



# Visie Publieke Mobiliteit 2024-2034

## Inzet op de regionale ketenreis voor iedereen

Concept 12 december 2023



# Voorwoord



Noord-Holland is een unieke provincie. Van het vooral stedelijke zuiden tot het bosrijke Gooi, en tot de landelijke kop van Noord-Holland. Maar waar iemand ook woont, alle inwoners van jong tot oud moeten wat ons betreft toegang hebben tot goed en betaalbaar openbaar vervoer. In deze 'Visie Publieke Mobiliteit voor Noord-Holland' schetsen we een duidelijk beeld van de ambities van de provincie op het gebied van openbaar vervoer in verschillende verschijningsvormen. We kijken daarbij naar de totale reis van onze inwoners, van deur tot deur. Wat heeft men nodig om bij familie op bezoek te gaan, op hun werk te komen of bij hun onderwijsinstelling? Al die verschijningsvormen bij elkaar noemen we 'Publieke mobiliteit'.

Publieke mobiliteit gaat over al het vervoer waarvoor reizigers niet een eigen vervoermiddel kunnen of willen gebruiken. Te denken valt aan treinen, bussen en buurtbussen, maar ook aan deelfietsen en deelauto's. Publieke mobiliteit biedt reizigers een aantrekkelijk en verantwoord alternatief om zich te verplaatsen. De provincie investeert hierin en in knooppunten die het overstappen op verschillende vormen van vervoer makkelijk maken. Zo blijven we een betrouwbaar ov-systeem aanbieden, want goed en betaalbaar openbaar vervoer is essentieel om Noord-Holland ook in de toekomst bereikbaar te houden.

We realiseren ons dat de wereld steeds sneller verandert en dat het reisgedrag van mensen mee verandert. We willen daarom inzetten op flexibele publieke mobiliteit. Dit betekent dat soms meer openbaar vervoer nodig is, soms aantrekkelijker openbaar vervoer en soms ander, meer passend openbaar vervoer. Passend bij de vervoervraag op dat moment, op die plek. Naast openbaar vervoer groeit de behoefte van reizigers om van deelmobiliteit gebruik te maken, omdat ze niet voor de hele reis de beschikking hebben over bijvoorbeeld een eigen auto of fiets. De provincie wil dit graag faciliteren, maar wel op een verantwoorde manier. Dat betekent dat publieke mobiliteit duurzaam moet zijn en betaalbaar. Betaalbaar voor de reizigers en betaalbaar voor de maatschappij.

Publieke mobiliteit houdt niet op bij de grenzen van onze provincie. Daarom zoeken we nadrukkelijk de samenwerking met andere overheden zoals het Rijk, de Vervoerregio Amsterdam, naburige provincies en gemeenten. Samen werken we verder aan de realisatie van dit toekomstbeeld.

*Jeroen Olthof*

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

# Inhoud

## 2 | Voorwoord

## 4 | Samenvatting

## 6 | 1. Waarom een Visie Publieke Mobiliteit?

- 7    1.1    Waarom een Visie Publieke Mobiliteit
- 7    1.2    Opgaven voor mobiliteit
- 8    1.3    Provincie Noord-Holland als vervoerautoriteit
- 9    1.4    Wat is 'publieke mobiliteit'?

## 11 | 2. Wat is Publieke Mobiliteit in Noord-Holland?

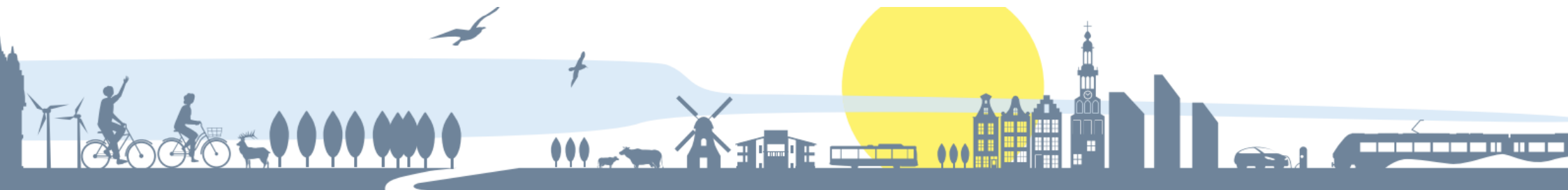
- 12    2.1    Ambitie
- 15    2.2    Wat wil de reiziger?
- 17    2.3    Uitgangspunten

## 21 | 3. Hoe wordt dit realiteit?

- 22    3.1    Hoe organiseren we publieke mobiliteit?

## 25 | 4. Succesfactoren

- 26    4.1    Wat is nodig om het systeem te laten werken?

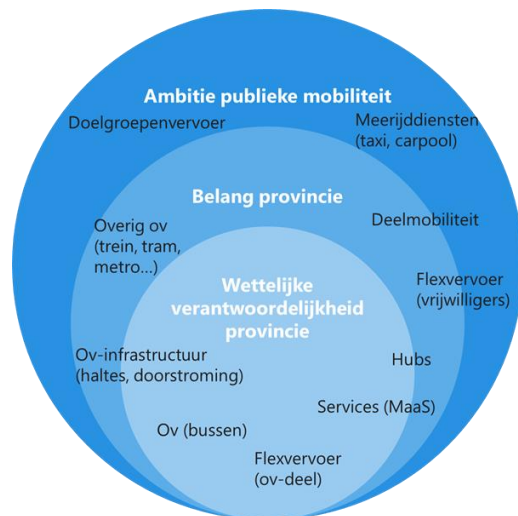


# Samenvatting

## Waarom?

In het coalitieakkoord '[Verbindend vooruit!](#)' geeft de provincie aan dat openbaar vervoer belangrijk is voor inwoners in het landelijk én stedelijk gebied. De provincie zet in op beter en betaalbaar openbaar vervoer (ov), onder andere in de kleine kernen. Daarom wil de provincie investeren in nieuwe vormen van deelmobiliteit, openbaar vervoer en hubs om het overstappen op verschillende vormen van mobiliteit te faciliteren.

Tot 2040 komen er in Noord-Holland 250.000 woningen bij, grotendeels nabij ov-knooppunten. De provincie wil de bijbehorende groei aan mobiliteit faciliteren met duurzame mobiliteit om bereikbaarheid te borgen en bij te dragen aan klimaatdoelen, energietransitie en verkeersveiligheidsambitie.



Figuur 1 Verhouding ambitie, belang en verantwoordelijkheid

Na de coronapandemie zijn reispatronen veranderd. We zien bijvoorbeeld minder ov-gebruik door thuiswerken, meer fietsgebruik en een hoger autobezit. Bovendien hebben meer mensen minder te besteden. De provincie heeft daarom nadrukkelijk aandacht voor vervoersinclusiviteit. Hiermee bedoelen we dat we iedereen in de gelegenheid willen stellen om van publieke mobiliteit gebruik te kunnen maken.

Deze visie gaat over publieke mobiliteit; dat is alle vervoer waarvoor reizigers niet een eigen vervoermiddel, zoals auto of fiets, kunnen of willen gebruiken. De ambitie van de provincie is dat publieke mobiliteit overal in de provincie goed georganiseerd is. Daarbij is de provincie wettelijk verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer per bus, in een groot deel van de provincie. Voor de bruikbaarheid van het openbaar vervoer is het echter van belang dat de gehele (keten)reis van deur tot deur goed werkt, dus ook de trein, voor- en natransport, deelmobiliteit en regionaal ov van de Vervoerregio en omliggende provincies.

## Wat?

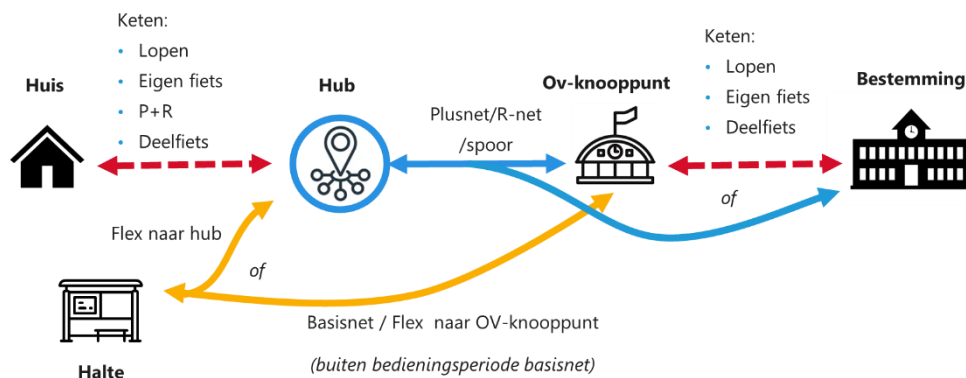
De ambitie van provincie Noord-Holland is dan ook om met publieke mobiliteit een aantrekkelijke deur-tot-deur reisoptie te bieden voor vervoerstromen van en naar belangrijke bestemmingen. De provincie richt zich daarom met name (maar niet uitsluitend) op de reismogelijkheden voor deze doelgroepen in relatie tot bepaalde reisrelaties:

- Aantrekkelijke deur-tot-deur reismogelijkheid voor woonwerkers en bezoekers van centra van steden (als alternatief voor de auto);
- Betrouwbare bereikbaarheid van onderwijs voor scholieren en studenten;
- Basisbereikbaarheid van regionale voorzieningen voor reizigers 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 recreatief beter bereikbaar te maken.

