

RAPPORT

Toekomstplan publieke mobiliteit Kop van Noord-Holland

31 maart 2025

In opdracht van: Regio Kop van Noord-Holland
Projectnummer: F01916

VERBINDT EN VERBETERT VERVOER



FORS  TI

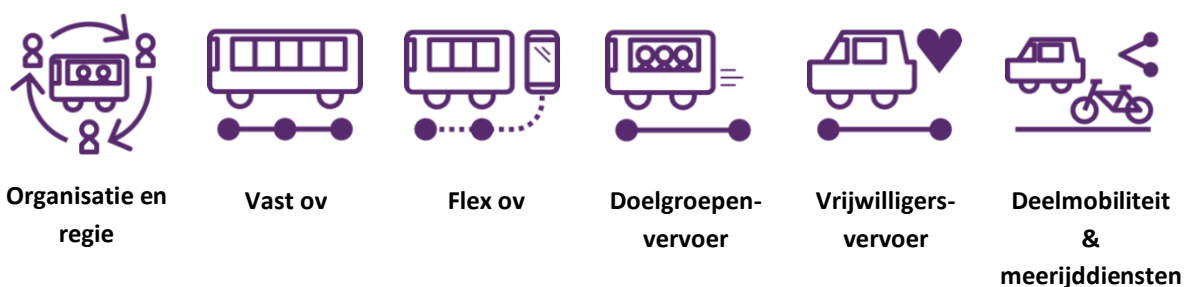
MANAGEMENTSAMENVATTING

Het is een uitdaging de Kop van Noord-Holland (Schagen, Hollands Kroon, Den Helder en Texel) voor iedereen bereikbaar te houden. Het aanbod van openbaar vervoer is er dun, en verschillende vormen van vrijwilligersvervoer vangen veelal de functie van (Wmo-)doelgroepenvervoer op. 10% van de Noord-Hollanders ervaart mobiliteitsarmoede.

De regio zoekt naar samenwerking om samen tot toekomstvastе mobiliteit voor alle inwoners te komen. Daarbij wordt ook de aansluiting met de provincie gezocht, waar in 2024 de Visie Publieke Mobiliteit is vastgesteld. Die stelt dat *alle inwoners van Noord-Holland, waar iemand ook woont en van jong tot oud van a naar b moeten kunnen komen met goed en betaalbaar openbaar vervoer*. De invulling van publieke mobiliteit is in de Kop van Noord-Holland complex door o.a. het veelvoorkomende vrijwilligersvervoer en het beperkte ov-aanbod. Tegelijkertijd zijn er kansen, zoals de aankomende nieuwe ov-concessie, meer regionale samenwerking op verschillende fronten en de betrokken vrijwilligers in het gebied. Met dit **toekomstplan publieke mobiliteit** worden oplossingen aangereikt in zowel de sfeer van organisatie als in specifieke vervoersvormen. Het biedt handvatten om de gemeenschappelijke uitdagingen van de gemeenten op gebied van vervoer en publieke mobiliteit aan te gaan.

Hoofdstuk 2 schetst een beeld van de regio opgebouwd uit data-analyse, interviews, uitgebreide enquêtes in het gebied en deskresearch. Alle vervoersvormen worden hier gekarakteriseerd, van openbaar vervoer, trein, bus tot en met de kleinere vrijwilligersinitiatieven, aangevuld met mobipunten en deelmobiliteit in hoofdstuk 3.

Aanbevelingen in verschillende sporen van publieke mobiliteit



Het advies resulteert in een lijst van 15 concrete aanbevelingen voor de regiogemeenten in de Kop van Noord Holland. Er worden concrete aanbevelingen gedaan om de samenwerking op het gebied van publieke mobiliteit te versterken met een gezamenlijk team dat kan opereren als een *vervoerbureau* in de regio. Door de samenwerking kan de regio zich onder meer opwerpen als:¹

- ◆ Vraagbaak voor vervoervragen van inwoners
- ◆ 'Vervoerautoriteit' voor publieke mobiliteitsinitiatieven
- ◆ Ondersteuner van beleidsmakers als data-analist en scenario-uitwerker
- ◆ Steunpunt voor vrijwilligers
- ◆ Verbinder, netwerker en kennisbundelaar tussen gemeenten onderling en werkgevers en regionale instanties
- ◆ Inkoper en contractbeheerder van meerdere contracten, of ondersteuner hierbij
- ◆ Sparringpartner voor de provincie bij raakvlakken met het openbaar vervoer

¹ Verder uitgewerkt in hoofdstuk 5: Toekomstplan publieke mobiliteit



DEFINITIES

Buurtbus

Een kleinere lijnbus voor 8 reizigers die volgens een vaste dienstregeling een vaste route rijdt. Een belangrijk kenmerk is dat de chauffeurs vrijwilligers zijn, georganiseerd onder een buurtbusvereniging.

Deelmobiliteit

Verzamelterm voor alle vervoersmiddelen die gebruikt kunnen worden door meerdere gebruikers, waarbij de gebruiker ook de bestuurder is maar deze het vervoersmiddel niet zelf bezit.

Doelgroepenvervoer

Verzamelterm voor verschillende vormen van georganiseerd (taxi)vervoer voor verschillende (kwetsbare) doelgroepen, bijvoorbeeld leerlingenvervoer, Wmo-vervoer of vervoer naar dagbestedingen. De opdrachtgever voor dit vervoer is vaak de gemeente of een zorginstelling.

First en last mile

De eerste respectievelijk laatste etappe van een ketenreis, van de voordeur naar de ov-halte/het station (first mile) en andersom aan het eind van de reis (last mile)

Flex

Vraaggestuurd openbaar vervoer zonder vaste routes en tijden. Gebruikers kunnen een rit aanvragen via een app, website of telefonisch. Het is openbaar, iedereen kan er gebruik van maken. Flex wordt soms binnen en soms buiten de ov-concessie georganiseerd.

Hub

Fysieke schakel tussen verschillende vervoersmodaliteiten, knooppunt waar men kan overstappen tussen verschillende vormen van mobiliteit. Hubs kunnen op verschillende schaalgrootten voorkomen, van een hub voor een wijk of buurt tot een regionale hub of intercitystation.

(Ov-)Concessie

Het exclusieve recht om openbaar vervoer in een gebied of op een lijn aan te mogen bieden, voor een bepaald aantal jaren. De concessie wordt aan vervoerders verleend door de vervoersautoriteit - in het Nederlandse regionale ov is dat meestal de provincie.

Publieke mobiliteit

Alle mobiliteitsvormen die direct ondersteund worden door de overheid als opdrachtgever, financier/subsidieverlener, kadersteller, aanbestedende entiteit en in potentie een samenhangend en inclusief vervoerssysteem kunnen vormen door betere onderlinge afstemming.

Regiecentrale

Centraal punt in een vervoerssysteem volgens het regiemodel, waar in ieder geval taxiriten worden aangenomen en gepland (maar niet worden uitgevoerd). In een regiecentrale kunnen ook andere functies ondergebracht zijn, zoals coördineren van vrijwilligersvervoer of aansturen van flexvervoer en in hoofdstuk 3 aangevuld met deelmobiliteit en mobipunten.



Zorgvervoer

Verzamelterm voor verschillende vormen van doelgroepenvervoer, die in opdracht van zorginstellingen worden uitgevoerd. Dat kan bijvoorbeeld dagbestedingsvervoer (vanuit de Wmo dan wel de Wlz) zijn, of zittend of liggend ziekenvervoer.



INHOUDSOPGAVE

MANAGEMENTSAMENVATTING	2
DEFINITIES	3
1. INLEIDING	8
1.1. Aanleiding	8
1.2. Doelstelling	8
1.2.1. Ambitie en scope	9
1.2.2. Aanpak	10
1.3. Leeswijzer	10
2. CONTEXT EN ONTWIKKELINGEN	11
2.1. De Kop van Noord-Holland	11
2.1.1. Belangrijke sectoren en bestemmingen	12
2.1.2. Mobiliteit	14
2.1.3. Demografische ontwikkeling	14
2.1.4. Samenwerking op gezamenlijke ambities	14
2.2. Publieke Mobiliteit in de Kop van Noord-Holland	16
2.2.1. Visie Publieke Mobiliteit, rollen en verantwoordelijkheden	17
2.3. Openbaar vervoer	18
2.3.1. Huidig ov-aanbod	18
2.3.2. Huidig ov-gebruik	20
2.3.3. Buurtbus	20
2.3.4. Flexvervoer	21
2.3.5. Toegankelijk openbaar vervoer	22
2.3.6. Betaalbaar openbaar vervoer	22
2.3.7. Nieuwe concessie vanaf 2028	23
2.4. Doelgroepenvervoer	25
2.4.1. Huidige stand van zaken	25
2.4.2. Vervoer voor mensen met een Wmo-indicatie	25



2.4.3.	Leerlingenvervoer	27
2.4.4.	Zorgvervoer naar dagbestedingen	29
2.4.5.	Aansturing en regie	29
2.5.	Vrijwilligersvervoer	31
2.5.1.	Hollands Kroon: Belbus Noordkop	31
2.5.2.	Schagen: een verzameling aan systeempjes	32
2.5.3.	Noordkop-hopper: initiatief tot samenwerkingen	33
3.	MOBIPUNTEN EN DEELMOBILITEIT	35
3.1.	Meerijddiensten	37
3.2.	Wat mist er voor wie?	38
3.2.1.	Witte vlekken	38
3.2.2.	Mobiliteitsrechtvaardigheid	39
3.3.	Concluderend	40
4.	AANBEVELINGEN	43
4.1.	Organisatie en regie	43
4.2.	Vast ov	44
4.3.	Flex ov	47
4.4.	Doelgroepenvervoer	48
4.5.	Vrijwilligersvervoer	51
4.6.	Deelmobiliteit en meerijddiensten	53
5.	TOEKOMST PUBLIEKE MOBILITEIT	55
5.1.	Stip op de horizon: Integrale publieke regie	55
5.1.1.	Eén publiek vervoerbureau voor inwoners, vrijwilligers én gemeenten	57
5.1.2.	De aanbevelingen en het vervoerbureau	57
5.1.3.	De rollen van een vervoerbureau	61
5.1.4.	Fasering	62
BIJLAGEN		65



Bijlage 1 – Kaartbeelden ov-scan

65

67

Colofon

Copyright 2017 Forseti 's-Hertogenbosch

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.



1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

In de Regiovisie op het Sociaal Domein is de volgende ambitie² geformuleerd om:

Kennis, kunde en capaciteit vanuit het Sociaal Domein in te zetten om de mobiliteit van alle inwoners te bevorderen. Toegankelijkheid tot diensten, meedoen in de samenleving en het kunnen krijgen van ondersteuning en zorg vanuit het Sociaal Domein moeten voor iedereen gegarandeerd zijn.

Het is een uitdaging om de Kop van Noord-Holland voor iedereen bereikbaar te houden. Op meerdere fronten buigen mensen zich hierover. De provincie Noord-Holland wil in de nieuwe ov-concessie vanaf 2028 aanhaken en meer samenwerken op het gebied van 'publieke mobiliteit'. Hierin sluiten verschillende vervoersmiddelen beter op elkaar aan en vormen één vervoerssysteem. De verantwoordelijkheden voor de verschillende publieke vervoerssystemen (zoals ov, doelgroepenvervoer en vrijwilligersvervoer) zijn divers. In de aanloop naar de nieuwe ov-concessie is het van belang om als regio een duidelijke visie te hebben op de vervoermogelijkheden die er zijn, de aansluiting van vervoersmiddelen onderling en de kansen en uitdagingen die daarbij horen. Regionale samenwerking is daarbij belangrijk.

Eerder, in februari 2022, heeft Forseti samen met Partners in Mobiliteit (PIM) een Regionaal Advies Doelgroepenvervoer opgeleverd samen met 4 lokale adviezen per gemeente: Hollands Kroon, Den Helder, Schagen en Texel. Het Regionaal Advies is besproken in het portefeuillehoudersoverleg van oktober 2022 met de opdracht om een plan op te (laten) stellen voor vervolgacties n.a.v. de adviezen die het rapport worden gegeven. Ondertussen is in Schagen gewerkt aan een nieuw Seniorenbeleid, waar mobiliteit van senioren ook één van de vijf speerpunten is. Het eerdere regionale advies uit 2022 samen met ontwikkelingen zoals het vernieuwde Seniorenbeleid hebben geresulteerd in de vraag naar een regionaal toekomstplan Publieke Mobiliteit.

1.2. Doelstelling

Alhoewel er aanvankelijk vraag was naar een toekomstplan doelgroepenvervoer, kan doelgroepenvervoer niet los worden gezien van andere vormen van vervoer en mobiliteit. Steeds vaker wordt gesproken over '**publieke mobiliteit**', omdat doelgroepenvervoer steeds meer in relatie wordt gezien met andere publieke vormen van vervoer en mobiliteit, zoals openbaar vervoer of vrijwilligersvervoer. Uiteindelijk gaat het om de bereikbaarheid voor alle inwoners. Daarom kijkt dit onderzoek niet alleen naar openbaar vervoer, alleen vrijwilligersvervoer of alleen doelgroepenvervoer, maar juist naar een brede verzameling vervoersmiddelen en hun onderlinge samenhang. De speciale aandacht gaat hieruit naar doelgroepen in de samenleving die kwetsbaar zijn en uitdagingen ondervinden op gebied van mobiliteit.

Vanuit de verschillende gemeenten klinkt de roep om meer regionaal samen te werken op gebied van doelgroepenvervoer, en meer grip te krijgen op de kosten en organisatie en het passend verdelen van vervoerscapaciteit die bij verschillende vervoerssystemen beschikbaar is door meer onderlinge synergie op te zoeken.

² Zie de Regiovisie Sociaal Domein 2024-2029, ambitie 6



Doelstelling

Komen tot een regionaal gedragen **toekomstplan publieke mobiliteit**, dat past bij de uitdagingen en kansen in de regio en dat aansluit op de ambities van de provincie Noord-Holland voor de nieuwe ov-concessie. Het plan reikt oplossingsrichtingen aan voor de gemeenschappelijke uitdagingen van de gemeenten op gebied van vervoer en publieke mobiliteit.

1.2.1. Ambitie en scope

De materie is veelomvattend en complex, want de uitdagingen, dilemma's en doelgroepen zijn divers en de organisatie en verantwoordelijkheden rond de vervoerssystemen zijn versplinterd. Ondanks deze context is de insteek om een concreet handelingsperspectief te bieden met een inspirerende stip op de horizon en tegelijk kleine stapjes aan te reiken die morgen al gezet kunnen worden.

Met dit rapport wordt daarom beoogd om:

- zowel kansrijke ontwikkelrichtingen aan te geven voor de langere termijn,
- als 'quick wins' voor de kortere termijn.

Publieke mobiliteit

Vervoersystemen zijn ondergeschikt aan het doel: mensen willen van A naar B kunnen komen. Daarom hebben we het niet alleen over doelgroepenvervoer of openbaar vervoer. Wanneer we het over **publieke mobiliteit** hebben, hebben we het over alle vormen van mobiliteit die direct ondersteund worden door de overheid. De gedachte is dat de verschillende vervoerssystemen slimmer in samenhang georganiseerd zouden kunnen worden en dat dit mogelijk is omdat de overheden hier (als opdrachtgever, financier, kadersteller, wegbeheerder, aanbestedende entiteit, et cetera) invloed op kunnen uitoefenen.

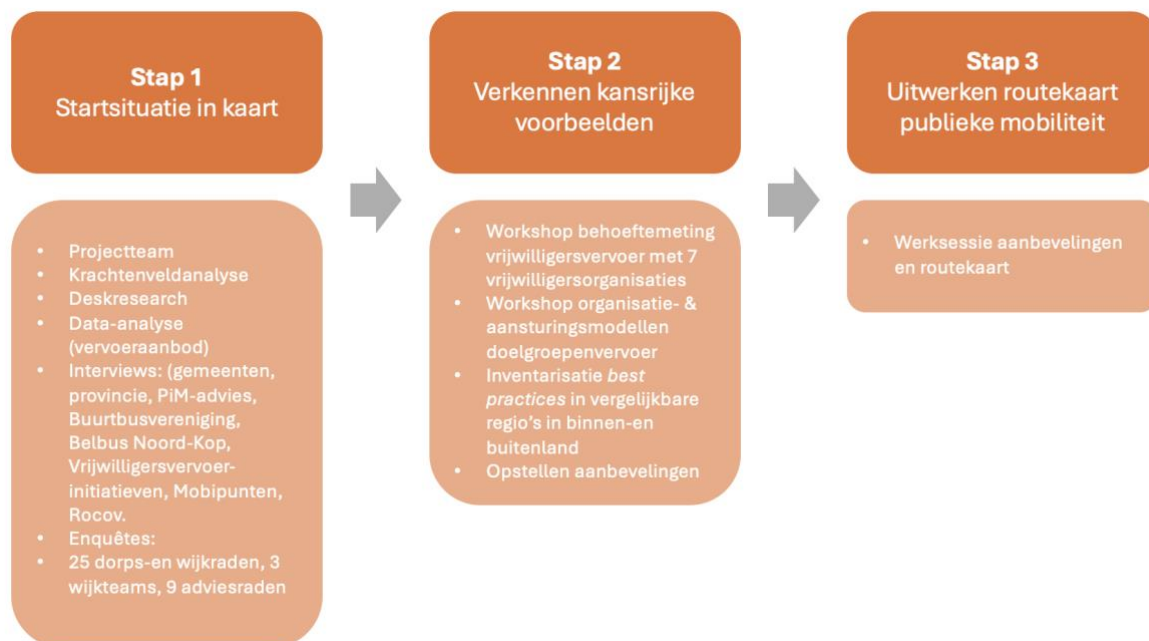


Het speelveld rond publieke mobiliteit. Bron: DOVA



1.2.2. Aanpak

We onderscheiden 3 belangrijke stappen in onze aanpak:



