen.
Kustbus Bergen – Bergen aan Zee	Tijdens de zomervakantie rijdt er een gratis kustbus tussen Bergen Plein en Bergen aan Zee. Van 5 juli tot en met 31 augustus 2025 rijdt deze pendeldienst dagelijks tussen 11.00 en 19.30 uur 2 keer per uur. De bus rijdt tussen Bergen Plein en Bergen aan Zee. Voor de kustbus gelden dezelfde regels als reguliere lijnbussen.





ONDERSTEUNENDE INITIATIEVEN	
Initiatief	Omschrijving
RMP: Opstellen beleid t.a.v. deelmobiliteit (deelauto's) in de wijken voor bestaande en nieuwe bewoners	Het ontwikkelde beleid wordt vastgelegd in een notitie en vastgesteld. In de wijken gaat de gemeente actiever helpen bij werving. Voor nieuwe bewoners wordt een mobiliteitscorrectie parkeernorm opgesteld als concreet document voor projectontwikkelaars.
RMP: Opstellen regionale VFL (verordening voor de fysieke leefomgeving) voor deelmobiliteit	Een regionale VFL die uniforme regels hanteert, kosten bespaart, handhaving vergemakkelijkt, en eenvoudig is voor aanbieders
RMP: Verkennen mogelijkheden voor regionaal aanbesteden deelmobiliteit	Regionale aanbesteding voor deelmobiliteit met financiële en operationele schaalvoordelen, betere dekking en bereikbaarheid, en sterkere onderhandelingspositie
RMP: Onderzoeken behoefte en mogelijkheid uitbreiden deelmobiliteit NS-station Castricum	In overleg met landelijke aanbieder wordt de behoefte en mogelijkheid voor de uitbreiding van deelauto's op het NS-station uitgezocht. Daarnaast wordt de mogelijkheid voor recreatief gebruik van de elektrische fiets verkend.
RMP: Onderwerpstudie mobiliteitshub	Inzicht in de vormgeving van een streekhub en dient als blauwdruk voor andere streekhubs. De ontwerpstudie bestaat uit drie stappen: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Potentieonderzoek hub nieuwbouwlocatie Noord-Scharwoude</li> <li>2. In kaart brengen faciliteiten en voorzieningen/generiek programma van eisen streekhub (blauwdruk)</li> <li>3. Handreiking opstellen voor het ontwerpen van streekhubs</li> </ol>
RMP: Gedragsonderzoek P+R terreinen Heiloo, Castricum en Uitgeest	Doel van het onderzoek is in kaart te brengen wie de gebruikers van de P+R terreinen zijn en wat hun motieven zijn. De uitkomsten van dit onderzoek vormen de opmaat voor een op te stellen parkeerstrategie voor de BUCH.
RMP: Inzet P+R de Meent voor strandvervoer richting Egmond aan Zee	Samen met Bergen en Alkmaar onderzoekt de provincie hoe we het autoverkeer eerder kunnen afvangen richting het strand van Egmond aan zee en welke rol de hub de Meent daarin kan spelen.



### B.1.3 Westfriesland

- De regio Westfriesland bestaat uit de gemeenten Hoorn, Stede Broec, Enkhuzen, Drechterland, Medemblik, Opmeer en Koggenland. De regio is grenst het IJsselmeer en Markermeer aan de oostkant en bestaat uit een diversiteit aan woonmilieus en polderlandschap. Westfriesland kent een grote logistieke en agrarisch innovatieve sector.
- Via weg en spoor is de regio verbonden met de de noordelijke randstad en de regio Alkmaar. Per weg is de regio o.a. goed verbonden met de Kop van Noord-Holland en de provincie Flevoland waarmee een groter achterland bereikbaar is.
- Voor Westfriesland zijn bestemmingen richting de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en Alkmaar van groot belang, via de wegverbinding A7-corrider en de spoorverbindingen Hoornse Lijn en de Westfriese lijn.
- De regio heeft een woningbouwimpuls van 13.600 woningen tot 2030. Er is dreigende vervoersarmoede in het landelijk gebied: in de RAM wordt geconstateerd dat het OV-netwerk in de regio niet dekkend is met een grote autoafhankelijkheid. Gemeenten en provincie zetten actief in op een dekkend doorfietspadennetwerk.