Om deze doelgroepen goed te faciliteren kiest de provincie voor een samenhangend systeem voor publieke mobiliteit bestaande uit twee lagen:

**Een ruggengraat van Hoogwaardig ov:** 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, R-net en een nieuw te introduceren Plusnet. Dit kenmerkt zich door grote vervoersstromen, grote halteafstanden en een frequentie van minimaal twee keer per uur en in de spits zelfs vier of zes keer per uur voor respectievelijk landelijk en stedelijk gebied. Enkele haltes in het Plusnet worden vormgegeven als hubs. Deze vormen een toegangspoort tot of overstap naar het Plusnet, met parkeervoorzieningen voor fiets en auto en een aanbod van deelmobiliteit voor voor- en natransport.

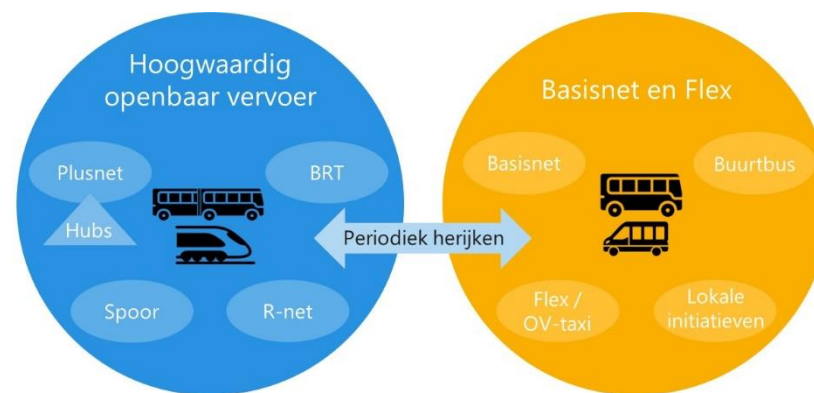


Figuur 2 Systeem van publieke mobiliteit

**Een vraaggericht aanbod van Basisnet en Flexvervoer.** Waar en wanneer het Plusnet niet rijdt, is Basisnet of Flexvervoer beschikbaar. Dit vervoer op maat kent verschillende vormen, afhankelijk van de vervoersvraag en lokale mogelijkheden om dit in te vullen. Mogelijkheden zijn het Basisnet of een buurtbus, met vaste haltes en een frequentie van minimaal één keer per uur. Ook Flexvervoer, OV-taxi of lokale initiatieven behoren tot de mogelijkheden, met flexibele routes en vertrektijden afhankelijk van de vraag.

### Hoe?

Om de uitgangspunten die in het vorige hoofdstuk beschreven zijn te kunnen bereiken zijn diverse afspraken, voorbereidingen en acties nodig. Het is belangrijk om dit tijdig en goed te organiseren, omdat de provincie niet overal zelf regie op heeft. Provincie Noord-Holland heeft verschillende mogelijkheden, afhankelijk van haar verantwoordelijkheid en invloed. Een deel kan ze bereiken door het uitvragen via de ov-concessie, een deel kan ze zelf (laten) bouwen of ze kan contracten sluiten met deelmobiliteitaanbieders. Andere aspecten waar de provincie niet zelf voor aan de lat staat, vergen afspraken met gemeenten en het Rijk of NS voor verbeteringen op het spoor. De mogelijkheden voor de provincie bestaan dus uit aanbesteden, realiseren en samenwerken.



Figuur 3 Aanbod van publieke mobiliteit door Provincie Noord-Holland



# 1. Waarom een Visie Publieke Mobiliteit?





### 1.1. Waarom een Visie Publieke Mobiliteit

In het coalitieakkoord '[Verbindend vooruit!](#)' geeft de provincie aan dat openbaar vervoer belangrijk is voor inwoners in het landelijk én stedelijk gebied. De provincie zet in op beter en betaalbaar openbaar vervoer (ov), onder andere in de kleine kernen. Daarom wil de provincie investeren in nieuwe vormen van openbaar vervoer en hubs om het overstappen op verschillende vormen van mobiliteit te faciliteren. Deze visie laat zien waarom een nieuwe visie nodig is, wat deze ambities concreet inhouden en geeft aan hoe de provincie deze ambities wil realiseren. De visie gaat over de periode 2024-2034 en vormt het kader voor de in het coalitieakkoord aangekondigde aanbesteding voor de ov-concessies Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond, investeringen in het ov en het realiseren van ambities op het gebied van de ketenreis en deelmobiliteit. Wat publieke mobiliteit is, dat beschrijven we in Paragraaf 1.4.

### 1.2. Opgaven voor mobiliteit

Kijkend naar de toekomst spelen in de provincie Noord-Holland diverse opgaven die van invloed zijn op het reisgedrag van de inwoners, zoals plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen en de mobiliteitstransitie. Ook wanneer we terugkijken zien we een aantal belangrijke ontwikkelingen, zoals de veranderende reispatronen na de coronapandemie. Dit maakt dat de opgaven voor het openbaar vervoer (ov) groot zijn:

- Ten eerste zal door de grote woningbouwopgave ook een stevige groei van de mobiliteit plaatsvinden. In Noord-Holland komen er tot 2040 250.000 woningen bij, grotendeels nabij ov-knooppunten. De provincie zet in op het faciliteren van deze groei met duurzame vervoerwijzen (lopen, fiets en ov) via de drie pijlers Verminder, Verander en Verbeter van het [Perspectief Mobiliteit](#). De pijler 'Verminder' betekent dat de provincie inzet op woningbouwontwikkeling bij ov-knooppunten aan spoorcorridors. De pijler 'verander' betekent dat ov een grotere rol zal krijgen in de mobiliteitsopgave. Dat geldt in het bijzonder voor het daily urban system van de Metropoolregio Amsterdam, oftewel de dagelijkse vervoerstromen van en naar Amsterdam en Schiphol, maar ook bij de gebiedsontwikkeling in steden als

Alkmaar, Hoorn, Haarlem en Hilversum. Hierbij sluiten we aan bij de ambities van het [Multimodaal Toekomstbeeld MRA](#) waarin Rijk, provincie Noord-Holland, Vervoerregio en gemeente Amsterdam kiezen hoe de mobiliteitsopgave in de MRA opgepakt moet worden.

- De provincie zet vol in op reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot om bij te dragen aan het halen van de klimaatdoelen. Ook deze inzet leidt tot een grotere rol van het ov dat uiterlijk in 2030 volledig CO<sub>2</sub>-neutraal is, zoals afgesproken in het [Bestuursakkoord Zero Emissie Bus](#).
- Bij evenementen kan het ov ingezet worden om grote stromen reizigers te vervoeren, zoals naar de Formule 1 in Zandvoort. Ook is het een mogelijkheid ov in te zetten om grote stromen reizigers in de zomer naar het strand te brengen, zoals we zien in Zandvoort (trein), Scheveningen (tram) en Hoek van Holland (metro).



Figuur 4 De pijlers Verminder, Verander en Verbeter uit het Perspectief Mobiliteit

- Het ov heeft ook een belangrijke functie voor het bieden van bereikbaarheid voor mensen die ervan afhankelijk zijn. Niet iedereen heeft de beschikking over een auto en/of fiets of is in staat om daar gebruik van te maken. Het ov biedt dan de nodige bereikbaarheid, maar moet dan wel voldoende toegankelijk zijn, zoals afgesproken in het [Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer](#). We zien dat voorzieningen in de kleinere kernen in de niet-stedelijke gebieden verdwijnen. Bewoners daar zullen soms verder naar voorzieningen zoals een winkel, huisarts of bibliotheek moeten reizen. Een deel van die bewoners doet dat met eigen auto of fiets. Anderen maken gebruik van ov of andere vormen van publieke mobiliteit.
- Tevens zien we dat meer mensen weinig te besteden hebben en dus zorgvuldig moeten omgaan met hun budget voor mobiliteit. Te hoge tarieven maken het ov voor deze doelgroep ontoegankelijk.
- We constateren ook dat reizigers hun reisgedrag sinds de coronapandemie hebben aangepast. Ze werken meer thuis en gaan steeds meer juist op dinsdag en donderdag naar kantoor, waardoor het dan drukker wordt op de weg en in het ov. Ze reizen dus minder voor hun werk, maar juist meer voor sociaal-recreatieve doeleinden. De vrijdag lijkt daardoor een weekenddag te worden en de woensdag lijkt de nieuwe vrijdag te zijn. Ook zien we meer fietsgebruik en een hoger autobezit.

Het reguliere busvervoer in het landelijke gebied voorziet in steeds mindere mate in deze veranderende behoefte. De verdere individualisering maakt de mogelijkheden van de overheid om in de vervoersvraag te voorzien beperkt. De provincie heeft geprobeerd door middel van een gelijkmatige verdeling van het busvervoer over de provincie iedere reiziger zoveel mogelijk een gelijk voorzieningenniveau aan te bieden. Dit heeft echter geresulteerd in een fijnmazig, laagfrequent netwerk dat niet aansluit bij de werkelijke vervoersvraag. Het is niet efficiënt om mensen die verspreid wonen te bedienen met een reguliere bus in een lage frequentie, waarbij ook nog vaak de situatie zich voordoet dat er bussen met geen of zeer weinig reizigers rondrijden. Bovendien wordt daarmee onvoldoende in de vervoersvraag voorzien: deze vraag is veel gedifferentieerder en laat zich onvoldoende leiden door de dienstregeling van de bus.