1.3. Leeswijzer

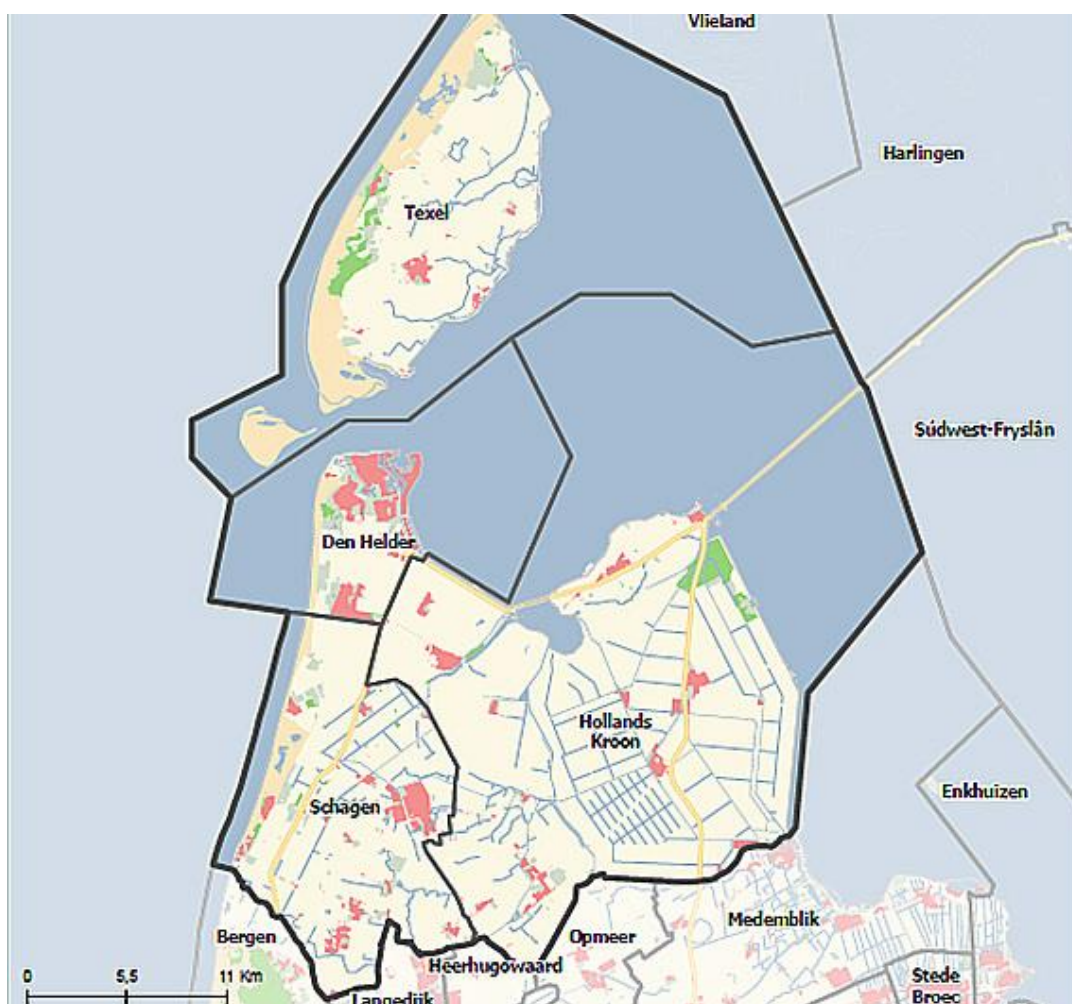
In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de context en ontwikkelingen rondom publieke mobiliteit in de Kop van Noord-Holland. De verschillende uitdagingen die verschillende vormen van vervoer ondervinden worden hier besproken. Zo zijn aan het eind van hoofdstuk 2 de belangrijkste knelpunten duidelijk. In hoofdstuk 3 staan verschillende aanbevelingen centraal, gegroepeerd naar vervoersvorm of thema. In hoofdstuk 4 worden passende aanbevelingen gedaan en in hoofdstuk 5 volgt een routekaart hoe verschillende acties en aanbevelingen samen kunnen komen en concreet kunnen worden om zo tot betere (grip op) publieke mobiliteit in de Kop van Noord-Holland te komen mede door slimme samenwerking.



2. CONTEXT EN ONTWIKKELINGEN

2.1. De Kop van Noord-Holland

De regio **Kop van Noord-Holland** is het noordelijkste deel van de provincie Noord-Holland en wordt gevormd door de gemeenten **Den Helder**, **Schagen**, **Hollands Kroon** en **Texel**, zie **Error! Reference source not found..** Deze regio kent een overwegend landelijk karakter met Den Helder en Schagen als belangrijke kernen. Het deel van de regio op het vasteland wordt in drie windrichtingen omgeven door water. Texel is als grootste Nederlandse Waddeneiland ook deel van de regio en trekt veel toeristen.



Figuur 1. Kaart van de Kop van Noord-Holland

De Kop heeft ruim 167.000 inwoners verdeeld over een oppervlakte van 1.492 vierkante kilometer (zie **Error! Reference source not found..**).

Gemeenten	Aantal inwoners	Oppervlakte (km ²) (incl. water)
Den Helder	56.432	178,8
Hollands Kroon	49.522	662,2
Schagen	47.744	187,3
Texel	13.815	463,2
Totaal	167.513	1.491,5

Tabel 1. Inwoners en oppervlakte Kop van Noord-Holland. (CBS, 2024)

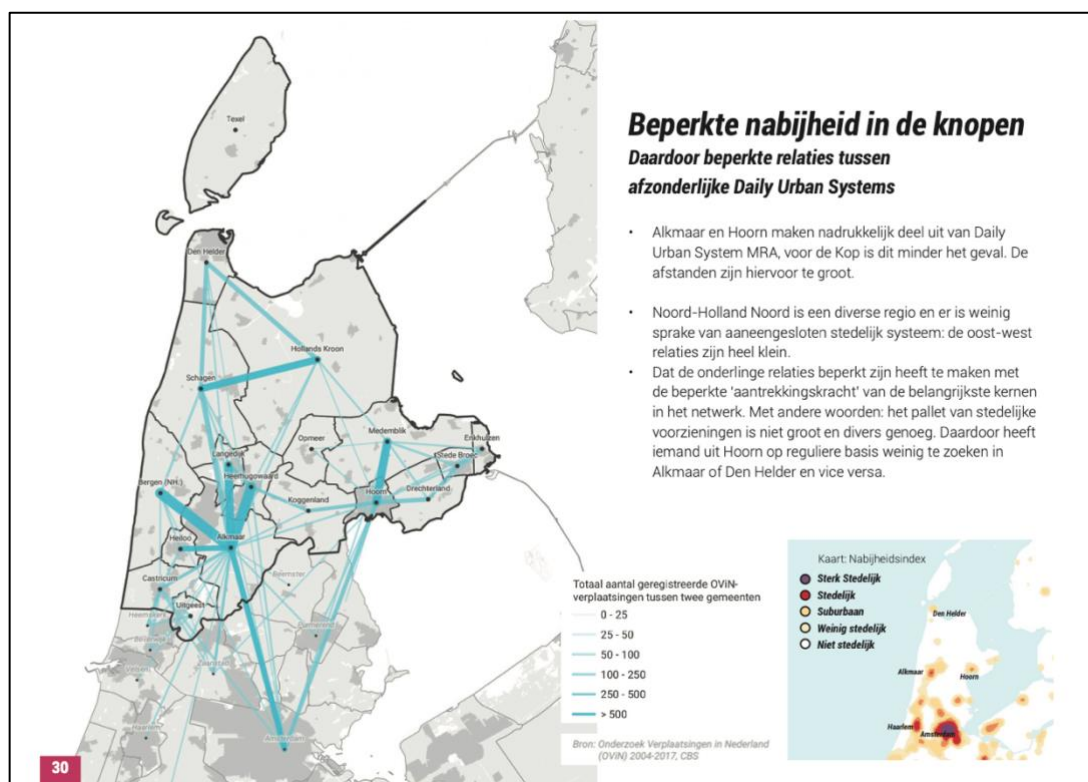
Texel kent binnen de Kop van Noord-Holland als eilandgemeente een eigen positie met unieke eigen kenmerken en daarmee ook eigen uitdagingen op het gebied van vervoer. Dit onderzoek richt zich met name op het vaste land. De gemeente Texel is wel betrokken bij dit onderzoek en leest met interesse mee bij de aanbevelingen die voor de regio en voor de andere drie gemeenten worden geformuleerd.

2.1.1. Belangrijke sectoren en bestemmingen

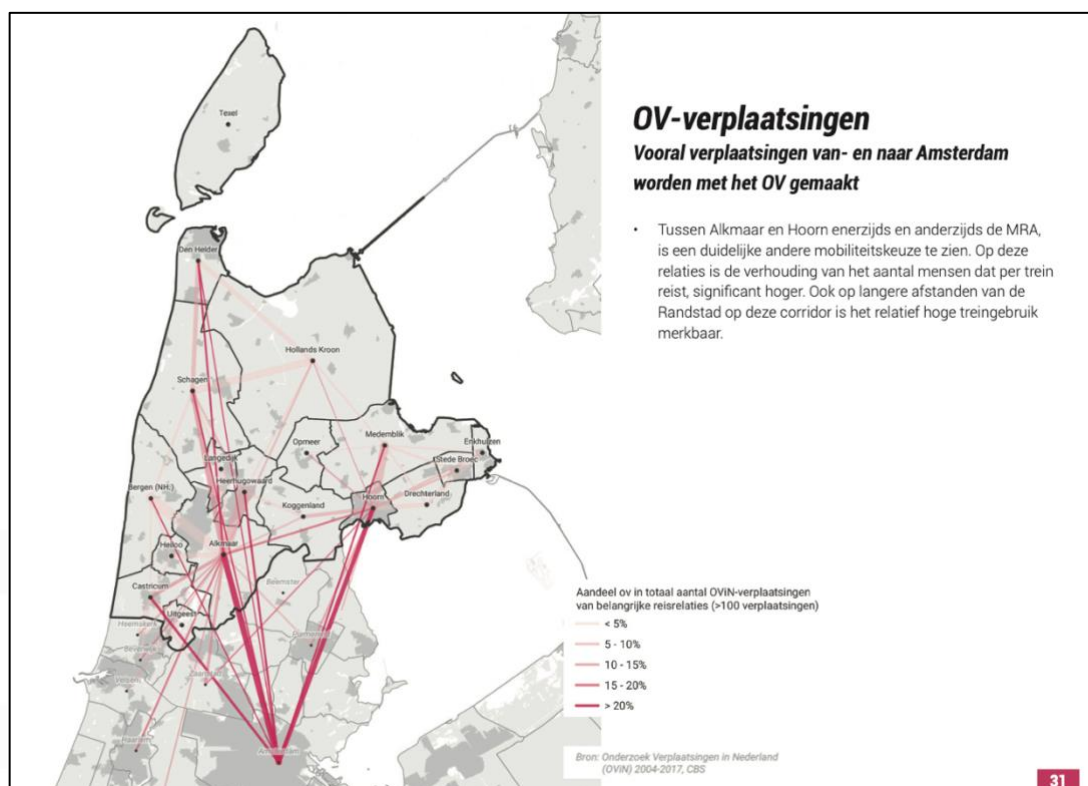
De vier gemeenten in de Kop hebben elk hun eigen karakter en economische focus. In Den Helder is de maritieme sector groot, zoals zeevaart, scheepsbouw, off-shore (energie), havens, marine en maritieme dienstverlening. Ook wordt aandacht besteed aan kennis en ontwikkeling van de maritieme, technische en energiesector in de Kop van Noord-Holland. Andere sectoren die groot zijn in de regio zijn de agrarische sector en toerisme.

Vanwege de werkgelegenheid trekken de belangrijkste kernen Den Helder, Schagen en Hollands Kroon de meeste verplaatsingen aan. Uit de Strategische Bereikbaarheidsatlas komen gegevens over het aantal geregistreerde verplaatsingen tussen twee kernen, zie Figuur 2. Binnen de Kop van Noord-Holland is de grootste verplaatsing tussen Schagen en Hollands Kroon. Figuur 3 geeft het aandeel ov-verplaatsingen weer, te zien is dat vanuit Schagen en Den Helder ov-verbindingen te zien zijn naar Amsterdam en Alkmaar.





Figuur 2. Relaties tussen kernen op basis van geregistreerde OVIN-verplaatsingen



Figuur 3. Aandeel OV-verplaatsingen uit totaal aantal OVIN-verplaatsingen Bron: Strategische Bereikbaarheidsatlas. In de ochtendspits reist men voornamelijk zuidwaarts, in de avondspits voornamelijk noordwaarts.



2.1.2. Mobiliteit

Kijkend naar het autobezit per huishouden is te zien dat dat voor de regio Kop van Noord-Holland met 1,2 gelijkligt met het Nederlands gemiddelde van 1,2 personenauto's per huishouden. Als we kijken per gemeente zien we dat het autobezit het laagst ligt in Den Helder en het hoogst in Hollands Kroon.

Gemeente	Autobezit per huishouden
Den Helder	0,8
Hollands Kroon	1,4
Schagen	1,3
Texel	1,1

Tabel 2. Autobezit per huishouden (Atlas van de auto, KiM 2024)

2.1.3. Demografische ontwikkeling

De demografische ontwikkeling van de provincie Noord-Holland als geheel kent meerdere gezichten. De trend van verstedelijking zorgt namelijk aan de ene kant voor een grote bevolkingsgroei in de regio Amsterdam, maar in meer landelijke gebieden zoals de Kop van Noord-Holland blijft de bevolking stabiel³. De verwachting is dat de bevolking van de vier gemeenten in de Kop van Noord-Holland onderaan de streep slechts licht toeneemt, volgens de laatste officiële prognose van de provincie. In Den Helder neemt de bevolking naar verwachting met 6,7% af, terwijl er in Schagen juist 5,6% aan inwoners bij zal komen. Al met al groeit de bevolking van de grotere regio Noord-Holland-Noord⁴ (NHN) minder hard dan in de rest van Nederland (NHN 6,2% tussen 2021 en 2040, Nederland 9,1%)⁵.

Grijze druk

Het aantal huishoudens groeit wel tot 2050. Over de hele provincie genomen is de groep 'oudere alleenstaanden' verantwoordelijk voor een groot deel van de huishoudensgroei. Dat gaat voor een deel hand in hand met de vergrijzing: de grijze druk in Noord-Holland Noord neemt toe van 41% in 2024 tot 56% in 2040 (Regiobeeld Noord-Holland Noord, 2023). Het is te verwachten dat deze veranderingen in demografie hun weerslag zullen hebben op mobiliteit.

2.1.4. Samenwerking op gezamenlijke ambities

De vier gemeenten in de Kop van Noord-Holland hebben elk hun eigen karakter en opereren als afzonderlijke gemeenten. Ze weten elkaar echter vaak te vinden om gemeenschappelijke uitdagingen aan te pakken.

Samenwerkingsvormen op het gebied van mobiliteit

Er bestaan diverse overlegstructuren om tot gezamenlijke ambities te komen. Het periodieke overleg over de Helderse Lijn (spoorlijn van Den Helder richting de Randstad) richt zich op het verbeteren van de bereikbaarheid van de Kop, waarbij partijen zoals NS, ProRail, Connexxion, provincie Noord-Holland, de VVV en gemeentelijke vertegenwoordigers betrokken zijn. Binnen dit overleg wordt ook verkend hoe doelgroepenvervoer kan bijdragen aan betere aansluiting op ov-knooppunten of Mobipunten. Daarnaast vindt regionaal overleg plaats binnen het PVVB, waarin samen met de provincie mobiliteits- en

³ Bevolkingsprognose Noord-Holland 2021-2050 (2021); Rapport Demografische ontwikkeling in Noord-Holland (2014)

⁴ Noord-Holland-Noord bestaat naast de Kopgemeenten uit de gemeenten Alkmaar, Dijk en Waard, Hoorn, Medemblik, Bergen, Heiloo, Koggenland, Stede Broec, Drechterland, Enkhuizen en Opmeer.

⁵ [Regiobeeld \(2023\)](#)



bereikbaarheidsvraagstukken worden besproken. Dit overleg heeft een ambtelijke en bestuurlijke component, wat het gewicht geeft in de besluitvorming.

De Werkgroep Bereikbaarheid Kop, met deelnemende gemeenten Texel, Den Helder, Schagen en Hollands Kroon, speelt een sleutelrol in het opstellen van de Regionale Investeringsagenda (RIA). Hierin worden projecten voor verbeterde bereikbaarheid vastgelegd en afspraken gemaakt over gezamenlijke uitvoering. Tot slot hebben de Kopgemeenten gezamenlijk een initiatief rond Mobipunten opgezet, waarbij verschillende vormen van deelvervoer samenkomen. Mobipunten is nog volop in ontwikkeling (zie ook §2.6 *Mobipunten en deelmobiliteit*).

In de Kop van Noord-Holland wordt dus op verschillende niveaus intensief samengewerkt aan de mobiliteit en bereikbaarheid van het gebied. De rode draad die hieruit naar voren komt, is de aandacht voor zowel grote vervoersstromen als voor de *last mile*, waarbij meer regie op publieke mobiliteit een oplossing zou kunnen bieden. Met de nieuwe concessie voor busvervoer in gedachten, wordt mobiliteit steeds meer benaderd vanuit het gehele reistrajec. Een belangrijk uitgangspunt is dat de toekomstige concessienemer actief verbinding zoekt met oplossingen voor de *last mile*, zoals doelgroepenvervoer, om reizigers van deur tot halte te bedienen. Dit verschuift de focus van het openbaar vervoer naar hoofdverbindingen, waarbij aanvullende vervoersopties een belangrijke rol spelen (zie ook §2.3.6 *Nieuwe ov-concessie*). De regionale ontwikkelagenda Noord-Holland gaat ook uit van een goed basisnetwerk tussen de grotere kernen met een aanvullend fijnmaziger mobiliteitsnetwerk om tot duurzaam deur-tot-deurvervoer te komen.