#### Bestaand aanbod

	De Hoornse en Westfriese lijn zijn de twee spoorverbindingen in de regio <sup>15</sup> .
	De buslijnen in de regio verbinden diverse kernen en het landelijk gebied met Hoorn en Enkhuzen, waar de bus aansluit op de trein. Daarnaast zijn er regionale buslijnen die Westfriesland verbinden met de omliggende regio's. Aanvullend op het Basisnet rijden er vier buurtbussen in de regio.
	Er zijn geen veren of ponten in de regio.
	Het wmo-vervoer is door de gemeenten georganiseerd als Regiotaxi Westfriesland. Het leerlingenvervoer is door de gemeenten gezamenlijk georganiseerd onder de Taxicentrale West-Friesland.

<sup>15</sup> Het treinvervoer wordt onderhands gegund door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

MAATREGELEN	
Maatregel	Omschrijving
Carpoolplaats langs A7 (on hold)	Dit project staat on hold. Wanneer dit project weer wordt vervolgd, organiseert de provincie een sessie om vervolgafspraken te maken en te bepalen wie voor deze carpoollocatie kan optreden als trekker. Mogelijk kan dit breder getrokken worden naar een HUB met aansluiting op het openbaar vervoer.





ONDERSTEUNENDE INITIATIEVEN	
Initiatief	Omschrijving
Regionale uitvoeringsagenda duurzame mobiliteit (RMP)	Deze regio heeft gekozen om maatregelpakket Deelmobiliteit, MaaS en Hubs uit te werken. Dit pakket bevat twaalf maatregelen die gezamenlijk bijdragen aan het bevorderen van duurzame mobiliteit door het stimuleren van een modal shift van auto naar alternatieve vervoersmiddelen.



### B.1.4 Zuid-Kennemerland IJmond

-  De regio Zuid-Kennemerland IJmond bestaat uit de gemeenten Heemstede, Zandvoort, Bloemendaal, Velsen, Heemskerk, Beverwijk en Haarlem. Dit is een diverse regio bestaande uit kustplaatsen, natuurgebieden en industriële centra zoals de haven van IJmuiden. De regio biedt een mix van stedelijke gebieden en natuur. Denk bijvoorbeeld aan Haarlem en het Nationaal Park Zuid-Kennemerland
-  De belangrijkste reisrelaties in Zuid-Kennemerland/IJmond omvatten het woon-werkverkeer tussen steden als Haarlem en IJmuiden, en verbindingen naar Amsterdam voor forenzen. Daarnaast zijn er reisstromen richting de kust en natuurgebieden voor recreatie en toerisme.
-  De belangrijkste opgaven zijn:
  - **Capaciteitsproblemen en files:** De regio wordt sterk beïnvloed door bovenlokale invloeden door de ligging tussen de kust, het Noordzeekanaalgebied en nabij Amsterdam en Schiphol. Dagelijkse grote pendelstromen zorgen voor veel capaciteitsproblemen. Zo staat Haarlem al jaren in de top van meest filegevoelige steden en is de A9 een drukke rijksweg met regelmatig files. Ook heeft het spoor tussen Haarlem en Amsterdam in de spits de maximale capaciteit bereikt.
  - **Stedelijke bereikbaarheid:** De binnenstad van Haarlem kan niet nog meer bussen verwerken.
  - **Bereikbaarheid kust:** De bereikbaarheid van de kust is op drukke stranddagen een probleem.
  - **Toenemende vraag naar mobiliteit:** Trends zoals woningbouw, economische ontwikkeling, en een toename van recreatie en toerisme doen de druk op bereikbaarheid en leefbaarheid verder toenemen.