Tegelijkertijd zien we dat het ov financieel onder druk staat. De kosten van het ov stijgen door hogere personeelskosten, hogere energieprijzen en duurdere voertuigen. Deze hogere kosten worden door de provincie aan de vervoerders gecompenseerd conform landelijke afspraken. Met het bestaande budget kan dus minder ov worden aangeboden. Om tegelijk ook groei in het ov-gebruik te faciliteren, is extra inzet nodig waar aanvullend budget voor nodig is.

Ook is sprake van gedaalde reizigersaantallen sinds 2019 door effecten van de coronamaatregelen en afgeschaalde dienstregelingen door personeelsgebrek, waardoor de reizigersopbrengsten zijn gedaald.

Kortom, het reisgedrag van reizigers verandert en het ov dient mee te veranderen om enerzijds een aantrekkelijk product te bieden voor bestaande en nieuwe bewoners van de provincie. Meer reizigers verleiden om van het bestaande ov gebruik te maken helpt om kosten en opbrengsten meer in verhouding te laten zijn.



### 1.3. Provincie Noord-Holland als vervoerautoriteit

De provincie is verantwoordelijk voor regionale verkeer- en vervoertaken in de provincie Noord-Holland. Daarmee is de provincie opdrachtgever voor het openbaar vervoer 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 concessie; een exclusief recht om het openbaar vervoer te verzorgen. In Noord-Holland zijn er drie busconcessies: Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek.

Periodiek worden deze concessies volgens de Wet Personenvervoer in concurrentie aanbesteed. Naast de verantwoordelijkheid om ov aan te besteden, voelt de provincie zich ook verantwoordelijk voor een goede bereikbaarheid en duurzame mobiliteit in de provincie. Deze verantwoordelijkheid is gedeeld met het Rijk (verantwoordelijk voor het spoor), 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 is aan de markt. Gemeenten kunnen eisen stellen aan gebruik van de openbare ruimte. Daar waar de markt het niet oppakt, kunnen overheden deelmobiliteit organiseren door dit in te kopen.

### 1.4. Wat is 'publieke mobiliteit'?

Het samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten (DOVA) hanteert een brede definitie voor publieke mobiliteit, zoals gevisualiseerd in Figuur 5. Dit zijn '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.



Figuur 5 Praatplaat Publieke Mobiliteit. Bron: Visuele Verbinders voor DOVA – IPO – CROW

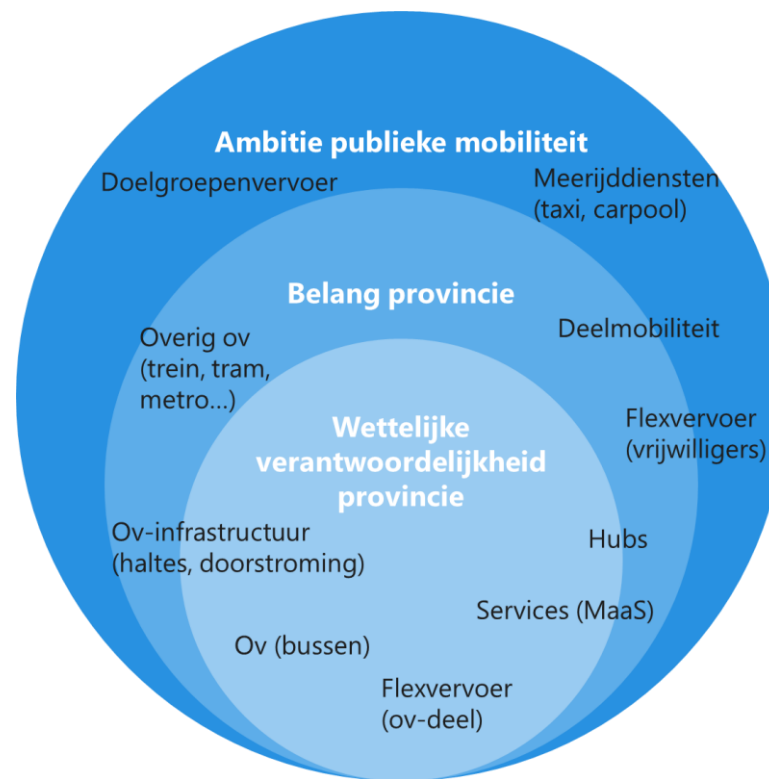
Deze Visie Publieke Mobiliteit beschrijft de ambitie van provincie Noord-Holland voor het volledige systeem van publieke mobiliteit. Dat is een aantrekkelijk alternatief voor alle verplaatsingen waarvoor reizigers niet een eigen auto of fiets kunnen of willen gebruiken. De ambitie van de provincie is dat overall in de provincie publieke mobiliteit goed georganiseerd is.

Daarvoor is belangrijk dat de gehele ketenreis van deur tot deur goed werkt.

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. In Hoofdstuk 3 wordt dit toegelicht. In Figuur 6 zijn de verhoudingen tussen de ambitie, het belang en de verantwoordelijkheid van de provincie weergegeven. Het is mogelijk dat de wettelijke verantwoordelijkheid van de provincie in de toekomst verandert.

De visie geldt alleen voor het gebied van de ov-concessies Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek. De visie is niet van toepassing op het gebied dat de verantwoordelijkheid is van de Vervoerregio Amsterdam. De provincie wil wel zoveel mogelijk met de Vervoerregio Amsterdam samenwerken om in alle delen van de provincie een vergelijkbaar kwaliteitsniveau voor publieke mobiliteit te organiseren, waarbij uiteraard verschillen zitten tussen stedelijk en landelijk gebied.

Deze Visie Publieke Mobiliteit vervangt de Visie OV 2012-2020. Deze ov-visie beschrijft alleen het openbaar vervoer deel van de reis van de klant (van halte tot halte). Inmiddels bevindt het ov zich in een andere situatie en ligt de focus meer op de reis van deur tot deur. Delen van de ov-visie zijn nog steeds van toepassing, maar de visie voldoet niet meer voor de huidige opgaven.



Figuur 6 Verhouding ambitie, belang en verantwoordelijkheid



## 2. Wat is publieke mobiliteit in Noord-Holland?

Stap over op OV





## 2.1. Ambitie

De ambitie van provincie Noord-Holland is om met publieke mobiliteit een aantrekkelijk reisaanbod van ov en deelmobiliteit te bieden. Daarnaast is het streven om een aantrekkelijke deur-tot-deur reisoptie te bieden voor vervoerstromen van en naar bestemmingen waar niet altijd voldoende ruimte is voor de auto of waar de auto niet gewenst is.

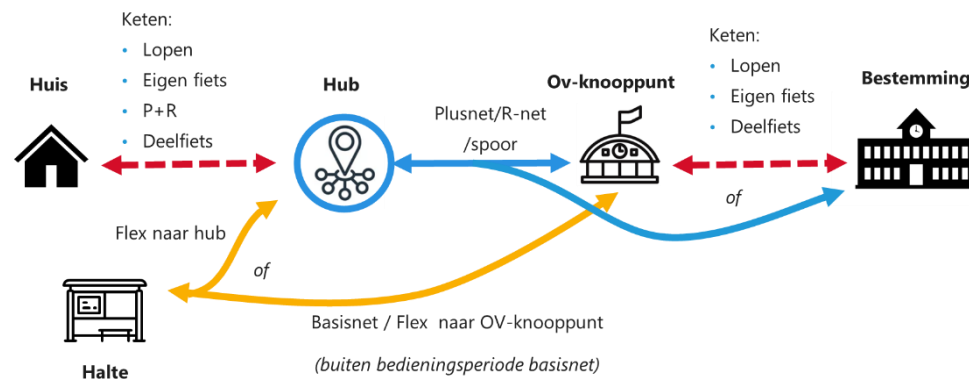
De provincie richt zich daarom met name (maar niet uitsluitend) op de reismogelijkheden voor deze combinaties van doelgroepen in relatie tot bepaalde reisrelaties:

- Aantrekkelijke deur-tot-deur reismogelijkheid voor woon-werkers en bezoekers van centra van steden (als alternatief voor de auto), ook voor nieuwe reizigers van en naar grootschalige ontwikkelingen (woningbouw en kantoren);
- Aantrekkelijke reismogelijkheid voor 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;
- Betrouwbare bereikbaarheid van onderwijs voor scholieren en studenten;
- Bereikbaarheid van regionale voorzieningen voor reizigers met een reisalternatief per ov en deelmobiliteit.