Samenwerking op gebied van zorg en sociaal domein

Op gebied van sociaal domein en de zorg weten de gemeenten elkaar inmiddels ook te vinden en de gemeenten haken daar ook diverse partners bij aan uit o.a. zorg en onderwijs. In het voorjaar van 2024 is de al eerder genoemde Regiovisie Sociaal Domein door de Kopgemeenten vastgesteld, met als doelen de zorg die nodig is nog beter te organiseren, de zorg beschikbaar te houden, de leefbaarheid te vergroten, meedoen in de maatschappij te bevorderen en het zorglandschap continu te verbeteren. Die doelen zijn doorvertaald naar 8 ambities die deels ook aan het snijvlak tussen mobiliteit en sociaal domein raken:

1 – Een stabiel en waardig bestaan voor iedere inwoner	3 – Voorkomen en vroegtijdig verhelpen van problemen	5 – Veilig, gezond en vitaal	7 – Gezamenlijke verantwoordelijkheid is de basis
2 – Optimaal deelnemen aan de maatschappij	4 – Zo veel mogelijk zelf oplossen	6 – Kwaliteit, op tijd en dichtbij	8 – Voldoende vrijwilligers, mantelzorgers en professionals



In de Regiovisie worden onder ambitie 6 'bereikbaarheid' en 'nabijheid van zorg' expliciet aangehaald. Onder ambitie 7 wordt de gezamenlijke verantwoordelijkheid aangehaald waarbij samenwerking met allerlei verschillende partners nodig is.

Samenvattend “De Kop van Noord-Holland”

De grootste kernen in de Kop van Noord-Holland zijn Den Helder en Schagen, daarnaast bestaat de Kop uit meerdere kleinere kernen. Eén van de uitdagingen in de Kop is de toenemende vergrijzing, de grijze druk in Noord-Holland neemt toe tot 56%. In de Kop wordt nauw samengewerkt tussen de vier gemeenten Den Helder, Schagen, Hollands Kroon en Texel. De rode draad die uit de gezamenlijke ambitiestukken te halen is, is dat naast de vaste verbindingen tussen de grote kernen ook een aanvullend onderliggend netwerk nodig is. Het aanvullende netwerk bestaat uit fijnmazig en flexibel vervoer dat op afroep rijdt en naast directe verbindingen ook een *last mile* – functie heeft. Ook weten de regionale samenwerkingen op gebied van mobiliteit en op gebied van sociaal domein en zorg elkaar steeds meer te vinden.

2.2. Publieke Mobiliteit in de Kop van Noord-Holland

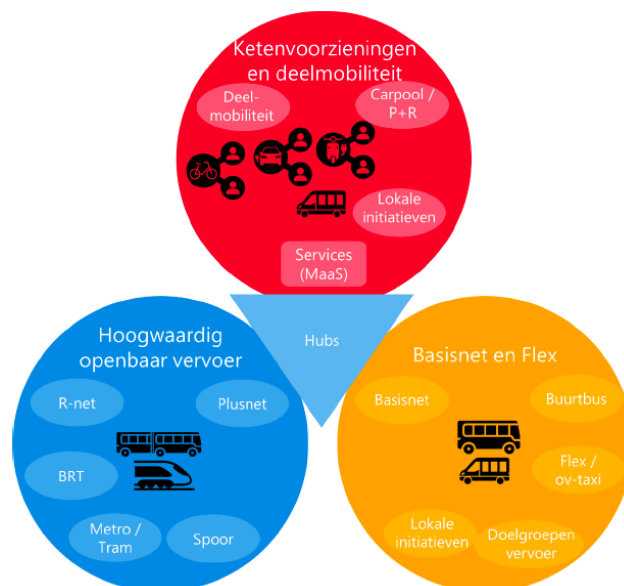
Tot 2028 valt het lijn gebonden openbaar vervoer in de Kop van Noord-Holland onder de concessie Noord-Holland-Noord, en wordt uitgevoerd door Connexxion. De kenmerken van deze landelijke concessie met beperkte inwonersgroei en relatief lange afstanden, maken dat de marges voor de vervoerder beperkt zijn. Ook komen de reizigersaantallen nog maar net terug naar het niveau van 2019 (pre-corona). De voorbereidingen voor de nieuwe concessie zijn gestart (zie ook §2.3.7 *Nieuwe concessie vanaf 2028*).

Er is een tendens naar meer vraaggestuurd in plaats van aanbodgestuurd vervoer. Dat betekent dat naast het klassieke vervoer dat rijdt volgens een dienstregeling en dat zich richt op de grote stromen, er ook wordt gezocht naar vormen van vervoer dat flexibeler rijdt om de meer diffuse fijnmazige vervoervraag ook te faciliteren. Dat vergt een meer integrale blik op het totale aanbod aan publieke vervoersmiddelen. Verschillende vormen van publieke mobiliteit, zoals ov, doelgroepenvervoer en vrijwilligersvervoer vallen onder verschillende verantwoordelijke overheden en worden grotendeels betaald uit verschillende budgetten. Dat maakt afstemming en combinaties tussen die vervoersvormen niet altijd makkelijk. Specifiek in de Kop van Noord-Holland bestaat naast het openbaar vervoer (trein en bus) nog een lappendeken aan systemen van doelgroepenvervoer en vrijwilligersvervoer. Integratie van vormen van vervoer staat nog in de kinderschoenen.



2.2.1. Visie Publieke Mobiliteit, rollen en verantwoordelijkheden

In juni 2024 is de Visie Publieke Mobiliteit door de provincie Noord-Holland vastgesteld, waarmee aan de transitie naar publieke mobiliteit vorm wordt gegeven. In de visie worden de ambities van de provincie op dit gebied beschreven: alle inwoners van Noord-Holland, waar iemand ook woont en van jong tot oud moeten van a naar b kunnen komen met goed en betaalbaar openbaar vervoer. Openbaar vervoer kan volgens de visie in allerlei verschijningsvormen voorkomen, maar het uitgangspunt is dat het aanbod van publieke mobiliteit flexibel moet zijn en moet kunnen meebewegen met veranderende vraag. De publieke mobiliteit moet uiteindelijk worden gerealiseerd via toekomstige ov-concessies die breder zullen zijn dan alleen klassiek ov, en daarom de stempel 'publiekemobiliteitsconcessie' zullen krijgen.



Figuur 4. Aanbod van publieke mobiliteit (Visie Publieke Mobiliteit van de Provincie Noord-Holland, 2024).

De Visie Publieke Mobiliteit wordt vooral concreet waar het gaat om vervoer dat duidelijk onder de eigen verantwoordelijkheid van de provincie valt: het (hoogwaardig) openbaar vervoer bestaande uit BRT, R-net, Plusnet en Basisnet (en daarnaast het spoor, onder regie van het Rijk). Binnen publieke mobiliteit vallen echter volgens de visie nog allerlei andere vormen van vervoer en mobiliteit. Bijvoorbeeld het doelgroepenvervoer, dat onder verantwoordelijkheid van de gemeenten valt. In de visie wordt ook ingegaan op mobiliteitsvormen waarvan het minder duidelijk is wie en wat ervoor nodig is: bijvoorbeeld Flex, als aanvulling op het lijngebonden openbaar vervoer. Daarvan wordt beschreven dat de samenwerking met het doelgroepenvervoer van de gemeenten moet worden gezocht. Die samenwerking zou bijvoorbeeld kunnen betekenen dat voertuigen gedeeld worden tussen vervoersvormen, wat de efficiëntie kan verhogen. Doelgroepenvervoer wordt dus beschouwd als een onderdeel van de provinciale ambitie voor publieke mobiliteit. Tegelijkertijd blijft de verantwoordelijkheid voor doelgroepenvervoer wettelijk bij de gemeenten en zorgaanbieders liggen, waardoor het formeel buiten het provinciale belang en takenpakket valt. De concrete invulling van die samenwerking moet dus nog worden uitgewerkt.

De gemeenten zijn inderdaad een belangrijke partij als het gaat om het realiseren van publieke mobiliteit en de provincie onderkent dit - de intentie om bijvoorbeeld Flex samen met de gemeenten te gaan organiseren blijkt er te zijn. De gemeenten hebben belang bij goede publieke mobiliteit voor hun inwoners, om zo o.a. leefbaarheid, bereikbaarheid, inclusie en deelname aan de maatschappij en een duurzame leefomgeving voor iedereen te kunnen bieden. Maar de wettelijke verantwoordelijkheid (voor in elk geval het klassieke openbaar vervoer) ligt bij de provincie. Van beide kanten is men nog zoekende hoe deze samenwerking in regie op publieke mobiliteit verder vorm te geven. Die uitdaging wordt in de Kop van Noord-Holland extra versterkt door onder meer het uitgestrekte landelijke karakter van het gebied. Het is daar lastiger om publieke mobiliteit te realiseren die economisch rendabel is en waar goede regie op publieke mobiliteit dus extra belangrijk is. Een andere uitdagende factor is feit dat gemeenten zoals Hollands Kroon en Schagen geen regulier Wmo-doelgroepenvervoer aanbieden maar sterk leunen op vrijwilligersvervoer (daarover meer onder §2.4 en §2.5).



Samenvattend “Visie Publiek Mobiliteit, rollen en verantwoordelijkheden”

In de Kop van Noord-Holland wordt het openbaar vervoer tot 2028 uitgevoerd door Connexxion. Ondertussen heeft de provincie de Visie Publieke Mobiliteit vastgesteld, die gebaseerd is op de ambitie dat elke inwoner van jong tot oud van a naar b moet kunnen komen. De invulling van publieke mobiliteit is vraaggestuurd en breder dan van openbaar vervoer en daarvoor wordt geput uit een brede verzameling vervoersmiddelen – van vast ov tot flex, tot vrijwilligersvervoer, tot aan doelgroepenvervoer. Al die verschillende vormen van vervoer zijn nu te weinig op elkaar afgestemd. Ze worden gefinancierd en beheerd door verschillende overheden, wat samenwerking bewerkelijk maakt. Bij de invulling van vervoer op afroep / flexvervoer zijn gemeenten en provincie nog zoekende als het gaat om samenwerking en regie op publieke mobiliteit. Juist in landelijk gebied is die regie belangrijk.

2.3. Openbaar vervoer

2.3.1. Huidig ov-aanbod



Figuur 5. OV-lijnen Kop van Noord-Holland

Het huidige ov-aanbod in de Kop van Noord-Holland wordt gekenmerkt door verschillende verbindingen en vervoersopties.



De **Helderse Lijn** fungeert als belangrijke spoor-as in het gebied, terwijl het eiland Texel verbonden is met het vasteland via een **veerdienst** die wordt uitgevoerd door TESO. Dit zijn hoogwaardige verbindingen die de regio ontsluiten.

Het **regionale openbaar vervoer** in het gebied valt onder de ov-concessie Noord-Holland-Noord, die wordt uitgevoerd door Connexxion onder de merknaam 'Overal'. Het netwerk bestaat uit verschillende streeklijnen, en Den Helder beschikt over een bescheiden stadsnet met enkele buslijnen die de stad en directe omgeving bedienen. Een recente ontwikkeling daar is de introductie van lijn 37 naar Huisduinen. In Den Helder bestaat de wens om ook Willemsoord met ov te ontsluiten – een oude marinewerf dat tegenwoordig onder meer verschillende musea, horeca en uitgaansgelegenheden en een bioscoop herbergt.

In de Kop van Noord-Holland zijn geen buslijnen die voor 'hoogwaardig openbaar vervoer' door kunnen gaan. Naast de streek- en stadslijnen wordt het landelijk gebied rondom Schagen bediend met vier buurtbuslijnen, die door vrijwilligers worden gereden. Dat is een belangrijke aanvulling op het reguliere bus aanbod. Hoewel de lijnnetkaart op het eerste gezicht suggereert dat het netwerk goed is georganiseerd, is het belangrijk op te merken dat vaste busdiensten die vaker dan één keer per uur rijden een uitzondering vormen in de regio.⁶ Dit beperkt de beschikbaarheid van frequent vervoer voor veel reizigers en maakt dat het openbaar vervoer ook een marginaal aandeel heeft in de *modal split*.

Het vaste openbaar vervoer wordt niet aangevuld door **flexibele ov-diensten** binnen de Kopgemeenten op het vasteland. Elders in het concessiegebied, zoals in Castricum en Heiloo, wordt wel gebruik gemaakt van het flexibele vervoerssysteem Overal OV op Maat (voorheen Overal Flex). Texel biedt een eigen flexibele vervoersoptie met de Texelhopper, die de enige vaste buslijn op het eiland aanvult door een uitgebreider netwerk van opstappunten aan te bieden. Dit zorgt voor een betere bereikbaarheid van verschillende bestemmingen op het eiland die aansluit op de vraag van verschillende doelgroepen (zoals in het geval van Texel veelal toeristen).

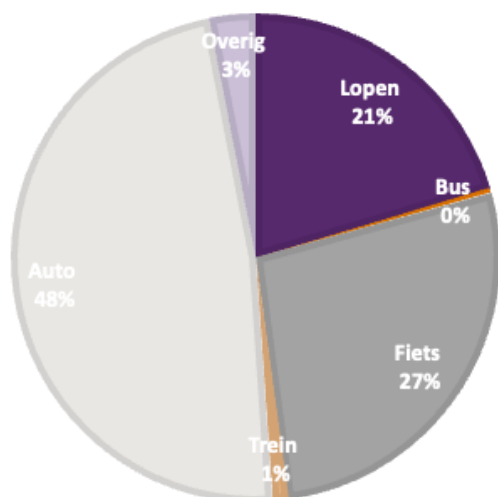
⁶ Lijnen die slechts 1 keer per uur rijden vormen een kwalitatief laag serviceniveau, vanwege de beperkte keuzevrijheid, maar ook de lage betrouwbaarheid: verstoringen of vertragingen hebben relatief meer impact op de wachttijd en onzekerheid voor reizigers dan bij lijnen met hogere frequenties.



2.3.2. Huidig ov-gebruik

Modal split Kop van Noord-Holland met o.a. aandeel ov in totaal aantal verplaatsingen:

■ Lopen ■ Bus ■ Fiets ■ Trein ■ Auto ■ Overig



Modal split (totaal)			
Modaliteit	Hollands Kroon	Schagen	Den Helder
Lopen	14%	21%	24%
Fiets	20%	32%	27%
Bus	1%	0%	0%
Trein	1%	1%	1%
Auto	59%	41%	45%
Overig	4%	5%	2%
Forseti/Mobycon		Bron: CBS 2022-2023	

*Voor Texel was de steekproef te klein om een representatief aandeel te kunnen geven.

Het gebruik van het openbaar vervoer ligt lager dan gemiddeld in Nederland. In de modal split heeft openbaar vervoer een klein aandeel. Dat betekent dat van alle verplaatsingen een zeer klein percentage met bus of trein wordt afgelegd. Het lage aandeel ov-gebruik hangt samen met het dunne aanbod van ov in de regio. In de Kop van Noord-Holland is dit ov-aandeel nog geen 2% gemiddeld. Ter vergelijking: het gemiddelde in Nederland is 5%.

2.3.3. Buurtbus

De buurtbus biedt een kosteneffectieve oplossing om kleine kernen in de regio Kop van Noord-Holland te verbinden met een vaste openbaarvervoerverbinding. Deze dienst, uitgevoerd door vrijwilligers die met kleine voertuigen een vaste route langs vaste haltes rijden, maakt deel uit van de concessie van het reguliere openbaar vervoer. De provincie Noord-Holland financiert en subsidieert de buurtbusverenigingen, terwijl Connexxion als huidige concessiehouder verantwoordelijk is voor het onderhoud van de voertuigen en ondersteuning van de verenigingen.



In de regio zijn verschillende buurtbusverenigingen actief. De buurtbusvereniging Zijpe-Harenkarspel onderhoudt de lijnen 406 (Schagen – 't Veld) en 411 (Schagen – Tuitjenhorn). Lijn 411 verbindt onder andere Schagen, Valkoog, Sint Maarten, en op zaterdag ook Stroet, Dirkshorn en Kalverdijk. Lijn 406 bedient kernen als Zijdewind, Waarland en De Weel. De buurtbusvereniging De Noordkop biedt met lijn 416 vervoer tussen station Schagen en Kreileroord, terwijl buurtbusvereniging De Westfries een verbinding (lijn 417) verzorgt tussen de stations van Schagen en Obdam.

Er zijn echter ook uitdagingen. Een ontbrekende verbinding tussen Petten en Schagen vormt een leemte in het netwerk, en initiatieven zoals een buurtbus in Julianadorp staan nog in de kinderschoenen. Daarbij is het werven van vrijwilligers een doorlopend aandachtspunt; zonder voldoende vrijwilligers staat het voortbestaan van de buurtbusdiensten onder druk.

Voor de toekomst van de buurtbus, ook in samenhang met de bredere publieke mobiliteit, blijft het belangrijk om rollen en verantwoordelijkheden helder te definiëren en om samenwerking tussen de provincie, gemeenten, en verenigingen te versterken.

2.3.4. Flexvervoer

Flexvervoer is een vorm van vraaggestuurd openbaar vervoer zonder vaste routes en tijden. Gebruikers kunnen een rit aanvragen via een app, website of telefonisch. Het is openbaar, iedereen kan er gebruik van maken. De Belbus Noordkop in Hollands Kroon valt hier niet onder, omdat hiervoor een lidmaatschap vereist is.

Het enige voorbeeld van Flexvervoer in de Kop van Noord-Holland is de Texelhopper. Op het eiland Texel rijden kleine Texelhopper busjes naar haltes die de lijnbus niet bedient. Het flexvervoer biedt fijnmazig vervoer met 130 opstaphaltes op het eiland. Een rit met de Texelhopper reserveer je via de app of telefonisch. In de overige delen van Noord-Holland Noord is er wel flexvervoer in de vorm van overall flex. Alleen in de Kop van Noord-Holland is er een uitgebreid netwerk van vrijwilligersvervoer beschikbaar.

Flexvervoer wordt vaak ingezet in gebieden waar vaste lijndiensten niet rendabel zijn, of op momenten zoals 's avonds of in het weekend, wanneer er te weinig reizigers zijn voor reguliere diensten. Belemmeringen voor het gebruik van flexvervoer zijn onder andere onbekendheid met de dienst en terughoudendheid vanwege de verplichte reservering. Daarnaast kunnen de kosten, zowel voor exploitanten als voor reizigers, een uitdaging vormen. Het is een relatief kostbare vorm van openbaar vervoer, maar in samenhang met Wmo-vervoer of vrijwilligersvervoer kan synergie in de uitvoering nagestreefd worden. De maatschappelijke waarde kan groot zijn als de bereikbaarheid erop vooruitgaat van mensen die geen alternatieve reismogelijkheid hebben. Dit ook in het licht van de trend van toenemende loopafstanden naar de haltes van vaste buslijnen.