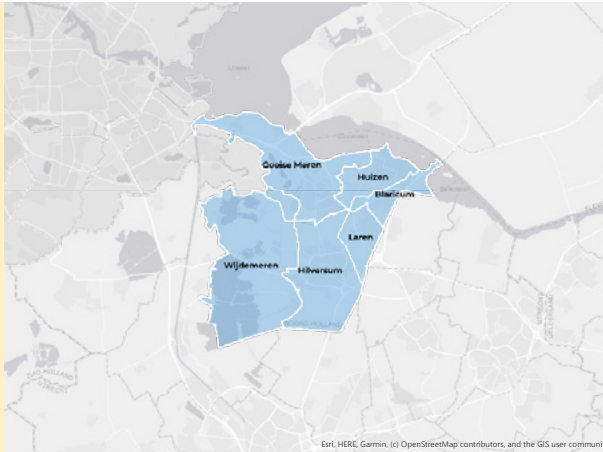
#### Bestaand aanbod

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De regio is per spoor goed verbonden<sup>16</sup>:</li> <li>• IJmond ligt op de Noordwest-corridor met IC's naar Amsterdam, Den Haag/Rotterdam en Alkmaar/Den Helder, plus sprinters voor de tussenliggende haltes.</li> <li>• Zuid-Kennemerland heeft verbindingen richting Alkmaar, Zandvoort, en in het weekend een nachttrein naar Amsterdam.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• R-net en streekbussen vormen een fijnmazig netwerk tussen Haarlem/Zandvoort en IJmond-kernen (Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Castricum) en verbinden met Amsterdam (o.a. Sloterdijk), Schiphol/ Hoofddorp, Alkmaar en regionale ziekenhuizen/knooppunten.</li> <li>• Er rijdt één buurtbus, tussen Bloemendaal en Santpoort.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er zijn twee ponten over het Noordzeekanaal<sup>17</sup>.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het wmo- en leerlingenvervoer in de regio is gezamenlijk door de gemeenten georganiseerd via Regiorijder.</li> </ul>

<sup>16</sup> Het treinvervoer wordt onderhands gegund door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

<sup>17</sup> De ponten worden geëxploiteerd door GVB in opdracht van de gemeente Amsterdam.




ONDERSTEUNENDE INITIATIEVEN	
Initiatief	Omschrijving
Regionale uitvoeringsagenda duurzame mobiliteit (RMP)	Deze regio heeft gekozen om maatregelpakket Deelmobiliteit, MaaS en Hubs uit te werken. Dit pakket bevat twaalf maatregelen die gezamenlijk bijdragen aan het bevorderen van duurzame mobiliteit door het stimuleren van een modal shift van auto naar alternatieve vervoersmiddelen.
Regiohub Haarlem Nieuw-Zuid	Het OV-knooppunt krijgt acht (metro-)bushaltes, 2.250 fietsparkeerplekken en een plein met voorzieningen. Provincie Noord-Holland is nauw betrokken geweest bij het maken van het ontwerp en heeft daarnaast vanuit het OV-fonds en Investeringskader Versnelling Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid financieel bijgedragen. De aanbesteding is recent afgerond en met de voorbereidingen voor de uitvoering is inmiddels gestart. De beoogde oplevering is voorzien medio/eind 2028.



### B.1.5 Gooi en Vechtstreek

- De regio Gooi en Vechtstreek omvat de gemeenten Blaricum, Eemnes, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren en Wijdemeren. De regio wordt gekenmerkt door een mix van natuurgebieden, historische steden en buitenplaatsen. Het gebied biedt een groen landschap met bossen, heidevelden en de Vecht.
- De Gooi en de Vechtstreek is strategisch gelegen tussen Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht. Het heeft een aantal verstedelijkte gebieden en een aantrekkelijk landschap om te recreëren, zoals de Heuvelrug, de Vechtstreek en de Randmeren. De belangrijkste bestemming is Amsterdam. Daarnaast ook Almere, Amersfoort en Utrecht. Maar ook veel intern verkeer uit de regio.
- Omdat het regionale wegennet niet sluitend is, verloopt een groot deel van het verkeer óf via het hoofdwegennet, óf door de dorpskernen en woonwijken van bijvoorbeeld Hilversum, Bussum en Naarden. Dit leidt lokaal tot druk op de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

#### Bestaand aanbod

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stations op de spoorlijn Amsterdam-Utrecht; Naarden-Bussum, Bussum Zuid, Hilversum Media Park, Hilversum, Hilversum Sportpark<sup>18</sup>.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er is een dekkend busnetwerk, met HOV-lijnen tussen Laren-Amsterdam en Hilversum (via Huizen) -Amsterdam.</li> <li>• Er rijdt een nachtbus tussen Hilversum en Huizen.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het wmo- en leerlingenvervoer is regionaal georganiseerd via Vervoer Gooi en Vechtstreek<sup>19</sup>.</li> </ul>

<sup>18</sup> Het treinvervoer wordt onderhands gegund door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

<sup>19</sup> Wmo- en leerlingenvervoer valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten.