Om deze doelgroepen goed te faciliteren kiest de provincie voor een samenhangend systeem voor publieke mobiliteit bestaande uit twee lagen:

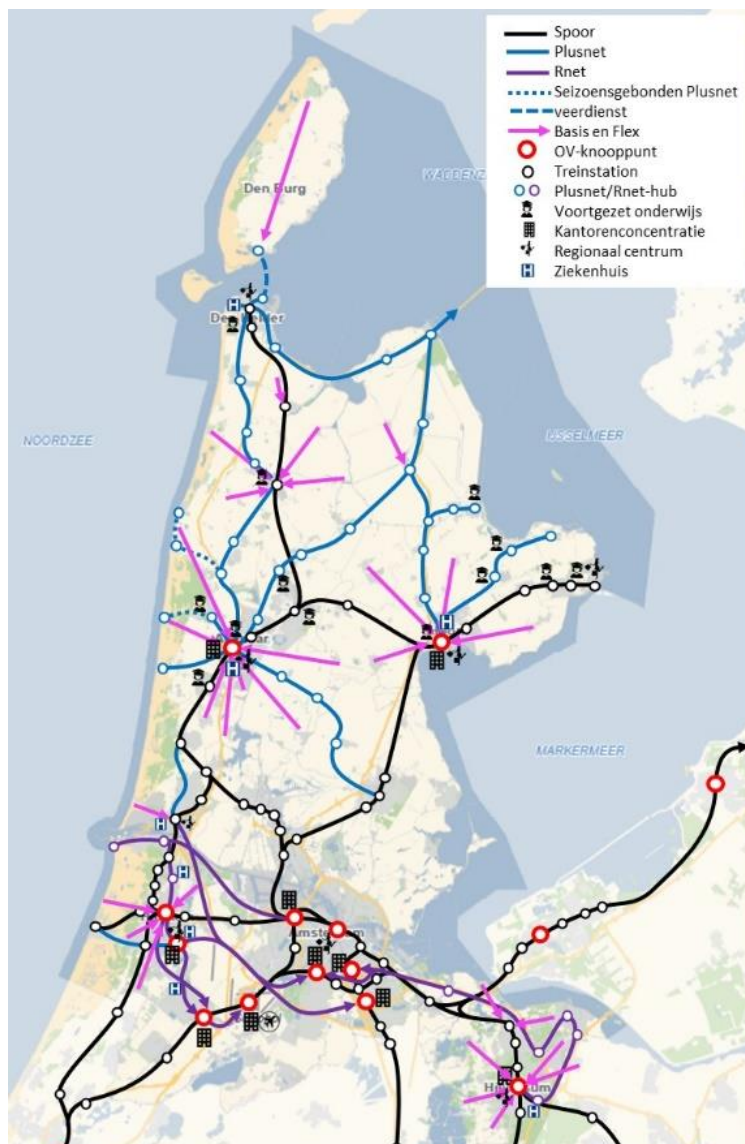
1. **Een ruggengraat van Hoogwaardig openbaar vervoer:** een aantrekkelijk, snel, frequent netwerk van hoogwaardige ov-verbindingen van, naar en tussen belangrijke bestemmingen en ov-knooppunten. Dit systeem bestaat uit (bestaande) **spoorverbindingen** en hoogwaardige buslijnen. In het zuiden van de provincie (met MRA-gebied) rijden R-net-lijnen (b.v. lijn 385) met hoge frequenties, grote halteafstanden en soms vrije infrastructuur. Voor Noord-Holland Noord en delen van de regio Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek waar geen R-net-lijnen rijden, maar wel behoefte is aan hoogwaardig ov, introduceren we **Plusnet**.

Deze rijden niet met de zeer hoge frequentie van R-net, maar wel met een aantrekkelijke frequentie en uitstraling, een hoge gemiddelde snelheid door een goede doorstroming en grote halteafstanden, directe verbindingen met belangrijke knooppunten en bestemmingen. Dit netwerk biedt ruimte voor de grotere vervoerstromen vanuit het landelijk gebied naar en binnen de stedelijke gebieden. Als er sprake is van zeer grote vervoerstromen dan is **Bus Rapid Transit (BRT)** kansrijk. BRT is een hoogwaardige buslijn met grote voertuigen, vrijliggende infrastructuur en een zeer hoge frequentie om een grote capaciteit te bieden (vergelijkbaar met de metro).



Figuur 7 Systeem van publieke mobiliteit





*Figuur 8 Indicatieve uitwerking Plus en Basis en Flex in de provincie. Deze netwerken zijn flexibel in de tijd en veranderen mee met de verandering van de vervoersvraag.*

Onderdeel van het Plusnet en R-net zijn hoogwaardige **hubs**, zoals ook beschreven in de [Hub strategie](#) van Noord-Holland. Dit zijn de toegangspunten van het Plusnet, oftewel de (speciale) haltes en ov-knooppunten. Hier zijn alle voorzieningen om het voor- en natransport te koppelen aan het ov-systeem en te wachten op de bus. Er is een beschutte wachtvoorziening, reisinformatie en parkeervoorzieningen voor fiets en auto. **Deelmobiliteit** bij hubs heeft een rol als voor- en natransport voor het Plusnet. Deelfietsen zijn dus te vinden bij hubs om vanaf daar naar een bestemming te fietsen.

2. **Basis en Flex vervoer** is de tweede laag. Waar en wanneer het Plusnet of R-net niet rijdt, is Basisnet of Flexvervoer beschikbaar. Dit vervoer op maat kent verschillende vormen, afhankelijk van de vervoersvraag en lokale mogelijkheden om dit in te vullen:
  - a) **Basisnet** wordt ingevuld met buslijndiensten of buurtbussen en is lijngebonden (vaste route met haltes). Het Basisnet is bedoeld voor vervoerstromen die te klein zijn voor de frequente verbindingen van het Plusnet, maar waar de inzet van een bus effectiever is dan Flexvervoer. Een Basisnetlijn is vergelijkbaar met een bestaande stads- of streeklijn en heeft meer haltes dan een Plusnetlijn, vaak ook iets dichterbij huis (op loopafstand).
  - b) Een alternatief is de inzet van **buurtbussen**. Deze zijn een passende invulling van maatwerkvervoer als de vervoerstromen in de kleinere buurtbussen passen én als er vrijwilligers zijn die deze buurtbuslijnen willen rijden.
  - c) Voor zeer kleine stromen van één of enkele personen is **Flexvervoer** voorzien. Het Flexvervoer brengt reizigers van een halte (in sommige varianten zelfs vanaf huis) naar een hub of ov-knooppunt en andersom. Directe reizen van huis naar bestemming zijn dus niet mogelijk met Flexvervoer. Daarvoor kunnen reizigers een reguliere taxi of eigen vervoer gebruiken.

Een reis met Flexvervoer dient van tevoren gereserveerd te worden en er geldt een speciaal tarief. Flex is soms ook beschikbaar als het Basisnet niet meer rijdt. Flexvervoer is gekoppeld aan een specifieke hub of een ov-knooppunt. Voorbeelden van Flexvervoer zijn de Texelhopper, FlexOverall, HubTaxi en Stop-en-go. Ook de OV-taxi van NS van en naar stations is hier een voorbeeld van.

- d) Ook specifieke **lokale initiatieven** kunnen maatwerkvervoer bieden. In Noord-Holland zijn diverse initiatieven, vaak uitgevoerd door vrijwilligers. Door deze vindbaar te maken en een betaalsysteem te organiseren, kunnen deze initiatieven ook maatwerkvervoer bieden. Deze lokale initiatieven bieden vervoer in een klein gebied, van en naar een specifieke bestemming en/of een specifieke reisrelatie.

#### Flexibiliteit in inzet

De reisbehoefte van mensen verandert in de loop der tijd. Ook zijn er allerlei ruimtelijke ontwikkelingen (het bouwen, verplaatsen of verdwijnen van woningen, bedrijven en voorzieningen) die leiden tot een andere mobiliteitsbehoefte. Daarom is het belangrijk om regelmatig het aanbod aan publieke mobiliteit aan te passen op de vervoervraag. Zo kan een goed gebruikte Basisnetlijn doorgroeien naar een Plusnetlijn (en omgekeerd), kan een buurtbuslijn ontstaan uit een lokaal initiatief en kan de inzet van een Basisnetlijn nodig blijken als er veel reizigers op een reisrelatie van Flexvervoer gebruik blijken te maken (en omgekeerd). De provincie als opdrachtgever en vervoerders en aanbieders van publieke mobiliteit voeren jaarlijks het gesprek over het beter afstemmen van het vervoeraanbod op de vraag.

De voorkeur van de provincie gaat uit naar zoveel mogelijk hoogwaardig ov (trein, Plusnet of R-net) en als dit niet mogelijk is, dan bij voorkeur bediening met Basisnet of buurtbus. Kleinschalig Flexvervoer is een mooie aanvulling voor als de vervoervraag te klein is.

#### Deelmobiliteit

Naast het ov is **deelmobiliteit** een belangrijk onderdeel van publieke mobiliteit. Reizigers die niet de beschikking hebben over een eigen auto, scooter, bakfiets of (elektrische) fiets, worden door middel van deelmobiliteit in de gelegenheid gesteld om toch hun gewenste reis met het gewenste vervoermiddel te maken. Soms is deze reismogelijkheid aantrekkelijker of kosteneffectiever dan ov. NS organiseert dit bij veel stations met de (soms elektrische) OV-fiets. In grote steden komt meestal vanuit de markt een aanbod beschikbaar. In landelijk gebied is de vraag gering en zal de markt dit voorlopig niet automatisch faciliteren. De provincie vindt het belangrijk dat ook in landelijk gebied deelmobiliteit, passend bij de vraag, wordt georganiseerd. Dit zal echter niet kostendekkend zijn. Wat op welke plek de behoefte is en hoe je dit zou kunnen organiseren (lokaal met ondernemers of regiobreed), is een onderzoeksvraag. In de regio Gooi en Vechtstreek start een pilot om dit in beeld te brengen.

#### Carpoolen, taxi en doelgroepenvervoer

Carpoolen is een mooie manier voor reizigers om te besparen op autokosten en mogelijke parkeerproblemen op de bestemming te voorkomen. Een hub kan een logische en veilige plek zijn om de auto te parkeren en mee te rijden. Het is uiteraard ook mogelijk om lopend of met de fiets naar de hub te gaan en met iemand mee te rijden. We faciliteren parkeerplaatsen bij de hubs om dit mogelijk te maken. Gebruik van een taxi kan een aantrekkelijke reismogelijkheid zijn. Het aanbieden van taxivervoer is aan de markt. Mogelijk kunnen op hubs taxistandplaatsen worden gerealiseerd indien hier vanuit de markt behoefte aan is.