Uit onderzoek onder gebruikers van deze diensten van flexvervoer blijkt dat het reserveren vaak een drempel is, met name voor reizigers die een reguliere lijndienst gewend zijn. Ook de gebruiksvriendelijkheid van de app speelt hierbij een grote rol. Het persoonlijke contact met de chauffeur wordt daarentegen vaak als voordeel gezien. In het algemeen geldt dat flexvervoer voor mensen die geen alternatief hebben als een verrijking van het ov-netwerk wordt gezien, terwijl het voor mensen die gewend zijn aan vaste lijnen en een alternatief hebben (bijvoorbeeld auto of fiets) vaak als een belemmering zien.⁷

⁷ KiM 2024. Onderzoek vraagafhankelijk vervoer. Wat vindt de reiziger? Mobycon/Forseti



Bekendheid is ook een belangrijke succesfactor bij flexvervoer. Opname in multimodale reisplanners die door veel mensen gebruikt worden, zoals de NS-planner of 9292, is erg belangrijk voor de vindbaarheid van flexsystemen.

2.3.5. Toegankelijk openbaar vervoer

Het belang van toegankelijk openbaar vervoer wordt in Noord-Holland breed erkend, en er wordt op diverse niveaus gewerkt aan verbeteringen, zoals het aanpassen van bushaltes om deze toegankelijk te maken voor mensen met een beperking. Een belangrijk onderdeel hiervan is het meerjarige provinciale plan dat voortkomt uit het bestuursakkoord toegankelijkheid. Noord-Holland telt ongeveer 3000 bushaltes, waarvan momenteel 40% (stand april 2024) voldoet aan de toegankelijkheidsnormen.

Om deze doelstellingen te bereiken, biedt de provincie een subsidieregeling aan wegbeheerders. Deze subsidie ondersteunt de aanleg of aanpassing van bushaltes volgens de richtlijnen van CROW. Deze regeling is onlangs vastgesteld voor de hele Provincie en richt zich op haltes die nieuw worden aangelegd in het kader van het jaarlijkse vervoerplan. Dit programma is onderdeel van een bredere en meerjarige strategie om het ov-netwerk inclusiever te maken.

In Schagen werkt de gemeente samen met het Gehandicaptenplatform Schagen om haltes en andere openbare ruimten toegankelijk te maken. Het platform signaleert knelpunten en speelt een belangrijke rol in de prioritering van verbeteringen, hoewel deze aandacht vooral op de kern Schagen is gericht. Voor het buitengebied en omliggende dorpen is momenteel relatief gezien minder aandacht. Hier zitten nu periodieke investeringen achter, maar nog niet structureel. Om de haltetoegeankelijkheid in de regio naar een hoger plan te tillen is het als eerste stap nodig een totaaloverzicht van de toegankelijkheid van haltes in de Kop te maken (zie aanbevelingen in hoofdstuk 3).

2.3.6. Betaalbaar openbaar vervoer

De provincie Noord-Holland heeft onlangs een Tarievenvisie ov vastgesteld. Hiermee maakt de provincie keuzes voor de tarieven die in het Noord-Hollandse ov gelden, met als doel om enerzijds een overzichtelijker en begrijpelijker tariefsysteem met minder verschillen tussen de concessies te realiseren, en anderzijds invulling te geven aan het doel 'betaalbaar ov' uit de Visie Publieke Mobiliteit. Eén van de keuzes die regionaal gemaakt in de vormgeving voor het nieuwe tariefstelsel is het bieden van korting aan doelgroepen, waaronder minima. De provincie geeft hierin aan dat het initiatief hiervoor in eerste instantie bij de gemeenten ligt, omdat sociale steun voor deze doelgroep in eerste instantie een gemeentelijke aangelegenheid is. Gemeenten kunnen via de vervoerder vervoer inkopen en dit verspreiden onder de minima in hun gemeente. De provincie gaat vervolgens met de gemeenten in gesprek om te onderzoeken wat zij nodig hebben om over te gaan tot een eigen minimaproduct. Dat provinciale minimaproducten voor het ov wel degelijk mogelijk zijn is recent bewezen in Utrecht (65+'ers met een smalle beurs) en in Limburg en ook in Groningen en Drenthe wordt gewerkt aan een ov-product voor mensen met een smalle beurs dat in de hele provincie geldt. Draagvlak bij en samenwerking met de gemeenten is daarin dan wel essentieel. Een kanttekening daarbij is dat het ov-aanbod op sommige plekken matig is en dat aandacht voor betaalbaarheid van andere vervoersvormen ook nodig is.

Kinderen tot 12 jaar reizen in Noord-Holland-Noord net als in veel andere concessies gratis met het regionaal openbaar vervoer.



2.3.7. Nieuwe concessie vanaf 2028

De nieuwe concessie Noordwest Noord-Holland (NWNH) zal de opvolger zijn van de huidige concessies Noord-Holland en Haarlem-IJmond.⁸ Deze concessiegebieden worden samengevoegd om de concessie aantrekkelijker te maken voor potentiële inschrijvers. De nieuwe concessie zal vanaf juli 2028 ingaan en kent een looptijd van 10 jaar. Momenteel worden de voorbereidingen getroffen voor de aanbesteding van deze concessie, met het vaststellen van de nota van uitgangspunten en het opstellen van het ontwerp-programma van eisen (PvE). Daarmee wordt de inhoudelijke invulling van de concessie steeds concreter met minimeisen op gebied van o.a. uitvoering, materieel, duurzaamheid, marketing, tarieven en cetera. De gunning van de concessie is voorzien voor december 2026.

Ov-concessie of publieke mobiliteit?

De invulling van de nieuwe concessie zal in de lijn zijn van de Visie Publieke Mobiliteit, en krijgt ook wel de titel *publiekemobiliteitsconcessie*. Inhoudelijk zal de concessie zich echter beperken tot een concessie voor het busvervoer. In de (concept-)nota van uitgangspunten wordt expliciet genoemd dat niet alle onderdelen van de Visie Publieke Mobiliteit door middel van de nieuwe ov-concessie kunnen worden gerealiseerd. De concessie concentreert zich rondom het ov: HOV (R-netlijnen, Plusnet), Basisnet (streekvervoer en buurtbussen) en flexvervoer. Flexvervoer wordt mogelijk op termijn buiten de concessie in samenwerking met gemeentelijk doelgroepenvervoer georganiseerd, maar dit wordt nu nog toekomstperspectief geschetst. De provincie heeft ook een verantwoordelijkheid aan de ‘onderkant van het ov’ wanneer het lijnen strekt of opheft. Hoe breed pakken zij hun rol in publieke mobiliteit en waar kunnen provincie, gemeenten en andere partijen samenwerken?

Rol van de gemeente

De gemeenten zijn zelf niet eindverantwoordelijk voor het openbaar vervoer, maar hebben wel een aantal andere rollen en verantwoordelijkheden die raken aan het openbaar vervoer. De gemeenten hebben een rol als belangenbehartiger en vertegenwoordiger van haar eigen inwoners en daarmee een verantwoordelijkheid om te pleiten voor een goede bereikbaarheid voor alle inwoners en in het bijzonder de meest kwetsbare inwoners. Daarnaast zijn de gemeenten als wegbeheerders een onmisbare partner voor infrastructurele, en verkeersveiligheidsmaatregelen.

Er zijn gedurende de voorbereidingen van de nieuwe ov-concessie, de komende maanden, nog inspraakmogelijkheden voor de gemeenten in het concessiegebied, waarmee zij invulling kunnen geven aan bovengenoemde rollen als het gaat om ov. In mei 2025 wordt het ontwerp-PvE vastgesteld door Gedeputeerde Staten en besproken met Provinciale Staten, waarna de adviesperiode voor het programma van eisen van start gaat (t/m juli 2025). In deze periode kunnen o.a. gemeenten en het reizigersoverleg ROCOV-NH reageren op het ontwerp-programma van eisen. Uiteindelijk stelt Gedeputeerde Staten het bestek inclusief definitief programma van eisen vast in maart 2026, waarna de aanbesteding gepubliceerd wordt en geïnteresseerde partijen kunnen inschrijven.

Maar ook daarna kunnen de gemeenten invloed uitoefenen. Zeker wanneer zij hierin goed samen optrekken, en hun wensen vanuit een eenduidige visie weten te beredeneren, is er altijd een luisterend oor te vinden. Elk jaar wordt het vervoerplan opnieuw tegen het licht gehouden en de provincie benadrukt ook dat de concessie flexibel wordt ingestoken met minimaal 1, en indien nodig 2 of 3 grotere herijkingsmomenten.

⁸ Zie het concept nota van uitgangspunten



Het idee daarbij is dat er tussentijds beter ingespeeld kan worden op ontwikkelingen tijdens de looptijd van het contract.

Kwaliteit voor de Kop in de concessie

De nieuwe concessie bestaat uit meer stedelijk gebied (regio Haarlem-IJmond) en het meer landelijke Noord-Holland-Noord. In stedelijk gebied kan makkelijker economisch rendabeler ov worden gerealiseerd waardoor er ook meer prikkels zijn om hier als inschrijver op de concessie boven op de eisen een goed aanbod van ov te bieden. De publieke mobiliteit in het uitgestrekte landelijk gebied met veel kleine kernen moet met schaarse middelen, weinig reizigers(opbrengsten) en daarmee een lage kostendekkingsgraad⁹ worden vormgegeven. De ervaring leert dat er voor deze ‘onderkant van het ov’ daarom weinig interesse is om kwaliteit boven op de minimeisen te bieden – tegelijkertijd uit de provincie in de concept-nota van uitgangspunten bijvoorbeeld de zorgen over het verdwijnen van voorzieningen uit kleine kernen en de ov-bereikbaarheid van deze kleine kernen, een signaal dat ook uit verschillende interviews en vragenlijsten naar voren kwam.

Het **programma van eisen** beschrijft de minimeisen aan de kwaliteit van de dienstverlening van de vervoerder. Naar verwachting zullen de minimeisen voor bediening van kleine kernen in lijn zijn met de Visie Publieke Mobiliteit: dat komt neer op 6:00 en 1:00 uur altijd een vorm van publieke mobiliteit beschikbaar (dat kan in dit geval HOV, Basisnet of Flex zijn). Een belangrijk deel van de kwaliteit van de concessie zit echter ook in de plannen die inschrijvende vervoerders opstellen, die naast kosten ook meetellen voor de gunning van de concessie (**gunningscriteria**).

Samenvattend “Openbaar vervoer”

Het huidige openbaarvervoeraanbod bestaat uit verschillende verbindingen en vervoersopties. De Helderslijn is een belangrijke spoor-as. Texel is verbonden met het vaste land via een veerdienst. Het regionale openbaar vervoer wordt uitgevoerd door Connexxion/Transdev onder de naam ‘Overal’. Er zijn verschillende streeklijnen, maar geen buslijnen die voor ‘hoogwaardig openbaar vervoer’ kunnen doorgaan. Binnen de Kop bestaan geen flexibele ov-diensten, wel zijn er veel verschillende vrijwilligersinitiatieven.

Het gebruik van ov in de regio is relatief laag ten opzichte van het landelijk gemiddelde.

Noord-Holland-Noord werkt aan het toegankelijker maken van openbaar vervoer en richt zich daarbij op de haltes. De provincie maakt de invoering van gratis of betaalbaar ov voor inwoners met een smalle beurs mogelijk, maar het is aan de gemeenten om dit verder te regelen.

Vanaf 2028 zal de nieuwe concessie ingaan, dit zal een *publiekemobiliteitsconcessie* zijn. Toch staan niet alle onderdelen van de Visie Publieke Mobiliteit in de nieuwe concessie. De nieuwe concessie bestaat uit meer stedelijk gebied (regio Haarlem-IJmond) en het meer landelijke Noord-Holland-Noord. Dit maakt het voor potentiële inschrijvers aantrekkelijker. De komende tijd kunnen gemeenten nog meedenken, maar ook tijdens de concessie blijven er mogelijkheden om invloed uit te oefenen. Het helpt daarbij wanneer gemeenten samen optrekken.

⁹ De huidige kostendekkingsgraad in concessie NHN is 37%; in HIJ is deze 57% (bron: concept-nota van uitgangspunten nieuwe concessie).

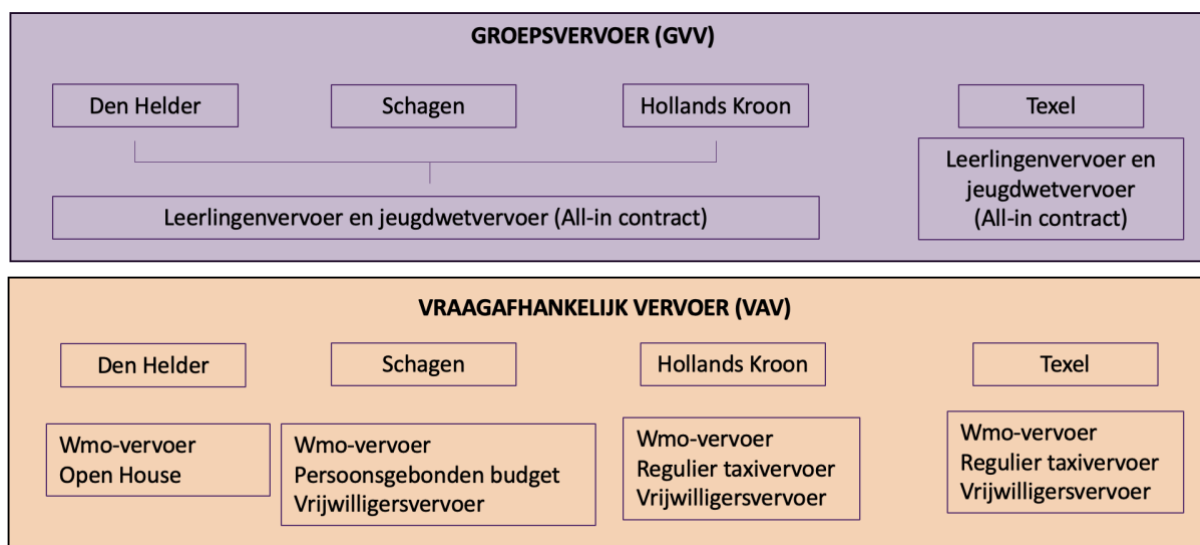


2.4. Doelgroepenvervoer

Het doelgroepenvervoer speelt in heel Nederland een belangrijke rol in het bieden van vervoersmogelijkheden aan (kwetsbare) doelgroepen, die om wat voor reden dan ook niet met eigen vervoer of met het openbaar vervoer op pad kunnen. De verantwoordelijkheid voor het organiseren van vervoer voor deze doelgroepen ligt bij de gemeenten (Wmo-vervoer, leerlingenvervoer, jeugdwetvervoer) – bij dagbestedingsvervoer is de zorgaanbieder doorgaans de opdrachtgever.

2.4.1. Huidige stand van zaken

In de meeste regio's vertaalt die verantwoordelijkheid voor het doelgroepenvervoer zich in contracten die de gemeenten afsluiten met taxibedrijven. In onderstaand schema is te zien hoe de Kopgemeenten verschillende vormen van doelgroepenvervoer georganiseerd hebben – het groepsvervoer hebben de gemeenten Den Helder, Schagen en Hollands Kroon bijvoorbeeld gezamenlijk ingekocht. De organisatie van het vraagafhankelijk vervoer voor inwoners die recht hebben op Wmo-vervoer is juist weer erg versnipperd.



Figuur 6 Huidige organisatie doelgroepenvervoer Kop van Noord-Holland.

2.4.2. Vervoer voor mensen met een Wmo-indicatie

Het vervoer voor mensen met een Wmo-indicatie is in de Kop van Noord-Holland anders georganiseerd dan in de meeste regio's. In slechts enkele regio's in Nederland wordt er niet aanbesteed. In de Kop van Noord-Holland geldt deze uitzondering bij maar liefst 4 gemeenten. Dat mag bijzonder genoemd worden. De gemeenten Den Helder, Schagen en Hollands Kroon hebben ook weer elk een eigen werkwijze.

In **Den Helder** wordt het Wmo-vervoer georganiseerd via een zogenaamde open-house-constructie met zes gecontracteerde vervoerders. Dit betekent dat er geen reguliere aanbestedingsprocedure is toegepast, maar dat meerdere aanbieders zich kunnen aansluiten zolang ze aan de voorwaarden van de gemeente voldoen. *Open house* betekent ook dat reizigers zelf kunnen kiezen met welke vervoerder ze willen reizen. Dit systeem blijft in elk geval tot 2027 van kracht. Wmo-gerechtigden in Den Helder kunnen een taxipas aanvragen waarmee ze recht hebben op 180 ritten per jaar binnen de gemeentegrenzen. Dat is een zeer ruimhartige regeling vergeleken met andere gemeenten in Nederland.



Voor deze ritten geldt geen eigen bijdrage, wat leidt tot veel, soms onnodig, gebruik van het systeem. Er zijn geen voorliggende voorzieningen die het gebruik van de taxipas beperken, waardoor de kosten voor de gemeente oplopen. De gemeenteraad, waarin veel ouderenpartijen vertegenwoordigd zijn, ziet wijzigingen in het huidige systeem (zoals het invoeren van een eigen bijdrage) als een politiek gevoelig onderwerp, terwijl de gemeente de huidige kosten als te hoog ervaart. De prijs per rit ligt relatief laag door het open house-systeem, maar door grote omvang van het gebruik lopen de kosten op. Naast het vele gebruik is er ook weinig controle op oneigenlijk gebruik. Zo is het nu eenvoudig om een rit naar het winkelcentrum via een pinautomaat als twee losse ritten te registreren (naar de pinautomaat en van de pinautomaat naar het winkelcentrum). Of kan het Wmo-vervoer bij wijze van spreken voor meerdere ritten ingezet worden om de inboedel van een inwoner te verhuizen.