MAATREGELEN	
Maatregel	Omschrijving
Aanbesteding deelfietsen	De provincies Noord-Holland en Utrecht lanceren een deelfietsstelsel. Vanaf de zomer van 2026 worden meer dan 250 deelfietsen beschikbaar op handige locaties zoals ov-knooppunten, woonwijken en voorzieningen. De concessie start april 2026.
OV-op-maat (pilot)	OV-op-Maat in de regio Gooi en Vechtstreek biedt flexibele vervoersmogelijkheden tussen Ankeveen en Hilversum (op zondag ook vanaf Nederhorst den Berg), waarbij reizigers minimaal 30 minuten van tevoren hun rit moeten reserveren via een app of telefonisch. Deze service verbindt dorpskernen met OV-knooppunten zonder een vaste dienstregeling. OV-op-Maat wordt in deze regio uitgevoerd door Vervoer Gooi en Vechtstreek.
Muiderslotexpress (pilot)	De MuiderslotExpress is een achtpersoons pendelbus die je snel van P+R Muiden naar het Muiderslot en de veerboot naar Pampus brengt, waarbij de rit ongeveer 10 minuten duurt. De bus rijdt op vrijdag, zaterdag en zondag, met een tarief van 1 euro per enkele reis en voor kinderen tot en met 11 jaar gratis.
Vechtplassen Express	De VechtplassenExpress is een nieuwe busdienst, gefinancierd door de provincie Noord-Holland, die op vrijdag, zaterdag en zondag flexibel vervoer biedt naar Oud-Loosdrecht en De Zuwe vanuit vijf opstapplaatsen gedurende een proefperiode van 16 weken. De dienst maakt gebruik van voertuigen en personeel uit het doelgroepenvervoer (Vervoer Gooi- en Vechtstreek). Reizigers kunnen via de website een rit boeken voor €2,50.

ONDERSTEUNENDE INITIATIEVEN	
Initiatief	Omschrijving
Actieprogramma Gooicorridor	In 2020 hebben partijen de handen ineengeslagen en zijn gestart met het samenwerkingsverband aan de Gooicorridor, onder leiding van de provincie Noord-Holland. Binnen het samenwerkingsverband wordt gekeken naar de ontwikkelingen rondom OV-knooppunten, waarbij ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit in samenhang wordt bekeken en versterkt.
Regionale uitvoeringsagenda duurzame mobiliteit (RMP)	Deze regio heeft gekozen om maatregelpakket Deelmobiliteit, MaaS en Hubs uit te werken. Dit pakket bevat twaalf maatregelen die gezamenlijk bijdragen aan het bevorderen van duurzame mobiliteit door het stimuleren van een modal shift van auto naar alternatieve vervoersmiddelen.
Plan van aanpak fijnmazig vervoernetwerk	Bij het aangaan van de nieuwe concessie voor het openbaar vervoer in 2030 wordt met de provincie Noord-Holland onderzocht of fijnmazig vervoer hiervan onderdeel kan uitmaken.
Corridorhub Crailo	In 2020 is door de regio Gooi en Vechtstreek het 'Mobiliteitsperspectief knooppunt Crailo' opgesteld. Ook op korte termijn wil de regio echter al stappen nemen om de kwaliteit van het busstation bij Crailo te verbeteren. Hiervoor is een plan opgesteld dat voorziet in 1) het uitbreiden van de fietsenstallingen, 2) het verbeteren de bereikbaarheid van de stalling voor fietsers en voetgangers en 3) het zorgen voor een prettigere beleving voor de reiziger. De provincie Noord-Holland heeft financieel bijgedragen aan deze kortetermijnmaatregelen. Momenteel worden deze maatregelen uitgevoerd. De oplevering is beoogd eind 2025/begin 2026.
P+R Muiden	In het bestuurlijk overleg MIRT van november 2024 heeft het Rijk een bijdrage van 7 miljoen toegezegd. Deze bijdrage is bedoeld om het aantal parkeerplekken op de hub fors uit te breiden zodat meer mensen kunnen overstappen op OV. Ook de hub Muiden is aangemerkt als 'corridorhub'. Daarnaast is de hub Muiden opgenomen in het uitvoeringsprogramma hubs van de MRA. De provincie Noord-Holland is als trekker nauw betrokken bij het maken van een ontwerp voor de hub. Voor de hub Muiden is eerder een onderzoek uitgevoerd naar korte termijn verbetermaatregelen. Een deel daarvan is inmiddels door de gemeente Gooisemeren uitgevoerd. Op de korte termijn willen de gemeente Gooisemeren en provincie Noord-Holland graag de fietsenstalling uitbreiden. Hiervoor lopen momenteel gesprekken met de grondeigenaar Rijkswaterstaat. Aan de uitvoering van de kortetermijnmaatregelen heeft de provincie financieel bijgedragen vanuit de concessiegelden voor de Gooi en Vechtstreek uit het vorige coalitieakkoord.

## Colofon

### Uitgave

Provincie Noord-Holland  
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem  
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[post@noord-holland.nl](mailto:post@noord-holland.nl)

### Eindredactie

Provincie Noord-Holland

### Grafische verzorging

The Creative Hub

Haarlem, mei 2026