Doelgroepenvervoer is nodig voor kwetsbare doelgroepen die niet met regulier ov kunnen reizen. Dit is belangrijk om de mobiliteit van deze doelgroepen te waarborgen. Het is de verantwoordelijkheid van gemeenten om dit te organiseren. De voertuigen die voor doelgroepenvervoer worden ingezet, zijn mogelijk ook voor Flexdiensten inzetbaar (op andere momenten). Dit vergt afstemming met gemeenten en vervoerders om dit waar kan mogelijk te maken.



### Reisgemak en toegankelijkheid

De ambitie van de provincie is dat er binnen de ketenreis (ov en voor- en natransport) zo weinig mogelijk drempels zijn om er gebruik van te maken. Er mogen geen financiële drempels tussen systemen en concessies zijn. De provincie streeft naar gelijke tarieven voor enerzijds bus en trein zodat het niet uitmaakt of je met de bus of de trein reist, maar ook tussen bussen van verschillende concessies, bijvoorbeeld buslijnen die vanuit Haarlem naar Schiphol of Amsterdam rijden. Alle ov-systemen binnen publieke mobiliteit zijn toegankelijk met OV-chipkaart en OVpay, ook de buurtbussen. Alle Flex-systemen zijn makkelijk (vooraf) te betalen via Ideal of bankpas.

Naast betaalbaarheid is ook actuele reisinformatie essentieel. Van alle onderdelen van publieke mobiliteit moet de benodigde reisinformatie te vinden zijn op alle logische platformen, zoals websites van vervoerders en aanbieders, reisinformatieapps, MaaS-apps, etc. Dit is niet alleen voor reguliere ov-lijnen van belang, maar juist ook voor Flexsystemen. Hier maken reizigers minder vaak gebruik van en zijn informatie over vertrek- en aankomsttijden, bedieningsperiodes, mogelijke alternatieven, beschikbare deelmobiliteit, tarieven en mogelijkheden voor reserveren essentieel.

In Paragraaf 2.3 zijn de uitgangspunten voor elk systeem verder uitgewerkt.

### Innovatie en slimme mobiliteit

Voor ov en voor deelmobiliteit vinden veel innovaties plaats in het kader van slimme mobiliteit. Zo is met OVpay het veel makkelijker geworden om te betalen in het ov. Ook reisinformatie wordt steeds makkelijker toegankelijk en completer. Deelmobiliteit is nog in ontwikkeling, Daarbij gaat het zowel om technieken, processen als ook de behoefte en bekendheid van de potentiële reiziger. Daarom is het belangrijk om de komende 10 jaar de ontwikkelingen scherp te monitoren en waar mogelijk nieuwe mogelijkheden te omarmen en implementeren. Daarom willen we flexibiliteit inbouwen in afspraken en contracten. Onze visie is dat deelmobiliteit zodanig aantrekkelijk is dat veel mensen het gemakkelijk kunnen gebruiken en niet meer de behoefte hebben aan een eigen vervoermiddel als een auto of fiets. Daarmee neemt de parkeer- en stallingsvraag af. Voor de reiziger neemt juist de beschikbaarheid van vervoersmiddelen toe en daardoor de flexibiliteit voor het plannen van een reis.

## 2.2. Wat wil de reiziger?

Om uitgangspunten voor de onderdelen van publieke mobiliteit te kunnen opstellen, is het eerst nodig om te weten voor wie je dit wilt organiseren. Verschillende reizigers hebben verschillende wensen en behoeften als het gaat om betaalbaarheid, toegankelijkheid, frequentie, bedieningsperiode, reistijden, informatie en nabijheid. De Visie Publieke Mobiliteit richt zich op specifieke doelgroepen en daarmee ook op de bestemmingen van die doelgroepen.

### De woon-werker

De eerste doelgroep zijn forenzen en de zakelijke reiziger. Het betreft met name de werknemers met een baan in de grotere werkgelegenheidsconcentraties waar veel reizigers tegelijk naar toe willen. Het openbaar vervoer kan en moet daar een grote rol spelen omdat vaak de capaciteit en ruimte mist om veel autoverkeer te faciliteren en het ov-systeem deze capaciteit vaak wel biedt. Deze bestemmingen concentreren zich rondom de grote steden. Deze doelgroep reist voornamelijk in de spits, maar ook de ploegendiensten op bijvoorbeeld Schiphol vallen hieronder. Voor meer extensieve bedrijventerreinen is openbaar vervoer minder geschikt omdat het om dunnere vervoerstromen gaat en de autobereikbaarheid meestal geen probleem is. In Noord-Holland Noord is met de auto naar het werk gaan meestal geen probleem. De doelgroep is gering en bestaat vooral uit forenzen naar de regio Amsterdam. Rijk, provincie en gemeenten willen daar reizigers vanuit de auto in het ov stimuleren door ze op stedelijk ov te laten overstappen voordat ze de snelwegingen van Amsterdam belasten.

De woon-werkreiziger hecht aan een korte en betrouwbare reistijd. Dat is omdat werktijden vast liggen, hij of zij op tijd op een afspraak wil zijn en er naast het werk diezelfde dag nog meer activiteiten zijn.

- Deze reiziger heeft liever dat de bus of trein frequent rijdt, minder vaak stopt en een korte reistijd heeft. Om keuzereizigers te overtuigen is een hoge frequentie, betrouwbaarheid en kwaliteit nodig. Anders kiest de woon-werker voor de auto.

- Woon-werkreizigers zijn bereid verder te reizen (lopen of fietsen) naar een station, halte of hub om direct op een snelle lijn te stappen. Vanaf daar reizen ze bij voorkeur rechtstreeks naar een ov-knooppunt of belangrijke bestemming. Overstappen wordt vervelend gevonden, want dat is een risico en is een lastige onderbreking als je in het ov wilt werken.
- Het merendeel van deze groep reist in de spits, ook al zetten we via werkgeversaanpak in op spreiden over de dag en over de week. Soms wordt er langer doorgewerkt, dan is het belangrijk dat de bedieningsperiode toereikend is om nog thuis te komen. Specifiek voor bestemmingen als Schiphol is een ruimere bedieningsperiode nodig om zoveel mogelijk ploegdiensten te kunnen faciliteren.
- Betaalbaarheid is voor reizigers met mobiliteitsvergoeding vanuit de werkgever minder een beperkende factor, voor gebonden ov-reizigers zonder vergoeding is een lage prijs, compensatie of een kortingskaart of abonnement nodig.
- Een deel van deze groep reizigers legt iedere dag dezelfde route af, en wil vooral informatie ontvangen als hier iets in wijzigt of als er verstoringen zijn. Een ander deel van de reizen varieert per dag en tijdstip. Deze reizigers willen makkelijk en betrouwbaar hun reis kunnen plannen. Deze informatie moet zowel ter plaatse en in het voertuig beschikbaar zijn als via een app of website om de reis vooraf te kunnen checken.

#### De scholier en student

De tweede doelgroep zijn scholieren en studenten. Zij zijn strikt gebonden aan les- en collegetijden, die vaak minstens een kwartaal lang hetzelfde zijn. Uitgangspunt is dat op korte en middellange afstanden (tot ongeveer 7,5 kilometer) scholieren en studenten prima met de (elektrische) fiets kunnen reizen. Voor afstanden die te ver zijn om te fietsen, is deze doelgroep afhankelijk van het ov.

Voor studenten en scholieren die van het ov afhankelijk zijn, is het belangrijk dat de frequentie aansluit op les- en collegetijden.

- Ze reizen voornamelijk vlak voor de eerste les naar school, en vlak na de laatste les weer naar huis. Tussen de dagen kan verschil in deze tijdstippen zitten afhankelijk van het les- of collegerooster, de weken zullen vaak een kwartaal lang hetzelfde

zijn. Studenten en scholieren hebben een voorkeur voor een korte reistijd, maar omdat ze op tijd in hun les of college moeten zijn is vooral betrouwbaarheid van de dienstregeling van belang.

- Haltes zijn bij voorkeur dichtbij de onderwijslocatie. Vanuit huis verder reizen naar een station, halte of hub is voor de student of scholier vaak minder erg, als ze samen kunnen reizen. Ze hebben in vergelijking met werkenden minder problemen met overstappen.
- Betaalbaarheid is een belangrijke factor voor scholieren en studenten die afhankelijk zijn van het ov. Studenten hebben een OV-studentenkaart om gratis mee te reizen. Voor scholieren is de trein op dit moment nog relatief duur (mede omdat ze in de spits reizen) waardoor veel scholieren eerder voor een bus kiezen. Voor hen is een gelijk tarief voor bus en trein, korting of een abonnement daarom van belang, ook voor de trein.
- Ze willen ook graag op tijd weten als er verstoringen zijn in hun reguliere reis (b.v. via een pushbericht), en makkelijk een andere reis kunnen plannen als er een keer een les uitvalt.

#### De recreatieve reiziger

De derde groep is de recreatieve reiziger. Dit betreft bezoekers van de kust, recreatiebestemmingen als natuur en musea en evenementen. Deze reiziger is meer ontspannen en hoeft niet in de spits te reizen. Voor deze doelgroep kan ov een belangrijke rol spelen zodra het gaat om substantiële aantallen reizigers die tegelijk naar een bepaalde plek willen.