In **Schagen** en **Hollands Kroon** is de aanpak anders. Hier wordt geen gebruik gemaakt van een gecontracteerde taxivervoerder voor regulier Wmo-vervoer. In plaats daarvan krijgen Wmo-gerechtigden in Schagen een persoonsgebonden budget (pgb). In Hollands Kroon komt dit ook voor, echter zeer incidenteel. Met dit pgb kunnen zij zelf hun vervoersoplossingen regelen. Een groot deel van het Wmo-vervoer in deze gemeenten wordt opgevangen door vrijwilligersinitiatieven. In Hollands Kroon is de Belbus actief, terwijl Schagen gebruikmaakt van een verzameling vrijwilligersdiensten (zie voor beschrijving vervoerssystemen §2.5 Vrijwilligersvervoer). Bijzonder is dat de gemeente Hollands Kroon subsidie verstrekt aan de Belbus, die deze organisatie gebruikt om een commerciële aanbieder de planning en aansturing te laten doen. De regiekosten (per rit) van de belbus zijn relatief hoog. Wel kent het systeem daarmee een relatief hoge mate van professionalisering (voor een vrijwilligerssysteem).

Voor overige vervoersbehoeften kunnen Wmo-gerechtigden in Schagen en Hollands Kroon commerciële taxi's gebruiken, waarvan de kosten gedeclareerd kunnen worden met bonnetjes bij de gemeente. Het volume van de commerciële taxiritjes is relatief laag mede door de afvang met vrijwilligerssystemen. Het nadeel van de huidige manier van organiseren is dat de gemeente weinig grip heeft op de tarieven en weinig zicht heeft op de data. Dat maakt voldoende toezichthouden en bijsturen lastig.

Voor zowel de reizigers binnen het gecontracteerde systeem van Den Helder als reizigers binnen de vrijwilligerssystemen van Schagen en Hollands Kroon geldt dat de gemeentegrenzen ook de grenzen van het systeem vormen. Voor Wmo-reizigers uit Den Helder geldt bijvoorbeeld dat ze met hun taxipas niet verder kunnen reizen dan de gemeentegrens, terwijl dit volgens de wet wel gefaciliteerd moet worden. En voor reizigers van de Belbus in Hollands Kroon geldt dat deze alleen toegankelijk is voor inwoners van de gemeente Hollands Kroon. Inwoners van Hollands Kroon kunnen met de Belbus weer wel de gemeentegrens over.

De doelgroep die baat heeft bij 'Wmo-achtig' vervoer (ongericht sociaal recreatief vervoer) wordt op **Texel** op meerdere manieren gefaciliteerd: De Texelhopper biedt met halte-haltevervoer fijnmazig en lijngebonden vervoer (en bij uitzondering ook tot de deur), er is vrijwilligersvervoer dat gecoördineerd wordt door een welzijnsorganisatie naar ziekenhuizen op het vaste land, en er is apart Wmo-vervoer via taxi's. De reguliere Wmo-ritten zijn relatief duur, maar de vervoervraag is beperkt.¹⁰ De concurrentie/marktwerking op het eiland is beperkt, wat ervoor zorgt dat de meerwaarde van aanbesteden beperkt is. Hoewel er geen witte vlekken lijken te zijn op Texel, is in het PiM-/Forseti-onderzoek van 2022 geopperd om te onderzoeken of ANWB-automaatje als extra service potentie heeft op het eiland. Dit is (nog) niet van de grond gekomen.

¹⁰ PiM-/ Forseti-advies (2022)



Ondanks de unieke kenmerken van het eiland, geeft de gemeente Texel aan het belangrijk te vinden om daar waar het relevant is, goed de aansluiting te houden met regionale samenwerking met het vaste land.

2.4.3. Leerlingenvervoer

Voor leerlingen die te ver van school wonen is er **leerlingenvervoer**. De ouders krijgen dan een voorziening voor het reizen naar school; een vergoeding voor het zelfstandig reizen met de fiets of het ov. Leerlingen die niet zelfstandig naar school kunnen reizen (bijvoorbeeld doordat ze een beperking hebben en naar speciaal onderwijs moeten) worden vervoerd met het aangepast leerlingenvervoer. Dat vervoer is routegebonden (verloopt volgens vaste routes) en vindt in principe op alle schooldagen van het jaar plaats. In de Kop van Noord-Holland zijn voor het leerlingenvervoer vervoerders gecontracteerd: één contract voor het leerlingenvervoer van de drie Kopgemeenten op het vasteland, en één contract voor het leerlingenvervoer van Texel. Het aandeel leerlingen dat naar speciaal onderwijs gaat ligt in de Kop van Noord-Holland op 7 per 1000 leerlingen, wat in lijn is met het Nederlandse gemiddelde. Het aandeel stijgt wel in heel Nederland en het is ook de verwachting dat die trend zich de komende jaren doorzet. Het kostenniveau van het leerlingenvervoer in de Kop van Noord-Holland ligt in lijn met vergelijkbare landelijke regio's.

Omdat de kosten wel stijgen, het een grote kostenpost is die drukt op de gemeentelijke begroting, en de vervoercapaciteit beperkt is, zetten steeds meer regio's in Nederland in op zelfredzaamheid. Leerlingen die daartoe in staat zijn worden met een persoonlijke aanpak geleerd en gestimuleerd zelfstandig naar hun school te reizen, bijvoorbeeld met het openbaar vervoer of op de fiets. Leerlingen worden daar zelfverzekerder van en het maakt ze klaar voor hun leven ná het leerlingenvervoer – en tegelijkertijd drukt het de relatief hoge kosten van het taxivervoer. In Schagen wordt ook al ingezet op zelfredzaamheid via het programma [MEE op Weg](#). MEE op weg werkt met 'reismaatjes' die samen met leerlingen oefenen zelfstandig naar school te reizen, bijvoorbeeld met ov, fietsend of lopend. Vanuit de consulenten leerlingenvervoer worden leerlingen voor dit programma aangedragen wanneer zij zelf aangeven deel te willen nemen. Ook voor de andere gemeenten kan het interessant zijn hierbij aan te sluiten of vergelijkbare initiatieven te verkennen.

Enkele lange ritten

Bij het tegen het licht houden van de ritten van de leerlingen die naar speciaal onderwijs moeten reizen vanuit hun woonplaats in de Kop valt op dat er ook enkele zeer lange ritten bijzitten. Dit zijn meestal kostbare solo-ritten die de totale kosten van het systeem flink opstuwten. Het is belangrijk om bij het zoeken van een passende onderwijslocatie, ook de reistijd van vervoer als factor mee te wegen. Wanneer een kind soms bijna even lang in een busje zit als dat het op school aanwezig is, is het maar zeer de vraag of die onderwijslocatie zoveel passender is dan een school dichtbij als het welbevinden van een kind vooropgezet wordt.

OV-scan

Met de ov-scan kan ov-potentie voor reizen van leerlingen uit het leerlingenvervoer worden geanalyseerd op basis van hun herkomsten en bestemmingen. Wanneer bekend is welke leerlingen mogelijk met het ov zouden kunnen reizen kan dat de basis vormen voor het inzetten op zelfredzaamheid van deze leerlingen, wat weer leidt tot lagere kosten voor de gemeenten (er zitten minder kinderen in de taxi). Deze ov-scan werkt op basis van verschillende parameters. Aan de hand van die parameters is te spreken van een goed, matig of slecht ov-alternatief. De parameters zijn **maximale reistijd**, **maximale looptijd** van/naar de ov-halte en **maximaal aantal overstappen**.

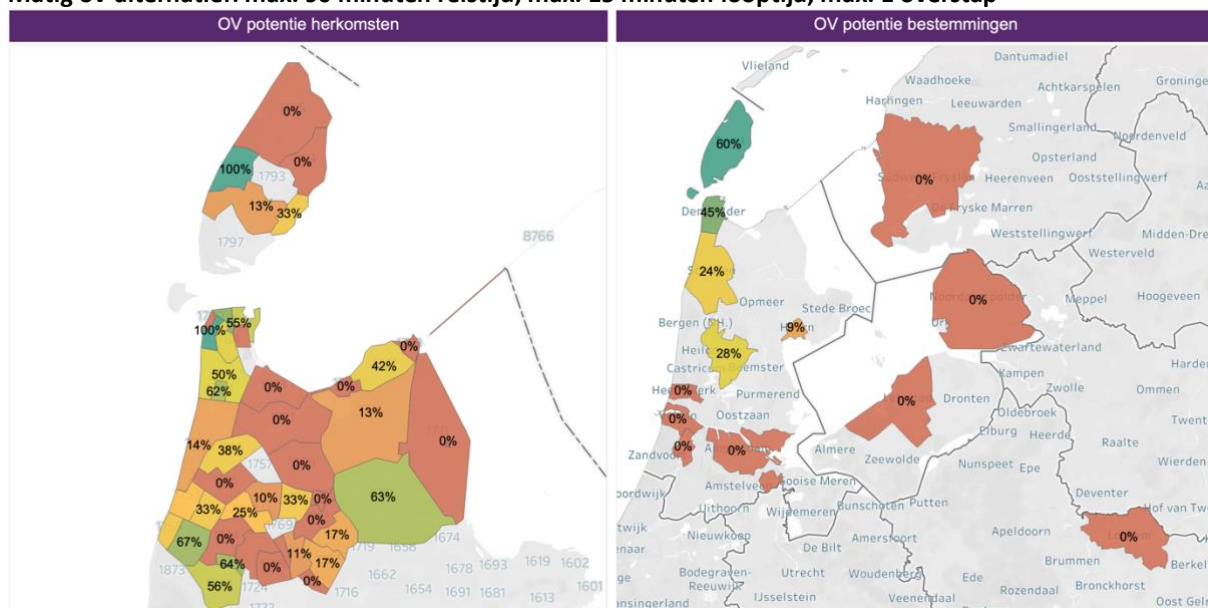


Hieronder is het scenario 'matig ov-alternatief' op de kaart gevisualiseerd – de linker kaart gaat over de herkomsten van leerlingen, de rechterkaarten over hun bestemmingen. De percentages beschrijven hoeveel procent van de leerlingen een ov-alternatief volgens de gestelde parameters heeft. De kaarten voor 'goed ov-alternatief' en 'slecht ov-alternatief' zijn te vinden in bijlage 1.

Enkele kanttekeningen:

- De ov-scan betreft een rekenkundige exercitie en zegt niets over of leerlingen daadwerkelijk in staat zijn zelfstandig te reizen.
- Veel rode vlekken op de kaart met een ov-potentie van 0% lijken alarmerend. Het gaat hier echter om de buitengebieden, waar het niet realistisch is te verwachten dat iedereen met het ov reist. Het ov-aanbod is daar voor iedereen matig.
- De ov-scan werkt op basis van google transit-data. Vormen van flexibel ov zoals de Texelhopper worden hierdoor mogelijk niet goed meegenomen in de analyse.

Matig ov-alternatief: max. 90 minuten reistijd, max. 15 minuten looptijd, max. 1 overstap



Met deze parameters is een gemengd beeld te zien van de ov-potentie. In de gehele Kop is te zien dat voor een deel van de leerlingen het ov een alternatief zou kunnen zijn. Het kan dus handig zijn om te focussen op deze gebieden bij het zoeken naar leerlingen voor wie een transitie naar ov haalbaar zou kunnen zijn.

Door het ontbreken van een goed ov-alternatief, is een transitie naar ov echter lang niet altijd haalbaar en realistisch voor leerlingen van het speciaal onderwijs in deze regio. Daar kan deels wel aan gewerkt worden door bij een herstructurering van het lijnennet de schoollocaties nadrukkelijk mee te nemen. Buiten het ov zijn er ook andere mogelijkheden om te werken aan stappen naar zelfredzaamheid. De wijze waarop leerlingenvervoer wordt ingevuld leidt nu vaak tot taxivervoer als hoofdoptie. Door het moderniseren van de verordening en beleidsregels binnen de gemeenten zal het makkelijker worden om meer alternatieve opties mee te nemen en goed te faciliteren. Dat leidt in de uitvoering tot meer passende oplossingen met initiatieven als opstapplaatsen, fietslessen, aangepaste fietsen, of begeleid en samen fietsen en carpoolen. Hier komen we op terug in de aanbevelingen.



2.4.4. Zorgvervoer naar dagbestedingen

Ook het vervoer van en naar dagbestedingen is onderdeel van het doelgroepenvervoer (dan wel vanuit de Wmo, dan wel vanuit de Wlz). Dagbestedingsvervoer wordt vaak door de zorgaanbieders zelf ingekocht bij vervoerders. De voertuigen die hiervoor worden gebruikt zijn vaak rolstoelvoertuigen. Een enkele grotere zorgaanbieder heeft eigen (rolstoelgeschikte) voertuigen om mensen van en naar de dagbesteding te vervoeren.

Verspreid over de Kop van Noord-Holland zijn er tal van zorgaanbieders, van groot tot klein. Bij elkaar is het een substantieel vervoervolume, maar het is zeer versplinterd georganiseerd. Vaak gaan cliënten bijvoorbeeld meerdere keren per week naar een dagbestedingslocatie. Uitgangspunt is dat de zorgaanbieder van de dagbesteding of dagbehandeling verantwoordelijk is voor het bieden van passend vervoer naar en van de dichtstbijzijnde passende dagbesteding of dagbehandeling. Afhankelijk van het niveau waarop iemand geïndiceerd wordt valt het dagbestedingsvervoer binnen de Wmo (contract via de gemeente) dan wel binnen de Wet langdurige zorg (Wlz) (contract via de zorgverzekeraar).

De contracten die zorgaanbieders met vervoerders afsluiten hoeven niet Europees aanbesteed te worden en zijn vaak kortlopend. De ervaring leert dat het vaak om jaarcontracten gaat die, aan het einde van het jaar weer voor een jaar verlengd worden. Het nadeel is dat het in de praktijk vaak neerkomt op het voortzetten van afspraken onder dezelfde voorwaarden en dat het hier en daar wel eens ontbreekt aan adequaat contractbeheer. Het voordeel is dat er flexibiliteit is om het een keer anders te organiseren als zich een kans voordoet.

Verduurzaming biedt momentum

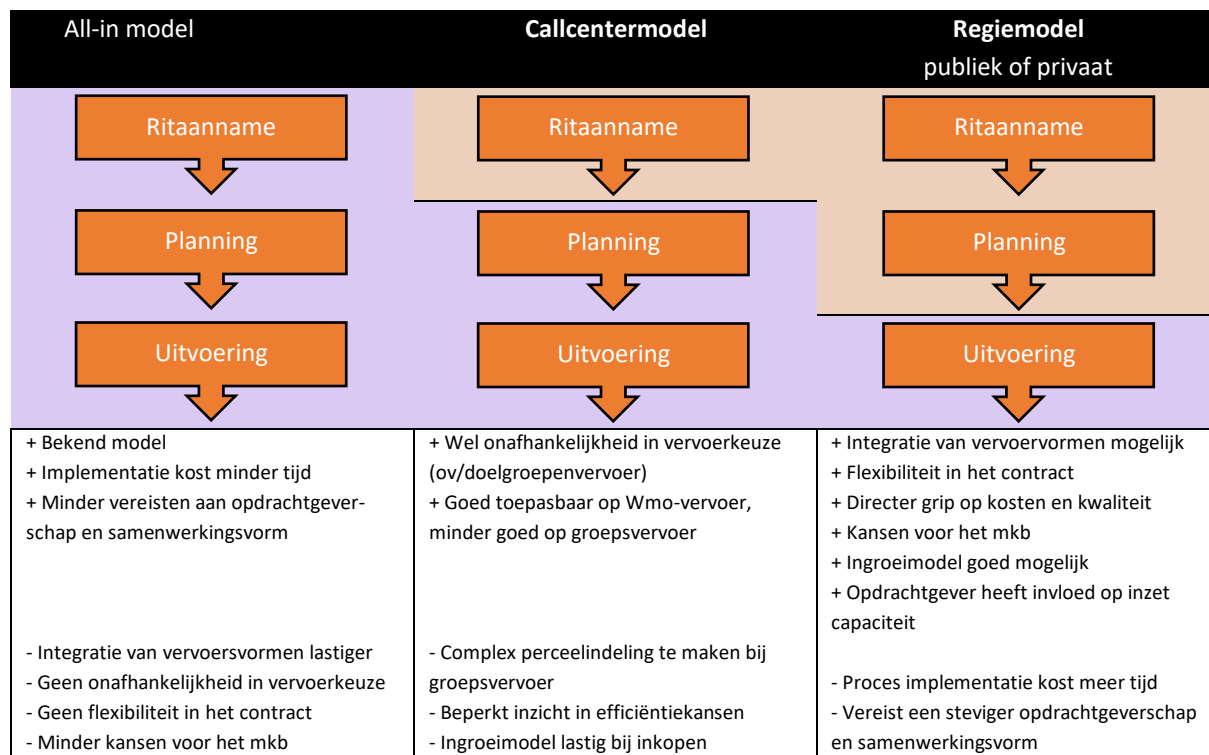
De eisen aan duurzaamheid in zorgvervoer waren de afgelopen jaren over het algemeen minder ambitieus dan in het Wmo- en leerlingenvervoer. De noodzaak was minder hoog omdat het zorgvervoer niet Europees aanbesteed hoeft te worden en de contracten zijn vaak korter van duur. In het zorgvervoer rijden daarom nu nog veel voertuigen met een emissieklasse euro 5. De verhoogde duurzaamheidseisen komen nu ook dichterbij voor het zorgvervoer en dus zit er de komende jaren een grote verduurzaming van het wagenpark aan te komen. Een dergelijke investering vraagt voor vervoerders meer garanties voor de langere termijn. Deze vraag naar meer zekerheid zal leiden tot een vraag naar langere contracten. Bij contracten met een langlopende periode neemt het belang toe van goed en professioneel contractbeheer. En met adequaat contractbeheer ontstaat meer grip op wat er gereden wordt en de mogelijkheid om meer stil te staan bij slimmere samenwerking en combinaties. Dit biedt dus een momentum waar op ingespeeld kan worden, wat we meenemen in onze aanbevelingen.