- De recreatieve reiziger heeft vaak minder tijdsdruk. In het geval van een evenement is het wel belangrijk om op tijd te komen.
- Een deel van de reizen van deze doelgroep is seizoensgebonden, zoals reizigers naar het strand. Deze reizen worden vooral in de vakanties gemaakt en meestal buiten de spits. Een ander deel is incidenteel, bijvoorbeeld in het geval van de Formule 1, een festival of concert. Concerten zijn vaak laat afgelopen, de bedieningsperiode moet dan toelaten dat reizigers nog thuis komen.



- Keuzereizigers kunnen overtuigd worden om van ov gebruik te maken, doordat ze dichtbij hun bestemming kunnen komen. De bestemming moet maximaal enkele minuten lopen zijn vanwege eventuele bagage. Bij voorkeur is de bestemming in zicht.
- De recreatieve reiziger heeft een voorkeur voor minder overstappen, omdat dit lastig is met tassen, bagage en om alle gezinsleden bij elkaar te houden.
- De recreatieve reis is vaak incidenteel. Dit vergroot het belang van goed vindbare, gemakkelijke, actuele reisinformatie. In het geval van een afwijkende dienst voor bijvoorbeeld een evenement wil deze reiziger graag geïnformeerd worden over de mogelijkheden.

#### De bezoeker van winkels en voorzieningen

De vierde doelgroep waar deze visie zich op richt zijn bezoekers van winkels en voorzieningen. Dit zijn bijvoorbeeld de reizen naar een winkelgebied of een ziekenhuis. Voor dagelijkse boodschappen wordt het ov nauwelijks gebruikt.

Om naar winkels, voorzieningen of tussen kernen te reizen is er minder tijdsdruk. Voor een afspraak in het ziekenhuis is betrouwbaarheid van de reis wel van belang.

- Haltes, hubs en stations bevinden zich bij voorkeur dichtbij de bestemming, zoals het centrum, het ziekenhuis of een andere voorziening. Overstappen is onhandig voor reizigers die boodschappen meenemen.
- De bedieningsperiode is in ieder geval rondom de openingstijden van de winkels en voorzieningen.
- Voor mensen voor wie het ov de enige reismogelijkheid is, is betaalbaarheid van belang.
- Voertuigen, haltes, hubs en stations moeten goed toegankelijk zijn voor iedereen. Sommige reizen, zoals bezoek aan een winkel of familie, zullen frequent worden gemaakt. Andere reizen, zoals een bezoek aan het ziekenhuis, zullen meer incidenteel zijn. Goede reisinformatie, die makkelijk toegankelijk en betrouwbaar is, is daarom van belang.

Voor alle reizigers geldt dat er eisen worden gesteld aan de fysieke toegankelijkheid, zowel in het voertuig als op het station, de halte of de hub. Dat gaat bijvoorbeeld over rolstoeltoegankelijkheid en blindengeleiding.

### 2.3. Uitgangspunten

Om te functioneren zoals in de ambitie is beschreven en aan te sluiten bij de wensen van de gebruikers, stellen we voor alle onderdelen van de ambitie de volgende uitgangspunten.

#### Algemene uitgangspunten voor alle onderdelen

Voor het volledige systeem van publieke mobiliteit gelden enkele uitgangspunten: zo moeten reizigers overal kunnen betalen met een OV-chipkaart en/of een betaalpas. Daarnaast moet reisinformatie over alle onderdelen uniform vindbaar zijn, via een website en MaaS-apps.

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.

#### Hoogwaardig ov (trein, Plusnet, R-net, BRT)

Om keuzereizigers te overtuigen met hoogwaardig ov te reizen is een hoge frequentie en kwaliteit nodig. Dat betekent een frequentie voor hoogwaardige ov-lijnen (bus én trein) van minimaal 2x per uur gedurende de hele dag en bij voorkeur wordt tijdens de spits deze frequentie verhoogd tot 4 keer per uur in de spitsrichting. Dit zijn minimum frequenties die gelden voor stedelijk én landelijk gebied. In stedelijk gebied is de frequentie minimaal 6 keer per uur (in beide richtingen). Dit is het huidige R-net in de MRA. Bij BRT zijn veel hogere frequenties van toepassing, om voldoende capaciteit te kunnen bieden.

Plusnet- en R-netbuslijnen zijn vergelijkbaar met Sprinters en hebben daarom vergelijkbare halteafstanden, minimaal 2 kilometer (in binnensteden mogelijk iets korter). Voor kleinere kernen betekent dit maximaal 1 halte per kern, te weten een hub. In grote steden kunnen er meer haltes zijn, nabij belangrijke bestemmingen, zoals scholen, ziekenhuizen, centra en kantorenlocaties. Dit kan de keuzereiziger overtuigen van het hoogwaardig ov gebruik te maken. Beleving is belangrijk, de reiziger wil het gevoel hebben lekker door te rijden en niet te vaak te stoppen. Plusnet en R-net krijgen daarom ook prioriteit bij verkeerslichten.

Omdat hoogwaardig ov ook de plaatsen met schoollocaties bedient, vervallen de aparte scholierenlijnen. Dit betekent soms wel dat de scholier verder moet reizen naar de hub van het Plusnet.

In de zomer is er behoefte aan goed ov naar recreatieve bestemmingen zoals het strand. Een optie is dat buiten de spits Plusnetlijnen naar het strand gaan rijden. Mogelijk kunnen hiervoor voertuigen en chauffeurs ingezet worden die dan niet nodig zijn op de reguliere plusnetlijnen. Ook bij grote evenementen kan een plusnetlijn worden ingezet of worden versterkt. Hierbij is vooral de capaciteit van belang voor een goede afwikkeling. De bedieningstijden van speciale Plusnetlijnen sluiten logisch aan bij het gebruik.

De recreatieve reiziger willen we ook uitnodigen om buiten de spits en in de weekenden het systeem te gebruiken, onder andere via de Buitenpoorten. We richten de ketenreis daar zo in, dat het aantrekkelijk is om met ov en b.v. deelfiets recreatieve bestemmingen en natuur te bezoeken.

Het hoogwaardig ov (Plusnet en R-net) rijdt elke dag van minstens 6:00 uur tot minstens 21:00 uur. Daarna blijft het hoogwaardig ov met een lagere frequentie rijden tot in ieder geval 23:00 uur. Specifiek voor Schiphol is een ruimere bedieningsperiode nodig om zoveel mogelijk ploegendiensten te kunnen faciliteren. Net als nu worden hiervoor speciale nachtbuslijnen ingezet.

Het hoogwaardig ov (trein en bus) is volledig toegankelijk conform het landelijk Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer. Deze eisen gelden voor de fysieke toegankelijkheid, zowel in het voertuig als op het station, de halte of de hub. Dat gaat bijvoorbeeld over rolstoeltoegankelijkheid en geleiding voor reizigers met een visuele beperking. Hierbij vormen de landelijke voorschriften van het kennisplatform CROW het uitgangspunt.

Voor het hoogwaardig ov is actuele informatie over vertragingen of wijzigingen beschikbaar, zowel op de halte als in het voertuig. In het geval van een strandlijn of evenement gaat het om een extra of tijdelijke dienst. Het is belangrijk om de reiziger te informeren over deze mogelijkheid, bijvoorbeeld middels reclame of via het evenement.

Voor Plusnet en R-net (inclusief BRT) geldt het regionale ov-tarief.

#### Hubs

Enkele haltes van het Plusnet en R-net worden vormgegeven als hub. Hier zijn voldoende parkeer- en laadvoorzieningen voor (elektrische) fietsen en auto's beschikbaar om de ketenreis te faciliteren. Daarnaast is er een aanbod van deelfietsen aanwezig voor natransport, die op dezelfde locatie terug moeten worden gebracht. Hubs hebben goede wachtvoorzieningen en services zoals toiletten en de mogelijkheid om wat te drinken te halen. De exacte voorzieningen per hub kunnen verschillen, afhankelijk van de aantallen in- en uitstappers en de mogelijkheid om lokale ondernemers te betrekken bij de exploitatie.

Om natuur en recreatiegebieden ook toegankelijk met publieke mobiliteit te maken, zet de provincie in op '[buitenpoorten](#)'. Dit zijn stations en hubs met een bijzondere ligging vlakbij een landschap, natuur- of recreatiegebied en dienen als toegangspoort. Op deze stations en hubs is deelmobiliteit beschikbaar en starten wandel- en fietsroutes.



### Basis en Flex

Er zijn verschillende vormen van vervoer op maat mogelijk. De keuze tussen een Basisnetlijn, Flexvervoer, buurtbussen, vrijwilligers Flex of andere initiatieven is afhankelijk van de vervoervraag en welk systeem het beste lokaal past. In overleg tussen opdrachtgever en vervoerder(s) wordt deze keuze periodiek heroverwogen om steeds het best passende aanbod in te zetten. Overigens zijn niet alle systemen (b.v. buurtbussen) overal beschikbaar. Ook zijn vrijwilligersinitiatieven en buurtbussen gebaat bij continuïteit en duidelijkheid om de inzet van vrijwilligers te kunnen garanderen.

#### *Basisnet en buurtbus*

De vervoervraag is leidend voor de aanwezigheid en de frequentie van het Basisnet en buurtbussen. De minimumfrequentie is eenmaal per uur in een regelmatig patroon. Voor de meeste reizigers is een halte binnen 400-600 m te vinden. Een Basisnet- of buurtbuslijn rijdt via belangrijke bestemmingen naar een ov-knooppunt.

De bedieningsperiode van het Basisnet en buurtbussen moet aansluiten op het hoogwaardig ov en de aanvangstijden van scholen. Dit is dus per locatie en per richting verschillend. Per dag van de week of tijdstip op de dag kan de inzet van Basis en Flex verschillen, afhankelijk van de vervoersvraag.