2.4.5. Aansturing en regie

Vanuit de verschillende gemeenten klinkt de roep om meer regionaal samen te werken op gebied van doelgroepenvervoer, en meer grip te krijgen op de kosten en organisatie en het passend verdelen van vervoerscapaciteit die bij verschillende kleine vervoerssystemen beschikbaar is. Dit belang wordt steeds groter naarmate afstanden tot speciale voorzieningen (gespecialiseerde ziekenhuizen, speciale scholen, specialistische dagbesteding) toenemen. Er zijn verschillende **contracteringsmodellen** op basis waarvan samenwerking tussen en regie over verschillende vormen van vervoer kan worden ingericht. Die contracteringsmodellen gaan uit van verschillende rolverdelingen tussen partijen wat betreft ritaanname, planning en uitvoering van vervoer. In de basis zijn er drie modellen te onderscheiden:



- Bij een **all-in model** worden de ritaanname, planning en uitvoering van het vervoer door één en dezelfde partij uitgevoerd.
- Bij een **callcentermodel** wordt de ritaanname apart georganiseerd om meer onafhankelijkheid te creëren.
- Bij een **regiemodel** worden zowel de ritaanname en planning door een regiecentrale verzorgd en worden ritten kant en klaar naar vervoerders gestuurd. Vervoerders hebben hierbij 1 kerntaak: capaciteit beschikbaar houden en ritten uitvoeren die zij krijgen toegewezen.



De plussen en minnen per aansturingsmodel

Onderdeel van dit project was een workshop waarin verschillende contracteringsmodellen tegen het licht werden gehouden. Hierbij was ambtelijke vertegenwoordiging vanuit de verschillende gemeenten en vanuit de provincie Noord-Holland aanwezig. De conclusie van de workshop was dat er geen enkel model is dat zalmakend is en alle behoeften volledig dekt; elk model kent voor- en nadelen. Cruciaal is het bundelen van expertise en samenwerking op regionaal niveau, bijvoorbeeld op gebied van contractbeheer en specialistische vervoerkennis. In de regio Kop van Noord-Holland komt momenteel al samenwerking tot stand in het fysieke domein, wat kansen biedt om ook doelgroepenvervoer hierop aan te laten sluiten. Het versterken van regionale samenwerking op beleidsniveau en in contractmanagement kan bijdragen aan een efficiënter en toekomstbestendig vervoerssysteem. Gezien de toenemende vraag naar gespecialiseerd vervoer over gemeentegrenzen heen, werd voorgesteld om stappen te zetten richting een gezamenlijke beheerorganisatie en het delen van inzichten, zoals beschreven in eerdere rapporten en ondersteund door initiatieven zoals een verkenning naar RegioRijder (vervoerssysteem in het zuiden van provincie Noord-Holland) als inspiratiebron.



Samenvattend “Doelgroepenvervoer”

Binnen het doelgroepenvervoer is de organisatie per categorie verschillend. Het Wmo-vervoer is anders georganiseerd. Voor het Wmo-vervoer leunen Hollands Kroon en Schagen op het vrijwilligersvervoer dat daar meer dan gemiddeld actief is. In Den Helder is een ander systeem, dat relatief duur is door bovenmatig gebruik. Dat is dan weer grotendeels te verklaren doordat het voor de gebruiker gratis is en dat gebruikers op jaarbasis een groot aantal ritten mogen maken.

Het leerlingenvervoer wordt net als in de meeste andere regio's aanbesteed. De komende jaren is de verwachting dat, net als in de rest van Nederland, het aandeel leerlingen dat naar speciaal onderwijs gaat stijgen. Dat legt potentieel druk op het leerlingenvervoer. Het loont daarom om te onderzoeken waar en bij welke leerlingen gewerkt kan worden aan zelfstandig naar school reizen – Schagen is hier al mee begonnen. Dat kan met het ov, maar ook op de fiets of te voet.

Een deel van het zorgvervoer valt niet onder verantwoordelijkheid van de gemeenten maar onder de zorginstellingen die dagbesteding bieden. Hier is vaak nog een slag te maken in de verduurzaming van het wagenpark. Deze vervoersvorm kent vaak veel rolstoelvervoer.

Er zijn verschillende vormen denkbaar om al deze vormen van vervoer slimmer te organiseren. Cruciaal is het bundelen van expertise en samenwerking op regionaal niveau, bijvoorbeeld op gebied van contractbeheer en specialistische vervoerkennis, maar dat kan op meerdere manieren.

2.5. Vrijwilligersvervoer

In de Kop van Noord-Holland bestaan opvallend veel vervoersdiensten die worden uitgevoerd door vrijwilligers. Naast de buurtbus (onderdeel van de ov-concessie) bestaan er voornamelijk in de gemeenten Schagen en Hollands Kroon diverse vervoerssystemen die géén onderdeel van de ov-concessie zijn. Deze initiatieven vervoeren vaak specifieke doelgroepen op specifieke relaties.

2.5.1. Hollands Kroon: Belbus Noordkop

De Belbus Noordkop is een vrijwilligersvervoersorganisatie in de gemeente Hollands Kroon. Dit initiatief is opgericht in 2010 (met in 2012 de eerste ritten). De Belbus maakt ritten naar allerlei bestemmingen: een groot deel gaat naar zorginstellingen, maar ook meer sociale ritten komen voor. Vooral ouderen maken gebruik van de Belbus, maar soms ook andere doelgroepen.

De Belbus rijdt in het gebied tussen Den Helder, Hoorn en Alkmaar maar bedient enkel inwoners van Hollands Kroon. Om gebruik te kunnen maken van de dienst dienen inwoners lid te worden van de Belbus; er zijn momenteel ca. 1.600 leden. Het lidmaatschap kost €17,50 per jaar. Daarnaast betaalt de reiziger €0,35 per gereden kilometer en reist men minimaal 3 kilometer. De Belbus heeft 9 voertuigen, waarvan 2 rolstoelgeschikt.



Systeemkenmerken

Bedieningsgebied: Noord-Holland ten noorden van Alkmaar/Hoorn

Bedieningstijden: maandag t/m zondag 6:00 – 24:00 uur

Reserveren: uiterlijk de dag voor de reis voor 12:00 uur, telefonisch of via de website

Ritprijs: €0,35 per kilometer (min. 3 kilometer)

Lidmaatschap: verplicht; alleen inwoners van gemeente Hollands Kroon kunnen lid worden

Rolstoelvervoer: ja

Er wordt per jaar ca. 350.000 km met de Belbus afgelegd over 23.000 ritten. Een gemiddelde rit is daarmee ongeveer 15 km lang.

Vrijwilligers

Momenteel heeft de Belbus 85 vrijwillige chauffeurs. Chauffeurs die op de rolstoelvoertuigen rijden hebben de cursus veilig rolstoelvervoer (Code VVR) gevolgd.

Financiën en afspraken

De gemeente Hollands Kroon subsidieert jaarlijks ca. €300.000,- aan de Belbus. Daarnaast heeft de Belbus jaarlijks ca. €150.000 aan eigen inkomsten uit lidmaatschapsgelden en ritprijzen.

Knelpunten/bedreigingen

- Doorverwijzing dagbesteding legt druk op systeem (veel op dinsdag en donderdag), een extra bus zou hierbij kunnen helpen maar de actieradius is een bottleneck
- Hoge brandstofprijzen sinds start oorlog in Oekraïne, en relatief hoge regiekosten per rit
- Vergrijzing is een bedreiging, maar ook een kans
- Lage bezettingsgraad door uitgestrektheid gebied – het helpt daarbij niet dat enkel inwoners van Hollands Kroon de Belbus kunnen gebruiken, maar dat heeft te maken met het beperkte budget.
- De Belbus is een goedkoper alternatief dan professioneel Wmo-vervoer, maar is in de huidige vorm tegelijkertijd relatief kostbaar voor een vrijwilligerssysteem.
- De subsidiestroom staat op gespannen voet met aanbestedingsregels.

Kansen:

- Opschaling / uitbreiding naar meer gemeenten kan meer stabiliteit creëren qua financiering
- Voor Den Helder kan de belbus ook ritten bieden die de gemeentegrens paseren
- In het kader van Publieke Mobiliteit kan ook samenwerking met de provincie en de nieuwe concessie mogelijk nieuwe kansen bieden.

2.5.2. Schagen: een verzameling aan systeempjes

Mede doordat Schagen een fusiegemeente is waar alle voormalige gemeenten ook al eigen vervoerssystemen hadden is er nu een verzameling aan verschillende systemen binnen de gemeente. Er wordt nagedacht over hoe dat systeem klaar kan zijn voor de toekomst: zowel vanuit de regionale uitdagingen op gebied van bereikbaarheid en (publieke) mobiliteit als vanuit het nieuw vastgestelde seniorenbeleid van de gemeente. De volgende organisaties bieden in de gemeente vervoer aan, allen van deur tot deur:



	60+ Bus	Seniorenbus	Graag Gedaan
Bedieningsgebied	stad Schagen	Driehoek Alkmaar/Den Helder/Hoorn	Verschillende afdelingen per dorp(en)
Bedieningstijden	Ma – vr 9:00-22:00 Za – zo 9:00-18:00	Ma – za overdag	
Reserveren	1 werkdag van tevoren telefonisch		
Ritprijs	€ 1,- of € 1,50 per rit	€ 0,33 per km, min. € 3	
Lidmaatschap	Nee	Ja	
Rolstoelvervoer?	Nee	Ja	Nee
Aantal vrijwilligers	Ca. 25 chauffeurs en 6 telefonisten	Ca. 15 vrijwilligers	
Ritten per jaar	10.000 – 11.000		

Als onderdeel van dit onderzoek is met de Schagense vrijwilligersvervoerorganisaties een bijeenkomst georganiseerd waarbij verschillende gemeenschappelijke uitdagingen voor het vrijwilligersvervoer besproken werden.

Opgaven voor de toekomst

De algehele indruk is dat er vooral heel veel al goed gaat, en dat het niet nodig is allerlei dingen heel anders te gaan doen. Toch kwamen er verschillende gemeenschappelijke opgaven voor de toekomst naar voren waar alle organisaties mee te maken krijgen: zo wordt het steeds moeilijker om **voldoende vrijwilligers** te vinden, terwijl de vraag naar vervoer alleen maar zal groeien door de vergrijzing. Hoewel sommige organisaties, zoals de 60+ Bus, succesvol nieuwe vrijwilligers weten te werven, is dat lang niet overal het geval. Samenwerking op dit vlak kan daarom kansen bieden om de continuïteit van het vervoer ook in de toekomst te kunnen waarborgen.

Voldoende voertuigcapaciteit wordt ook als een knelpunt ervaren, en dan met name waar het gaat om **voldoende rolstoelbussen**. De vraag hiernaar is hoger dan het beschikbare aanbod. Dat komt mede door het dagbestedingsvervoer, waar soms ook vrijwilligersdiensten met hun schaarse rolstoelcapaciteit voor worden ingezet. Er is ook zorg over de **inzet van elektrische busjes**: worden deze in de toekomst te zwaar om met een regulier rijbewijs te mogen besturen? Verder zou **beter informatievoorziening** helpen, bijvoorbeeld door makelaars nieuwe inwoners te wijzen op vervoersmogelijkheden of het verspreiden van een vervoersboekje via huisbezoeken van Wonen+Welzijn.

Al met al is samenwerking essentieel, en dat gaat hand in hand met **innovatie**. Sommige afdelingen van Graag Gedaan plannen hun vervoer bijvoorbeeld nog handmatig op papier. Zeker als het vrijwilligersvervoer aansluiting moet vinden bij grootschaligere vormen van publieke mobiliteit is hier nog een innovatieslag te maken.

2.5.3. Noordkop-hopper: initiatief tot samenwerkingen

De Noordkop-Hopper is een flexibel vervoersinitiatief dat in de gemeenten Schagen, Hollands Kroon en Den Helder een breed scala aan reizigers zou moeten bedienen, inclusief mensen met een rolstoel. Deze Hopper **rijdt nog niet**, maar het concept is op hoofdlijnen door de initiatiefnemers uitgewerkt. De initiatiefnemers waren eerder actief in de regio bij het opzetten van verschillende buurtbussen, en in de lokale politiek.



Om het systeem Noordkop-Hopper ook van op papier naar de praktijk te brengen is uiteraard ook financiering nodig, daar is op dit moment nog geen zicht op.

De visie achter de Noordkop-Hopper is om de vele verschillende (vrijwilligers)vervoersystemen in de regio te bundelen en onder één systeem onder te brengen qua merknaam (Noordkop-Hopper), voertuigen en vrijwilligers. De kenmerken van al het vervoer zouden worden geharmoniseerd: kleinschalig vraagafhankelijk vervoer dat voor iedereen tot 1 uur van tevoren te reserveren is online of telefonisch. De reiziger betaalt € 0,30 per kilometer en de vrijwillige chauffeurs krijgen € 5 per uur vergoed.

Ook routegebonden vervoer zoals leerlingenvervoer en de bestaande buurtbussen zouden bij de Noordkop-Hopper ondergebracht worden (van deze voertuigen gebruik maken; voor leerlingenvervoer wordt wel gebruik gemaakt van professionele chauffeurs). Doel is om zo veel mogelijk te combineren en zo een efficiënt en duidelijk vervoersysteem te introduceren.

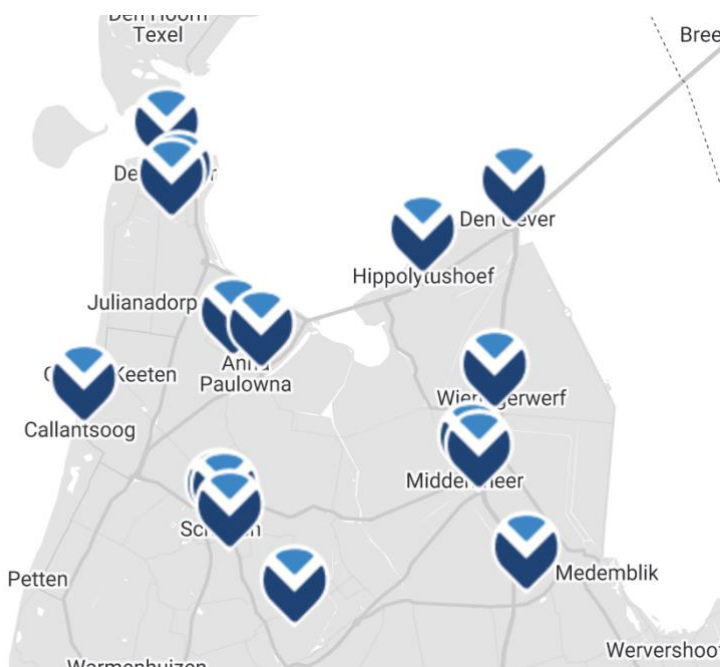
Aan enthousiasme is bij de initiatiefnemers geen gebrek en hun idee sluit aan bij het idee dat in de regio leeft over meer samenwerking tussen vervoerssystemen. Er zijn echter wel wat hobbels te nemen voordat de Noordkop-Hopper daadwerkelijk toegevoegde waarde kan bieden. Verschillende financieringsstromen zoals Wmo-budgetten van de gemeenten en ov-budgetten van de provincie zouden moeten worden samengevoegd. Een groot risico zit in de opzet van de Noordkop-Hopper. Het idee is dat kleinere vrijwilligersorganisaties zouden kunnen opgaan in de Hopper, maar dit roept vragen op over hun zelfstandigheid en operationele structuren in hoe dit zich verhoudt tot de professionele taximarkt. De vrijwilligerssystemen delen niet allemaal dit enthousiasme. De kracht van de verschillende vrijwilligersorganisaties zit juist in dat ze goed zijn in de specifieke vervoersrelaties en doelgroepen die zij bedienen. Of voor het wegnemen van de barrières tussen de verschillende vrijwilligerssystemen het samenvoegen van alle organisaties de juiste weg is die inspeelt op de behoeften van inwoners is nog maar de vraag. Het onderbrengen van alle systemen onder de Noordkop-Hopper kan juist averechts werken als het gaat om de betrokkenheid van de vrijwilligers en de beheersbaarheid. De gedachte van samenwerking is wel waardevol, maar dat mag niet te veel ten koste gaan van de eigenheid van de vrijwilligerssystemen.

Samenvattend “Vrijwilligersvervoer”

In de Kop van Noord-Holland bestaan verschillende vormen van vrijwilligersvervoer. Deze systemen functioneren over het algemeen goed, maar de toekomstvastheid is soms discutabel. Meer afstemming en samenwerking zou waardevol kunnen zijn, waarbij oog blijft voor de eigenheid van verschillende systemen maar wel van elkaar geleerd wordt en systemen elkaar kunnen helpen, bijvoorbeeld bij werven van vrijwilligers. Vrijwilligersvervoer vangt in Schagen en Hollands Kroon het Wmo-vervoer op, en daar loopt men soms tegen de grenzen van de capaciteit aan.



3. MOBIPUNTEN EN DEELMOBILITEIT



Figuur 7 Kaart met verschillende locaties van Mobipunten (bron: website Mobipunten, 2024)

Mobipunten is de naam van een hub-concept in de Kop van Noord-Holland dat gericht is op het verbeteren van de mobiliteit, met name in gebieden waar het openbaar vervoer beperkt is. Mobipunten is in 2020 opgezet met behulp van EU-subsidie in Noord-Holland. Mobipunten zijn fysieke locaties waar verschillende vormen van mobiliteit samenkomen, zoals openbaar vervoer, deelauto's, fietsen en andere deelmobiliteit. Het doel is om de zogenaamde "first en last mile" problemen op te lossen, oftewel het gemakkelijker maken voor mensen om van hun huis naar het openbaar vervoer te komen en andersom. Momenteel zijn er 16 Mobipunten in de gemeenten Den Helder, Hollands Kroon en Schagen (zie figuur 8). Mobipunten is een BV in eigendom van deze gemeenten.

Ontwikkeling

De Mobipunten zijn aanvankelijk op 17 locaties in de Kop van Noord-Holland geplaatst. Deze locaties bleken echter niet allemaal even succesvol (in hoeveelheid gebruik); sommige stonden op afgelegen plekken en zagen er onaantrekkelijk uit. Hierdoor is besloten om de minder functionele locaties te sluiten en over te schakelen naar een meer gestroomlijnde aanpak. Hierbij werd recent ook de landelijke hub-uitstraling ingevoerd voor de Mobipunten, zodat de hubs herkenbaarder worden – ook voor bezoek van buiten de regio.

De verbinding met vast ov

Een belangrijk aspect van Mobipunten is de relatie met het openbaar vervoer. De locaties van de Mobipunten zijn zodanig gekozen dat ze een aanvulling vormen op bestaande openbaar vervoerslijnen. Het idee is dat mensen via de Mobipunten gemakkelijker toegang hebben tot openbaar vervoer, vooral in gebieden waar de frequentie van bussen of treinen laag is. Mobipunten maken het mogelijk om de mobiliteitsbehoefte van inwoners en bedrijven beter te verbinden met het bestaande ov-netwerk door oplossingen voor first- en last-mile laagdrempelig en overzichtelijk aan te bieden.