Aan Basisnetlijnen worden dezelfde toegankelijkheidseisen gesteld als aan het hoogwaardig ov. Voor buurtbussen geldt deze eis niet, omdat de bestuurders vrijwilligers zijn en niet zijn opgeleid om reizigers met een rolstoel te kunnen begeleiden.

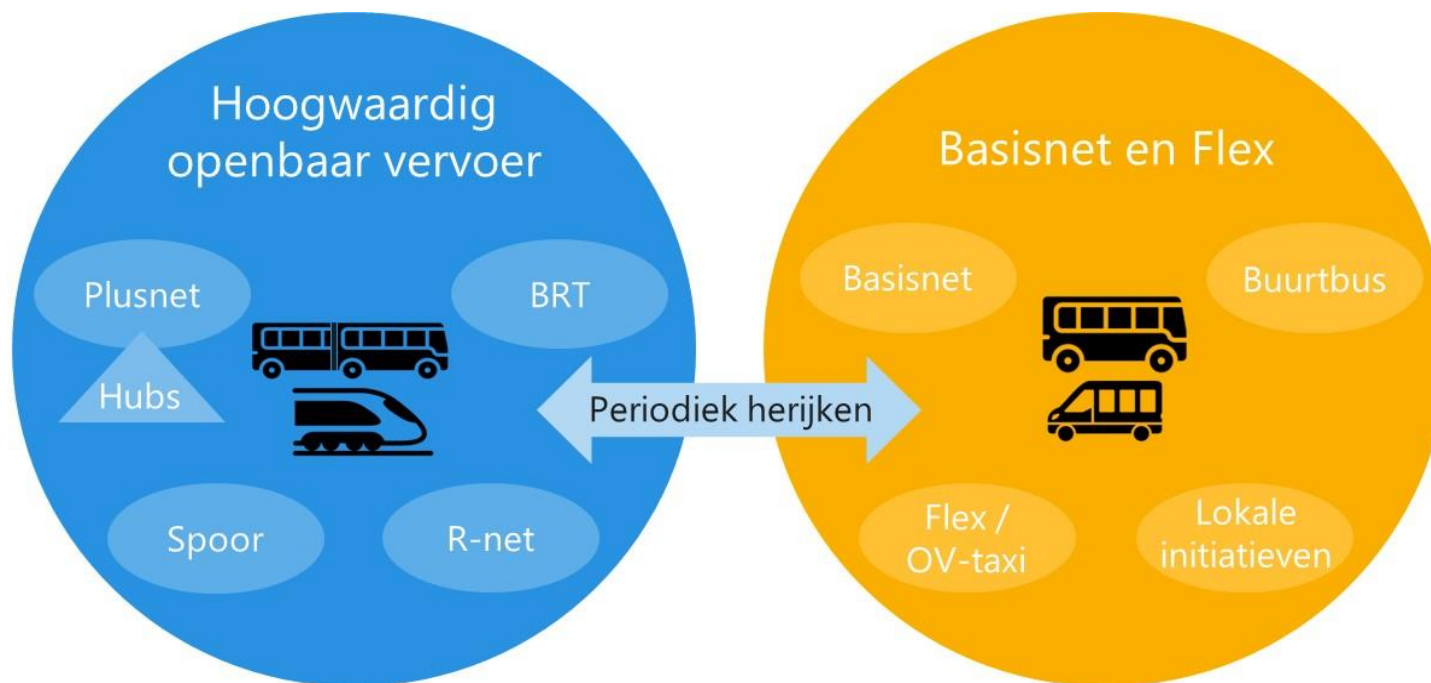
Voor Basisnet en buurtbussen geldt het regionale ov-tarief.

### *Flexvervoer*

Voor stromen die te klein zijn voor het Basisnet of een buurtbuslijn is Flexvervoer beschikbaar. Dit vervoert mensen vanaf een halte dichtbij huis naar een hub van Plusnet of een ov-knooppunt. Flexvervoer kan verschillende vormen hebben. Bestaande lokale initiatieven kunnen ook onderdeel van het Flexvervoer zijn, juist omdat ze meestal bedoeld zijn voor een lokale vervoersbehoefte. In dat geval zijn specifieke bestemmingen ook een mogelijke bestemming.

Aangezien Flexvervoer vraagafhankelijk is, moet de reiziger een rit kunnen reserveren via een app, internet en/of telefonisch. Specifieke wensen over toegankelijkheid kunnen dan ook aangegeven worden. Misbruik van het systeem dient voorkomen te worden (wel reserveren, maar niet gebruiken). Dit kan geborgd worden door vooraf te betalen.

Voor Flex en lokale initiatieven gelden speciale tarieven en zijn niet de standaard ov tarieven en abonnementen van toepassing. Het is geen ov. Het tarief van het Flexvervoer is betaalbaar voor de reiziger voor wie dit de enige mogelijkheid is, maar mag onaantrekkelijk zijn voor reizigers die een andere optie hebben. Vrij-reizen abonnementen (zoals studentenreisproduct) zijn niet geldig.



Tussen 6:00 en 1:00 is er altijd een vorm van publieke mobiliteit beschikbaar

- Aanbodgericht**
- Grote vervoerstromen
  - $\geq 2x$  per uur
    - Landelijk gebied  $\geq 4x$ /uur in spitsrichting tijdens spits
    - Stedelijk gebied  $\geq 6x$ /uur in beide richtingen tijdens spits
  - Halteafstand  $\geq 2$  km
  - Bedieningstijd 6:00 – 23:00

- Vraaggericht**
- Aanbod afhankelijk van vervoersvraag
- |  |   |
|--|---|
| <p><b>Basisnet en buurtbus</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <math>\geq 1x</math> per uur</li> <li>• Vaste haltes</li> <li>• Halte binnen 400 - 600 m</li> <li>• Bedieningstijden vraagafhankelijk</li> </ul> | <p><b>Flex/OV-taxi en lokale initiatieven</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Op aanvraag</li> <li>• Tot 8 personen</li> <li>• Bedieningstijd 6:00 – 01:00 (als geen Plusnet, Basisnet of buurtbus)</li> </ul> |
|--|---|

Figuur 9 Aanbod van publieke mobiliteit door provincie Noord-Holland



### 3. Hoe wordt dit realiteit?





### 3.1. Hoe organiseren we publieke mobiliteit?

Om de uitgangspunten die in het vorige hoofdstuk beschreven zijn te kunnen bereiken, zijn diverse afspraken, voorbereidingen en acties nodig. Het is belangrijk om dit tijdig en goed te organiseren, omdat de provincie niet overal zelf regie op heeft. Provincie Noord-Holland heeft verschillende mogelijkheden, afhankelijk van haar verantwoordelijkheid en invloed. Een deel kan ze bereiken door het uitvragen via de ov-concessie, een deel kan ze zelf (laten) bouwen. Andere aspecten waar de provincie niet zelf voor aan de lat staat, vergen afspraken met gemeenten, het Rijk of NS, of contracten met deelmobiliteitaanbieders. De mogelijkheden voor de provincie bestaan dus uit aanbesteden, realiseren en samenwerken. In Tabel 1 is voor verschillende elementen uitgewerkt wie aan de lat staat voor een aspect, wanneer dit gereed moet zijn en hoe dit proces eruit ziet.

#### Plusnet, R-net en Basisnet

De provincie is verantwoordelijk voor het Plusnet, R-net en het Basisnet (samen het regionaal ov) in de concessiegebieden Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vecht. Dit organiseert ze door een ov-concessie aan te besteden. De nieuwe concessies voor Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond gaan per juli 2028 van start.

#### Spoor

De provincie heeft zelf geen regie over het spoor, maar heeft er wel belang bij dat de NS 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. Ook wil de provincie graag dat NS en regionale vervoerders hun tarieven integreren of afstemmen. Daarom gaat ze in gesprek met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en NS. Dit kan middels lobby, het opstellen van een gezamenlijke spooragenda of door als provincie financieel bij te dragen (vergoeding).

*Op de volgende pagina staat Tabel 1. De toelichting gaat verder na de tabel.*

#### Hubs

Hubs zijn een belangrijk onderdeel van het Plusnet. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van de provincie voor hubs langs provinciale wegen en gemeenten voor hubs langs gemeentelijke wegen. Omdat deze locaties langere tijd gebruikt worden en 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 de 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.

#### Infrastructurele investeringen

Naast hubs zijn er nog andere infrastructurele investeringen nodig, in de vorm van haltes, vrijliggende infrastructuur en verkeerslichten. Het hangt ervan af wie de wegbeheerder is bij wie de verantwoordelijkheid ligt. Hiervoor maakt de provincie afspraken met gemeenten en geeft soms subsidie. In sommige gevallen realiseert de provincie zelf de benodigde assets.

#### Deelmobiliteit als onderdeel van de ketenreis

Voor deelmobiliteit als voor- en natransport van de hubs contracteert de provincie zelf een aanbieder voor plekken waar de markt uit zichzelf geen deelmobiliteit aanbiedt. Deze deelmobiliteit moet in ieder geval bij de start van de ov-concessie beschikbaar zijn op de hubs.

#### Informatievoorziening

Reisinformatie moet voor het volledige systeem van publieke mobiliteit goed toegankelijk zijn. Voor de trein, het Plusnet en het vervoer op maat moet dat in één app beschikbaar zijn vanaf het begin van de ov-concessie. De provincie stelt daarom eisen aan de ov-vervoerder en de aanbieder(s) van deelmobiliteit. Voor 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.