Samenwerking: marktpartijen, bedrijven, provincie en gemeenten

De provincie heeft een hubstrategie vastgesteld, waar Mobipunten op in moet haken om klaar te zijn voor de lange termijn. De provincie Noord-Holland heeft met de hubstrategie gekozen voor de 'corridorbenadering'¹¹: het ontwikkelen van hubs op basis van corridors, zoals de spoorlijn naar Den Helder en belangrijke HOV-assen. Deze aanpak waarborgt de samenwerking met en betrokkenheid van partners zoals (in geval van hubs bij stations) de NS of ProRail.

Mobipunten worden gerund in samenwerking met diverse marktpartijen, zoals aanbieders van deelmobiliteit. Deze partijen bepalen mede welk type vervoer op welke hub beschikbaar wordt gesteld. Daarnaast worden er gesprekken gevoerd met bedrijven om abonnementen op deelmobiliteit aan te bieden, wat kan bijdragen aan de financiële levensvatbaarheid van specifieke Mobipunten. Voor Mobipunten is het belangrijk om op termijn financieel duurzaam te zijn, wat betekent dat de kosten van exploitatie gedekt moeten worden door een combinatie van inkomsten uit vervoer en subsidies.

De betrokkenheid van de gemeenten is ook cruciaal voor het succes van Mobipunten. De gemeenten zijn eigenaars van de mobiliteitsmiddelen en ontvangen de Europese subsidies. Ze dragen momenteel echter nog weinig bij aan de verdere richting van het project. Dit kan veranderen naarmate de Mobipunten verder geïntegreerd worden in de bredere mobiliteitsstrategieën van de regio. Er zijn regelmatig overleggen met mobiliteitsambtenaren van de gemeenten en de provincie om de voortgang en uitdagingen van het project te bespreken, zoals in het kader van de Helderse Lijn of tijdelijke maatregelen zoals deelfietsen bij wegwerkzaamheden.

Uitdagingen en toekomst

De toekomst van Mobipunten in de Kop van Noord-Holland kent nog enkele uitdagingen. Hoewel het project voor de komende drie jaar gesubsidieerd is, wordt er nu al nagedacht over de periode daarna. Het doel is om Mobipunten financieel zelfredzaam te maken, wellicht door een publiek-private samenwerking, waarbij zowel exploitanten als overheden bijdragen aan de kosten. Omdat de markt niet uit zichzelf invulling zal geven aan bijv. het bereikbaar houden van kleine kernen (omdat dit onrendabel is) zou een dergelijke publiek-private samenwerking een goed idee kunnen zijn. Dat zou dus een hybride businessmodel zijn, waarin maatschappelijke doelstellingen, zoals duurzaamheid, inclusie en bereikbaarheid, hand in hand gaan met commerciële doelen.

Elektrificatie van het wagenpark van deelauto's is een andere uitdaging waar Mobipunten zich op moet voorbereiden. Daarnaast speelt samenwerking met lokale gemeenschappen een belangrijke rol, waar mogelijk nog meer uitgehaald kan worden. In sommige dorpen wordt al samengewerkt met vrijwilligersorganisaties om bijvoorbeeld initiatieven zoals "Onze Auto", een deelaautoservice, te stimuleren. Het is essentieel dat de Mobipunten aansluiten bij de behoeften van de lokale bevolking en dat er goed contact is met de diverse lokale partijen.

Samenvattend "Mobipunten en deelmobiliteit"

De Kop van Noord-Holland heeft een hubconcept dat Mobipunten heet, een initiatief van de gemeenten. Op Mobipunten komen verschillende vormen van first- en lastmile vervoer samen, zoals deelauto's en deelfietsen. Er is de uitdaging om in de toekomst de financiering rond te krijgen. Dat is een uitdaging in landelijk gebied, waar deelmobiliteitaanbieders hu product lastig rendabel kunnen aanbieden.

¹¹ CROW Syllabus ontwikkeling hubs, 2024. Andere voorkomende benaderingen zijn de concessiebenadering en de organisatiebenadering.



3.1. Meerrijddiensten

Meerijden of carpoolen bestaat al decennia: met elkaar meerijden zodat lege stoelen in privé-auto's worden gevuld. In sommige dorpen en buurten weten inwoners elkaar tegenwoordig voor vervoersvragen te vinden via buurt-Whatsappgroepjes. Maar wanneer carpoolen in een meer georganiseerd verband wordt gebracht kan het worden opgewaardeerd tot een echt slimme aanvulling zijn op het bestaande vervoersaanbod, en zo deel worden van publieke mobiliteit die voor alle inwoners beschikbaar is.

Carpoolen is in een nieuw jasje gegoten waarbij met een app vraag en aanbod van vervoer bij elkaar worden gebracht: meerrijders weten zo bestuurders van privéauto's te vinden. Deze ontwikkeling is overgewaaid uit het buitenland met o.a. het Deense Nabogo en het Franse Karos, en landt ook steeds vaker in verschillende Nederlandse regio's. In de Kop van Noord-Holland is georganiseerd carpoolen nog niet als zodanig actief.

Principe

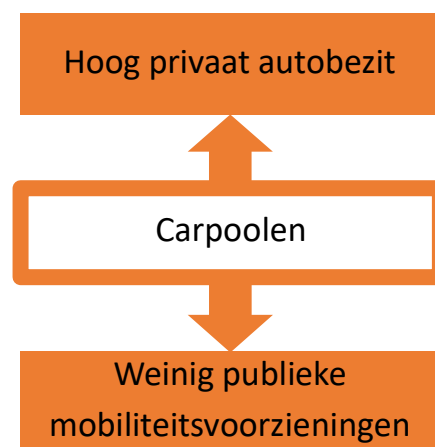
Carpoolen kan een passende vervoersoplossing zijn in regio's met een hoog privaat autobezit en relatief beperkte publieke mobiliteitsvoorzieningen – dat zijn doorgaans landelijke gebieden. Via een app kunnen bestuurders hun ritten aanbieden en kunnen meerrijders hun rit boeken. De precieze spelregels verschillen tussen verschillende aanbieders. Bij Nabogo ontvangt de bestuurder €2,- voor elke meegenomen reiziger.

Succesvolle pilots

In verschillende regio's in Nederland is de afgelopen jaren volop geëxperimenteerd met georganiseerd carpoolen. Uit evaluaties van de pilots in West-Brabant en in Zeeland bleek dat voor bijna alle gemaakte carpoolritten gold dat ze geen ov-alternatief hadden. Wanneer de bus 's avonds stopte met rijden, was er juist een kleine piek te zien in het aantal ritten met de carpoolapp. Carpoolen en ov kunnen elkaar dus heel goed aanvullen en beconcurreren elkaar niet. Dit terwijl het gebruik gedurende de verschillende pilots gestaag toenam.

Samenhang met publieke mobiliteit

Zeker wanneer de samenwerking met platforms als Karos of Nabogo wordt gezocht die zorgen voor het platform en de promotie van de dienst kan meerijden echt een toevoeging aan het palet van publieke mobiliteit zijn. Er hangt echter voor de opdrachtgevende overheid een prijskaartje aan, of dat nu gemeente of provincie is. In geval van Nabogo betaalt de opdrachtgever (in eerste instantie) een fee van enkele euro's per rit. Het is voor de opdrachtgever van belang dat dit geen extra kosten zijn, maar dat er juist een slim kostenvoordeel uit gehaald kan worden. Meerijden kan bijvoorbeeld dure ov-vangnet/Flex-ritten opvangen voor een fractie van de prijs. Hiervoor is goede integratie met andere vormen van publieke mobiliteit essentieel. In Denemarken, waar Nabogo ook actief is, is carpoolen geïntegreerd in de nationale reisplanner. Wanneer een reiziger een reis plant en er is geen regulier ov-reisadvies beschikbaar wordt eerst gekeken of er een carpoolrit beschikbaar is voordat een ov-vangnet/flexadvies naar voren komt. Zo zit er toegevoegde waarde in carpoolen voor zowel de reiziger als de opdrachtgever. Voor gemeentelijke vormen van publieke mobiliteit (doelgroepenvervoer) kan carpoolen op vergelijkbare wijze van meerwaarde zijn en past het in de trend van zelfredzaamheid die zowel in leerlingenvervoer als Wmo-vervoer gaande is.



Figuur 8 Carpoolen vult een leemte tussen vraag en aanbod van vervoer.



Samenvattend “Meerijddiensten”

Carpoolen is al decennia een eenvoudige manier om lege stoelen in privéauto's te benutten, maar met moderne apps zoals Nabogo of Karos kan het worden gepositioneerd als een slimme aanvulling op publieke mobiliteit. Deze platforms koppelen vraag en aanbod en bieden een oplossing voor landelijke regio's met veel privéautobezit en beperkt ov. Pilots in West-Brabant en Zeeland tonen aan dat carpoolen het ov goed aanvult, met een piek in gebruik wanneer ov niet beschikbaar is. Met integratie in reisplanners en slimme inzet kan carpoolen niet alleen reizigers beter bedienen, maar ook kosten besparen voor overheden, bijvoorbeeld door dure ov-vangnetritten te vervangen. In de Kop van Noord-Holland biedt deze aanpak kansen om publieke mobiliteit verder te versterken.

3.2. Wat mist er voor wie?

3.2.1. Witte vlekken

Met regulier taxivervoer voor Schagen en Den Helder is er dekking voor het gehele gebied, maar dit wil niet zeggen dat reizigers altijd kunnen reizen wanneer zij dit wensen. Witte vlekken doen zich met name voor indien vervoer de gemeentegrenzen overschrijdt én minder dan 25 km lang zijn óf op momenten dat er veel vraag naar vervoer is, maar de beschikbaarheid beperkt is. Ook aan de randen van de dag en op zondag zijn de vervoersmogelijkheden beperkt.

In het PiM/Forseti-onderzoek is recentelijk nog een witte vlekken-analyse gemaakt waarin de volgende voorbeelden naar boven kwamen:

- Reizigers uit de gemeente Den Helder kunnen geen gebruik maken van de vervoerspas als zij buiten de gemeentegrenzen reizen en is er geen vrijwilligersinitiatief anders dan de Seniorenbus, die slechts één bus heeft. De Seniorenbus bestrijkt het hele gebied met dit ene voertuig, hierdoor bestaat de kans dat deze niet beschikbaar is op momenten dat men er gebruik van wil maken.
- De 60+ bus is alleen voor vervoer binnen de stad Schagen en niet beschikbaar voor rolstoelers.
- De Belbus Noordkop kan veel reizigers uit Hollands Kroon bedienen maar kent met 10 voertuigen ook een beperkte capaciteit én sommige plaatsen vallen buiten het vervoersgebied en zijn niet ver genoeg weg voor het gebruik van Valysvervoer.
- Op Texel is er voldoende aanbod, maar de Texelhopper rijdt niet van deur tot deur. Het regulier taxivervoer is op het eiland voor handen, maar het is niet ondenkbaar dat de lokale vervoerder(s) selectief zijn in de ritten die ze aannemen omdat zij -zeker in drukke tijden- keuze hebben over de te rijden ritten.

Bovenstaande analyse geeft duiding aan een aantal specifieke tekortkomingen in de dekking van de lokale vervoerssystemen. Witte vlekken worden in de praktijk echter nog vaker veroorzaakt door mentale, financiële of fysieke beperkingen. Daarom voerde Mobycon afgelopen maanden voor de provincie een onderzoek uit naar ‘Mobiliteitsrechtvaardigheid’ over de scheve verdeling van het mobiliteitsaanbod en adoptatie over de bevolking van Noord-Holland.



3.2.2. Mobiliteitsrechtvaardigheid

Mobycon heeft onlangs aan meer dan tweeduizend inwoners in Noord-Holland gevraagd naar problemen die zij ervaren om van A naar B te komen. Voorbeelden daarvan zijn een gevoel van onveiligheid en stress, niet willen of kunnen fietsen, ontoegankelijkheid, te weinig geld of het afhankelijk zijn van anderen. Dat zijn allemaal voorbeelden van problemen waar Noord-Hollanders tegen aan lopen.

10% ervaart mobiliteitsarmoede

Uit het onderzoek komt naar voren dat 10% van de inwoners van Noord-Holland zo veel belemmeringen ervaren met mobiliteit dat het invloed heeft op hun dagelijks leven. Ze kunnen bijvoorbeeld niet goed bij vrienden, familie, werk of school komen. Daar tegenover staan ongeveer 50% van de inwoners die vrijwel geen belemmeringen in hun mobiliteit ervaren.

De overige 40% valt in een of meerdere van 6 populatiegroepen die al wel belemmeringen ervaren op het gebied van mobiliteit, maar op dit moment zich nog wel kunnen verplaatsen. Deze groepen zijn niet gebaseerd op iemands eigenschappen (leeftijd, inkomen, etc.) maar op welke problemen diegene ervaart op het gebied van mobiliteit: fysieke beperkingen, ontoegankelijke leefomgeving, afhankelijkheid, niet kunnen fietsen, betaalbaarheid en ongerustheid. Deze mensen lopen al wel risico om mobiliteitsarmoede te ervaren. Mensen die in meerdere groepen tegelijkertijd vallen hebben een hogere kans om ook mobiliteitsarmoede te ervaren.

Dit onderzoek van Mobycon naar de ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid leidt tot, in elk geval, een aantal aandachtspunten voor de uitvoering van de visie op Publieke Mobiliteit.

- De fysiek beperkte reiziger en afhankelijke reiziger is gebaat bij flexibel en kleinschalig vervoer op lokale korte afstanden. De provincie zou samen met gemeenten en regio's, kunnen inzetten op het versterken van de **korte reizen**.
- Voor de prijsgevoelige reiziger vormen kosten van mobiliteit een belemmering. In de gesprekken kwam de wens en het nut van het uitgeven van busabonnementen aan mensen met een laag inkomen naar voren. Het liefste ook binnen de spits, om mensen op hun werkplek te laten komen. Er kan nog onderzocht worden hoe we het hele Publieke Mobiliteitssysteem betaalbaarder maken. Armoedebelief valt onder de wettelijke taak van gemeenten. Een korting op het ov is niet meteen een oplossing in de Kop4-gemeenten, omdat er niet altijd ov beschikbaar is. Korting op publieke mobiliteit zou wel een uitkomst kunnen bieden.
- In de gesprekken is naar voren gekomen dat betrouwbaarheid en gebruiksgemak belangrijk zijn voor bijvoorbeeld de ongeruste reiziger en de fysiek beperkte reiziger. De bestaande systemen kunnen op deze aspecten getoetst worden. Het flexvervoer kan onderdeel worden van een nieuwe ov-concessie of er worden aparte afspraken gemaakt tussen de provincie en haar partners. Hoe dan ook moet er vastgelegd worden hoe betrouwbaarheid en gebruiksgemak geborgd worden bij het aanbieden van flexibel vervoer.
- Op verschillende manieren zorgen vrijwilligers ervoor dat Noord-Hollanders, ondanks dat ze een belemmering ervaren, op hun plaats van bestemming komen. Denk bijvoorbeeld aan de vrijwilligers die een buurtbus of belbus rijden, fietsles geven, fietsen opknappen, als maatje in het openbaar vervoer meereizen of de boodschappen voor de buren doen. Het inzichtelijk maken van het aanbod is belangrijk. Tijdens de bijeenkomst met vrijwilligers kwam naar voren dat er een boekje met vrijwilligerssystemen is. In deze moderne tijd zijn er tal van mogelijkheden om dit nog beter kenbaar te maken.
- Volgens de visie op Publieke Mobiliteit vormen hubs en ov-knooppunten de schakels tussen kleinschalig flexibel vervoer en het plusnet. Met name de kleinere hubs, waar vandaan ook deelmobiliteit gebruikt kan worden, zijn niet vanzelfsprekend te gebruiken door iedereen.



Samenvattend “Wat mist er voor wie?”

In het PIM/Forseti-onderzoek is al een analyse gemaakt van witte vlekken. Met name aan de randen van de dag en in het weekend is het aanbod beperkt, ook voor rolstoelers is het aanbod beperkt en daarnaast rijden de lokale systemen niet altijd over de eigen gemeentegrens heen. Witte vlekken ontstaan niet alleen door niet dekkende beschikbaarheid van het vervoer. Ook mentale, financiële en fysieke beperkingen spelen een belangrijke rol of mensen wel of niet van A naar B kunnen komen.

Mobycon heeft in de Provincie Noord-Holland onderzoek gedaan naar de belemmeringen die reizigers tegen komen. Hier kwam uit dat 10% van de inwoners last heeft van mobiliteitsarmoede: ze kunnen niet altijd alle plekken die ze willen bezoeken bereiken. 40% van de inwoners heeft nog geen last van mobiliteitsarmoede, maar ervaart al wel belemmeringen: fysieke beperkingen, ontoegankelijke leefomgeving, afhankelijkheid, niet fietsen, betaalbaarheid en ongerustheid. Dit zijn zaken waarmee rekening moet worden gehouden met het opstellen van een toekomstplan Publieke Mobiliteit.