Tabel 1 Aanpak van de verschillende onderdelen van Publieke Mobiliteit

Onderdeel Publieke Mobiliteit	Wie?	Wanneer?	Hoe?
Plusnet en Basisnet	Provincie	Nieuwe ov-concessie per juli 2028	Aanbesteding ov-concessie met aantrekkelijke concessievoorwaarden
Spoor	Provincie	Per direct	In gesprek met Rijk en NS (Lobby), gezamenlijke spooragenda, optie: exploitatiebijdrage
Hubs	Provincie en gemeenten	Gereed start ov-concessie	Realiseren hubs als eigen asset langs provinciale wegen. Eventueel subsidiëren hubs op gemeentelijk wegennet. Voorzieningen op hubs lokaal organiseren.
Infra-investeringen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltes</li> <li>• Vrije infra</li> <li>• Verkeerslichten</li> </ul>	Provincie of gemeenten (wegbeheerder)	Continu (haltes bij start jaarlijks vervoerplan)	Afspraken met gemeenten (soms subsidie), realiseren eigen assets
Deelmobiliteit ketenreis	Provincie	Gereed start ov-concessie (i.c.m. hubs)	Aanbieder deelmobiliteit contracteren
Deelmobiliteit algemeen	Markt, provincie, gemeenten	Vanaf 2024	Markt ontwikkelt reeds in steden. Provincie start pilot deelmobiliteit Gooi en Vechtstreek vanaf 2024.
Informatievoorziening	Provincie	Bij start ov-concessie	Eisen stellen beschikbaarheid data aan ov-vervoerder, aanbieder(s) deelmobiliteit, faciliteren vrijwilligersinitiatieven ten behoeve van reisinformatie websites en apps
Betaalsystemen	Provincie	Bij start ov-concessie, contract deelmobiliteit of aanhaken andere initiatieven	Eisen met betrekking tot betaalsystemen stellen aan ov-vervoerder, aanbieder(s) deelmobiliteit, faciliteren vrijwilligersinitiatieven
Ov naar evenementen	Organisator evenement	Bij start ov-concessie	Afspraken maken met vervoerder en eventueel vergoeden door organisator.
Ov naar het strand	Provincie en gemeenten	Bij start ov-concessie	Opnemen in de ov-concessie, mits door de betreffende gemeenten flankerend beleid wordt ingezet (met name parkeerregulering). Afspraken tussen provincie, gemeente en vervoerder als inzet van ov een randvoorwaarde is om parkeerregulering toe te passen.

### **Betaalsysteem**

Betalen voor publieke mobiliteit moet gemakkelijk en eenduidig zijn, met een OV-chipkaart of een betaalpas. De provincie stelt daarom eisen aan de ov-vervoerder en de aanbieder(s) van deelmobiliteit en faciliteert aanhaking van vrijwilligersinitiatieven. Bij de start van de ov-concessie moet dit geregeld zijn.

### **Ov naar evenementen**

Ov naar evenementen moet georganiseerd worden vanuit de organisator van het evenement die dat afsprekt met de vervoerder (en eventueel vergoedt).

### **Ov naar het strand**

Ov naar het strand kan via de ov-concessie georganiseerd worden, mits door de betreffende gemeente en de provincie vooraf afspraken worden gemaakt over het inzetten van flankerend beleid (met name parkeerregulering, maar ook deelmobiliteit) en een goede doorstroming voor bussen. Andersom kan de inzet van ov een randvoorwaarde zijn om parkeerregulering toe te passen.



## 4. Succesfactoren



#### 4.1. Wat is nodig om het systeem te laten werken?

De ambitie voor het systeem van publieke mobiliteit is groot. Een goed systeem alleen is echter niet voldoende om meer reizigers te verleiden van publieke mobiliteit gebruik te maken. Dit vraagt ook om flankerend beleid om de reizigers te overtuigen dat publieke mobiliteit soms een beter alternatief is dan de auto. Groei van het gebruik van publieke mobiliteit is nodig om het systeem toekomstvast en betaalbaar te houden. Hieronder worden enkele knoppen toegelicht waar de provincie en haar samenwerkingspartners aan kunnen draaien om het systeem van publieke mobiliteit een succes te laten zijn.

- a) Met het Masterplan Wonen zet de provincie in op het vooral ontwikkelen van woningbouw nabij ov-knooppunten en op binnenstedelijke locaties. Op deze plekken zijn voorzieningen zoals winkels, scholen en ook werk dichtbij, zodat hiervoor niet of beperkt gereisd hoeft te worden. De nabijheid bij een station, hub of ov-knooppunt maakt het makkelijker en logischer om van hoogwaardig ov gebruik te maken. Op deze plekken is het voor de markt ook interessanter om deelmobiliteit aan te bieden.
- b) Parkeerbeleid op plekken met schaarse openbare ruimte vergroot de noodzaak voor het gebruik van publieke mobiliteit. Dit heeft zowel effect aan de herkomst- als aan de bestemmingszijde. Iemand die bijvoorbeeld in landelijk gebied woont waar veel ruimte voor de auto is, kan werken in meer stedelijk gebied waar de parkeerplekken schaars zijn of een betaald parkeren regime geldt. Dit maakt gebruik van publieke mobiliteit om op het werk te komen aantrekkelijker of zelfs noodzakelijk. Het bieden van overstapmogelijkheden zoals (gratis) gebruik van P+R kan helpen dit gedrag nog verder stimuleren.
- c) Er ontstaat een aantrekkelijk hoogwaardig ov-netwerk in de provincie indien spoor, Plusnet, Rnet en BRT als een samenhangend netwerk gaan functioneren met gelijke kwaliteitskenmerken, zoals aantrekkelijke reistijden, hoge frequenties, goede overstappen, integrale reisinformatie en bij voorkeur een geïntegreerd tariefsysteem. Daarom is een goede samenwerking tussen opdrachtgevers (provincie, Rijk en Vervoerregio) en vervoerders (NS, regionaal ov en aanbieders deelmobiliteit) nodig. De provincie zoekt nadrukkelijk de samenwerking met al deze partijen om producten af te stemmen en afspraken te maken. Daarbij is het wellicht nodig om de ambities van de provincie af te stemmen met die van andere partijen.
- d) Naast het gebruik van het aanbod van hoogwaardig ov, Basisnet en Flex ziet de provincie graag dat de kortere afstanden te voet en per fiets worden afgelegd conform het STOMP-principe (eerst stappen, dan trappen, dan ov en MaaS en dan de privéauto). Dit vergt een goed wandel- en fietsnetwerk, dat is aangesloten op belangrijke bestemmingen en hubs en haltes in het netwerk van publieke mobiliteit. Om fietsen naar school daarnaast te stimuleren, rijden de buslijnen bij voorkeur niet langs school, maar stoppen op het station. Leerlingen die op fietsafstand wonen zullen dan eerder de fiets pakken dan de bus. Leerlingen die verder wonen en wel afhankelijk zijn van het ov, maken bij voorkeur gebruik van een (tweede) eigen fiets, of wellicht deelfietsen voor de leerlingen van de school. Vanaf het station naar school.
- e) Ook met werkgevers kunnen afspraken worden gemaakt. Voor kantorenlocaties betreft dit afspraken met werkgevers over mobiliteitsmanagement dat het gebruik van publieke mobiliteit stimuleert. Voor bedrijventerreinen die niet altijd direct met een Plusnetlijn ontsloten worden, kan dat in de vorm van deelfietsen en/of een shuttle naar het bedrijf vanaf een verder weg gelegen hub. Op sommige plekken zou dit zelfs een autonoom rijdende shuttle kunnen zijn. Uiteraard zijn goede loop- en fietsroutes van hub naar de bestemming ook belangrijk.

- f) Om eventuele drempels in het systeem zelf weg te nemen voor de reiziger, is heldere reisinformatie van belang. Voor het grootste deel van de gebruikers is een website en app de geprefereerde vorm, waarin de volledige reis met alle modaliteiten gepland kan worden. Voor klein deel van de reizigers is een ander aanbod nodig. Dat kan bijvoorbeeld een telefooncentrale zijn, waar ze hun reismogelijkheden met een persoon kunnen bespreken. Naast een samenhangend systeem voor reisinformatie, is ook kunnen betalen met één kaart en bij voorkeur ook één abonnement een bepalende factor in gebruiksgemak.
- g) De provincie is verantwoordelijk voor de regionale mobiliteit en dus regionale voorzieningen binnen publieke mobiliteit. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor lokale voorzieningen. Afstemming tussen het regionale en lokale niveau helpt om voorzieningen zoals hubs en deelmobiliteit nog aantrekkelijker en gebruiksvriendelijker te maken voor de reiziger.
- h) De ambitie zoals beschreven in deze visie is veel breder dan de huidige ov-concessies. Dit is niet mogelijk zonder voldoende budget, voor uitbreiding van het voorzieningenniveau in de ov-concessies, voor investeringen in hubs en goede doorstroming en voor het organiseren en beheren van deelmobiliteit.



#### **Colofon**

#### **Uitgave**

Provincie Noord-Holland  
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem  
Tel.: 023 514 31 43  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[post@noord-holland.nl](mailto:post@noord-holland.nl)  
Documentnummer 2158378/2158383

#### **Eindredactie**

Provincie Noord-Holland  
Beleid | Mobiliteit  
In samenwerking met APPM

#### **Fotografie**

Provincie Noord-Holland

#### **Grafische verzorging**

Xerox® Mediaservices

Haarlem, concept 12 december 2023