3.3. Concluderend

- De grijze druk in Noord-Holland Noord neemt toe van 41% in 2024 tot 56% in 2040 (Regiobeeld Noord-Holland Noord, 2023). Het is te verwachten dat deze veranderingen in demografie hun weerslag zullen hebben op mobiliteit.
- Door gezamenlijke uitdagingen wordt er al nauw samengewerkt tussen de vier gemeenten Den Helder, Schagen, Hollands Kroon en Texel op het gebied van het Sociaal Domein.
- Het openbaar vervoernetwerk is op de Helderse lijn na in een groot deel van het gebied zeer beperkt tot een buurtbus, een lijn die slechts 1 keer per uur rijdt of vrijwilligersinitiatieven die op afroep rijden.
- Het openbaar vervoer gebruik in de regio is relatief laag ten opzichte van de rest van Nederland.
- Naast de vaste verbindingen tussen de grote kernen is ook een aanvullend onderliggend netwerk nodig dat op afroep rijdt en naast directe verbindingen ook een *last mile* – functie biedt.
- De invulling van vraag gestuurd vervoer vereist een integrale benadering van verschillende vervoerssystemen, die momenteel weinig op elkaar zijn afgestemd. De verschillende vormen van openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en vrijwilligersvervoer worden gefinancierd en beheerd door verschillende overheden, wat samenwerking bewerkelijk maakt.
- Bij de invulling van het onderliggende vervoernetwerk van vervoer op afroep / flexvervoer zijn gemeenten en provincie nog zoekende als het gaat om samenwerking en regie op publieke mobiliteit.
- De komende tijd kunnen gemeenten meedenken over de nieuwe ov-concessie, maar ook tijdens de concessie blijven er mogelijkheden om invloed uit te oefenen. De nieuwe concessie wordt een samenvoeging met het meer verstedelijkte gebied Haarlem-IJmond.
- Het Wmo-vervoer is in alle gemeenten anders georganiseerd
 - Den Helder kent een *Open House*-constructie en geen eigen bijdrage. Hierdoor is er weinig grip op de oplopende kosten;
 - In Schagen en Hollands Kroon is er een persoonsgebonden budget. In Hollands Kroon vangt de belbus veel Wmo-vervoer op en in Schagen is er een waaier aan vrijwilligerssystemen die veel Wmo-vervoer afvangt. Overige vervoerbehoefden kunnen mensen vervullen door commerciële taxidiensten te bellen. Inzicht in de kosten en data is een aandachtspunt.



- Op Texel biedt de Texelhopper met halte-haltevervoer fijnmazig en lijngebonden vervoer (en bij uitzondering ook tot de deur), er is vrijwilligersvervoer dat gecoördineerd wordt door een welzijnsorganisatie naar ziekenhuizen op het vaste land, en er is apart Wmo-vervoer via taxi's.
- Leerlingenvervoer en jeugdwetvervoer wordt in alle Kop4-gemeenten geregeld in een all-in contract. De aantallen gebruikers en de kosten groeien, gelijk met het landelijke beeld. Er wordt al bijvoorbeeld gewerkt met Mee op Weg om kinderen zelfstandig te laten leren reizen. Aandacht voor de omslag naar zelfredzaamheid blijft een kans om verder uit te bouwen.
- Zorgvervoer hoeft niet aanbesteed te worden en wordt vrij *low profile* uitgevoerd, in de praktijk vaak via jaarcontracten die stilzwijgend verlengd worden. In het zorgvervoer worden onder andere rolstoelbussen ingezet voor soms maar een paar uur per dag. Synergie met andere systemen is er nog nauwelijks.
- De omslag naar verduurzaming komt nu snel dichterbij en dat heeft impact op het zorgvervoer. De interesse naar langlopende contracten zal toenemen, om investeringen over een langere periode te kunnen uitsmeren. Grotere contracten vragen ook contractbeheer. Dat biedt kansen en momentum om anders met zorgvervoer om te gaan en verbinding en samenwerking te zoeken.
- Er zijn diverse aansturingsmodellen om doelgroepenvervoer mee te organiseren. Cruciaal is het bundelen van expertise en samenwerking op regionaal niveau, bijvoorbeeld op gebied van contractbeheer en specialistische vervoerkennis.
- Het versterken van regionale samenwerking op beleidsniveau en in contractmanagement kan bijdragen aan een efficiënter en toekomstbestendig vervoerssysteem.
- Er is relatief veel vrijwilligersvervoer beschikbaar in de regio voor mensen die geen eigen vervoer kunnen organiseren.
 - In Hollands Kroon is de Belbus Noordkop actief met 85 vrijwilligers en 1600 leden (alleen inwoners van Hollands Kroon) een van de grotere initiatieven; De belbus rijdt in de hele regio.
 - In Schagen zijn meerdere initiatieven actief, waaronder de 60+bus, Graag gedaan en de Seniorenbus
- Belangrijke uitdagingen voor vrijwilligersinitiatieven zijn:
 - Werving van voldoende vrijwilligers
 - Groei van gebruikers, ook met oog op vergrijzing
 - Adequate informatievoorziening en vindbaarheid
 - Capaciteit en onderhoud van voertuigen en in het bijzonder rolstoelvoertuigen
 - Verduurzaming
 - Samenwerking
- De NoordKop-Hopper is een idee van een groep enthousiaste mensen dat nog niet rijdt maar ambitie heeft om meer harmonisatie van vrijwilligerssystemen te realiseren. Om dit te realiseren zijn nog wel wat hobbels te nemen, omdat bijvoorbeeld het enthousiasme voor harmonisatie niet bij alle vrijwilligersinitiatieven gedeeld wordt. Het verkennen naar samenwerking en het elkaar versterken blijft wel evident.
- Mobipunten zijn fysieke locaties waar verschillende vormen van mobiliteit samenkomen, zoals openbaar vervoer, deelauto's, fietsen en andere deelmobiliteit. Het doel is om de zogenaamde "first en last mile" problemen op te lossen. De Mobipunten worden in de landelijk uniforme Mijksenaar-stijl voor hubs uitgevoerd en voorlopig met EU-subsidie wordt dit project in Noord-Holland uitgerold.
- De toekomst van Mobipunten in de Kop van Noord-Holland kent nog enkele uitdagingen. Hoewel het project voor de komende drie jaar gesubsidieerd is, wordt er nu al nagedacht over de periode daarna. Het doel is om Mobipunten financieel zelfredzaam te maken, wellicht door een publiek-private samenwerking, waarbij zowel exploitanten als overheden bijdragen aan de kosten.
- In steeds meer regio's wordt georganiseerd carpoolen gepromoot. Vooral in landelijke gebieden met een hoog autobezit en weinig publieke mobiliteitsvoorzieningen. In Noord Holland Noord rijden mensen wel



veel met elkaar mee, maar liggen er mogelijk ook kansen om de potentie van vraag en aanbod van carpoolen beter te benutten.

- Naast aanwijsbare witte vlekken in het aanbod op basis van tijd en plaats spelen andere barrières een grotere rol als het gaat om wel of niet kunnen komen van A naar B. 10% van de inwoners van Noord-Holland ervaart mobiliteitsarmoede.
 - Fysieke, mentale en financiële beperkingen zijn daarbij een belangrijk aandachtspunt.
 - Voor kwetsbare reizigers en mensen met weinig alternatieve opties zijn korte reisafstanden vaak de belangrijkste reisrelaties.
 - Vanzelfsprekendheid, gebruiksgemak en vindbaarheid worden ook genoemd als cruciale punten waarvoor meer aandacht nodig is.



4. AANBEVELINGEN

Nu er een beeld is van het totale vervoeraanbod in de Kop van Noord-Holland en we ook de belangrijkste uitdagingen en aandachtspunten hebben benoemd, zetten we in dit hoofdstuk een set van aanbevelingen uiteen. Daarbij zetten we in op zowel *quick wins* als kansrijke ontwikkelrichtingen voor de langere termijn.

4.1. Organisatie en regie

Aanbeveling 1

Werk stap voor stap toe naar een regionaal beheerbureau om meer zicht en regie te krijgen op de onderlinge afstemming tussen alle vervoerssystemen en deze laat aansluiten bij de visie van de provincie.



Er is in de loop der jaren een grote verscheidenheid aan (vrijwillige) vervoerssystemen ontstaan in de Kop van Noord-Holland. De versnippering is groot en dat maakt het opschalen, de borging en grip op de kwaliteit en kosten een uitdaging. Gelet op o.a. de vergrijzing, neemt het belang echter toe van een goed onderliggend vervoernetwerk in de regio.

Om meer samenwerking en regie te organiseren is samenwerkingsruimte nodig in nieuwe contractvormen. De start van een nieuwe concessie kan als aanleiding dienen om de basis te leggen voor meer regionale samenwerking in een beheerorganisatie. Hierbij kan aangesloten worden bij bestaande regionale samenwerkingen.

Als stip op de horizon en ter inspiratie noemen we hier **RegioRijder** als voorbeeld:

Best practice – RegioRijder

RegioRijder is een vervoerssysteem in het zuiden van de provincie Noord-Holland (de gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Velsen en Zandvoort) dat Wmo-vervoer voor ca. 7.000 actieve gebruikers en leerlingenvervoer voor ca. 1.400 leerlingen verzorgt. Doelen van RegioRijder zijn om slimmer om te gaan met beschikbare vervoerscapaciteit en het aanbieden van een reisadviesfunctie om de meest passende vervoersvorm voor de rit van de reiziger aan te kunnen bieden. Het contractmanagement van verschillende vervoersvormen in de regio zijn bij RegioRijder onder één dak terecht gekomen. Naast doelgroepenvervoer wordt in de gemeente Haarlemmermeer ook aanvullend openbaar vervoer (flexvervoer) uitgevoerd door RegioRijder.

Het regionaal contractmanagementteam (RCT) is de opdrachtgever voor RegioRijder namens de gemeenten. RCT beheert het vervoerssysteem als geheel: ze zijn verantwoordelijk voor aanbesteden en contractmanagement en het contact met de acht gemeenten, en zijn eveneens verantwoordelijk voor de doorontwikkeling van RegioRijder, zoals het toevoegen van nieuwe vervoersvormen. RegioRijder zelf bestaat uit twee componenten: de regie (uitgevoerd door Qarin en RMC) en het vervoer (uitgevoerd door Atax de Vries en Munckhof).

Het oprichten van het RCT als centrale partij die het vervoerssysteem namens de verschillende gemeenten beheert heeft niet alleen tot een hogere standaard voor contractmanagement in de regio geleid, maar maakt ook dat er in het kader van 'aanvullend openbaar vervoer' (flexvervoer en vrijwilligersvervoer) één organisatie is die voor bijvoorbeeld de provincie het aanspreekpunt kan zijn. In de toekomst worden de ov-concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland-Noord samengevoegd.



In de regio Haarlem-IJmond is RegioRijder zoals hierboven genoemd al actief; die organisatie kan in de nieuwe samengevoegde concessie ook een rol als partner voor het kleinschalige collectief vervoer vervullen.

4.2. Vast ov

Aanbeveling 2

Benadruk als gemeenten tijdens de inspraakperiode op de ov-concessie het opnemen van een plan voor het landelijk gebied, een plan voor doelgroepen en een plan voor het betrekken van lokale initiatieven in zowel het programma van eisen als in het gunningsmodel voor de nieuwe concessie.



Het programma van eisen voor de nieuwe concessie is niet het enige document op basis waarvan de kwaliteit van het openbaar vervoer voor de komende jaren bepaald zal worden. De inschrijvende vervoerders dienen bij hun inschrijving meestal ook allerlei kwalitatieve plannen in die beoordeeld worden op basis van gunningcriteria. Voordat de aanbesteding van de nieuwe concessie de markt op gaat hebben gemeenten nog de mogelijkheid om inspraak te leveren op de ov-concessie.

Het thema 'publieke mobiliteit' krijgt absoluut aandacht van de provincie Noord-Holland. De hamvraag is echter in hoeverre dit concreet wordt uitgewerkt in de uitvraag voor de nieuwe ov-concessie. Voor de Kop van Noord-Holland, is het echter zaak om, daar waar lijngebonden ov budgettair niet uit kan, goede alternatieven te krijgen om de bereikbaarheid te garanderen. Het is belangrijk dat in termen van bereikbaarheid gesproken wordt. En hier ook eisen aan gesteld worden. Het is van belang dat inschrijvers hierop uitgedaagd worden.

Het is voor inschrijvers aantrekkelijk om vooral in te zetten op kwaliteit voor de dikkere stromen reizigers in meer stedelijk gebied. Om inschrijvers op de concessie uit te dagen ook goed na te denken over hun oplossingen in het landelijk gebied of voor speciale doelgroepen kan dat ook als gunningscriterium worden uitgevraagd. Op die manier telt een goed plan op dit gebied mee in de gunning en is de kans dat een partij met een realistisch plan op dit gebied de aanbesteding wint groter. Door bewijslast uit te vragen en hen SMART te laten formuleren, kan zoveel mogelijk worden geborgd dat het om haalbare plannen gaat.

Verschillende varianten zijn denkbaar: een plan voor het bedienen van het landelijk gebied, een plan voor het bedienen van speciale doelgroepen, een plan voor het betrekken of ondersteunen van lokale (vrijwilligers)initiatieven. Daarbij kan ook concrete oplossingen uitgevraagd worden om de bestaande systemen **meer zichtbaar en vindbaar** te maken of te ondersteunen met het vastleggen van data.

Ook is het mogelijk een concrete **voorbeeldcasus** voor te leggen, waarbij een samenwerking tussen ov en doelgroepenvervoer wordt uitgevraagd, waarbij gevraagd kan worden welke dilemma's de inschrijver verwacht en hoe daarmee slim omgegaan kan worden. Zeker omdat de provincie zelf nog zoekende is wat te eisen op dit gebied (bijvoorbeeld wanneer het gaat om Flexvervoer) kan het een goed idee zijn dit expliciet in de aanbesteding mee te nemen en marktpartijen hierop uit te dagen. Wanneer de provincie dit zelf in het conceptprogramma van eisen niet opvoert hebben de gemeenten de kans om dit in de adviesfase (eerste helft van 2025) nog aan de Provincie te adviseren.

De flexibele aard van de nieuwe concessie, die elke drie jaar een herijkmoment kent, geeft de regio en gemeenten de gelegenheid om ook gedurende de looptijd van de concessie de aandacht op de bediening van het landelijk gebied te blijven vestigen. De basis hiervoor wordt echter nu al gelegd tijdens de aanbesteding van de concessie.



Aanbeveling 3

Zorg voor goede borging nieuwe en bestaande buurtbusinitiatieven, zet in op nieuwe verbindingen op missing links zoals Schagen – Petten.

De regio kent al een aantal buurtbuslijnen en meerdere buurtbusverenigingen die georganiseerd zijn onder een koepelvereniging. De buurtbus vult doorgaans de minder drukbezette verbindingen in met kleiner materieel gereden door vrijwillige chauffeurs. Wel is er (doorgaans) een vaste dienstregeling zoals bij een reguliere lijnbus. Uit in het kader van dit onderzoek ingevulde vragenlijsten bleek dat vanuit meerdere dorpen in de Kop de meerwaarde van de buurtbus gevoeld wordt. Er is behoefte aan aanvullende verbindingen, zoals tussen Schagen en Petten (Petten ligt in de gemeente Schagen).

De buurtbus is deel van de concessie. Dat betekent dat het opdrachtgeverschap bij de provincie ligt en dat ook de financieringsstromen via de provincie lopen. De opdrachtnemer (dus de ov-vervoerder) heeft de plicht om voor het materieel van de buurtbus te zorgen en de buurtbusvereniging te ondersteunen met bijvoorbeeld planning van de dienstregeling. De buurtbus is vaak een fijnmazige vorm van lijngebonden ov (meer dan de reguliere streekbus) die kleine kernen bedient en daarmee van belang is van de leefbaarheid in die kleinere kernen. Daarmee heeft ook de gemeente belang bij het voortbestaan van de buurtbus.

Ook al is de buurtbus deel van de ov-concessie, wellicht kunnen de gemeenten een grotere rol spelen in het faciliteren van eventuele nieuwe buurtbussen (bijvoorbeeld Schagen – Petten) in de opstartfase, en het ondersteunen van de bestaande buurtbussen. Dat kan bijvoorbeeld op het gebied van vrijwilligerswerving. Hiermee kan de buurtbus een blijvende bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van de regio.



Figuur 9 Buurtbus in Schagen.

Aanbeveling 4

Ga (boven)regionaal aan de slag met betaalbaar ov voor mensen met een smalle beurs.

De provincie Noord-Holland heeft met de nieuwe tarievenvisie een opening gecreëerd voor een ov-product dat mensen met een smalle beurs kan ondersteunen in de ov-concessies die onder de verantwoordelijkheid van de provincie vallen. Hoewel de provincie het initiatief mogelijk maakt, ligt de daadwerkelijke verantwoordelijkheid voor de uitvoering bij de gemeenten. Dat komt voort uit de taakverdeling: armoedebelid hoort bij gemeenten, onder meer omdat zij privacygevoelige gegevens van inwoners beheren en de loketfunctie vervullen voor allerlei regelingen. De provincie heeft niet de structuur om zulke maatwerkondersteuning te bieden.

Zo'n ov-product kan veel betekenen. Het helpt mobiliteitsarmoede tegengaan, vooral in gebieden waar voorzieningen ver van elkaar liggen. Tegelijk kan het lege stoelen in de bus vullen, wat het openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden efficiënter maakt. Omdat het gericht is op lange afstanden, concurreert het ook niet met



duurzamere alternatieven zoals de fiets. Het is raadzaam om dit regionaal op te pakken, zodat niet iedere gemeente afzonderlijk een regeling hoeft te bedenken en in te richten (zij betalen er wel voor). Dat bevordert niet alleen de samenwerking, maar voorkomt ook versnippering van het aanbod waardoor ook een financieel aantrekkelijker afspraak met de ov-vervoerder kan worden gemaakt.

Best practice – ‘iedereen is welkom’, Groningen en Drenthe

In de provincies Groningen en Drenthe is het OV-bureau Groningen Drenthe (OVBGD) als opdrachtgever voor het regionaal ov bezig met het invoeren van een ov-propositie gericht op mensen met een smalle beurs in Groningen en Drenthe. Het doel is mobiliteitsarmoede te verminderen en maatschappelijke participatie te vergroten door betaalbaar openbaar vervoer aan te bieden. De regeling die het OV-bureau in eerste instantie had voorgesteld bouwt voort op eerdere successen, zoals de *Meedoen Pas* in Het Hogeland en Eemsdelta, en biedt gratis ov na 9.00 uur doordeweeks en de hele dag in het weekend. Deze ov-pas zou beschikbaar zijn voor inwoners met een inkomen tot 100% van de bijstandsnorm, met een mogelijke uitbreiding tot 120%. Voordelen die worden genoemd zijn een betere bereikbaarheid van voorzieningen en sociaal contact, het vullen van lege stoelen in het ov, en mogelijke besparingen op Wmo-vervoer. Er zijn echter ook uitdagingen. De financiering blijft een knelpunt; gemeenten worstelen met hun budgetten en zoeken naar aanvullende subsidies, bijvoorbeeld vanuit provinciale programma's of Regiodeals. Het OV-bureau treedt op als initiatiefnemer en verbinder van de verschillende gemeenten die verschillend tegen dit product aankijken. Daarom wordt het ov-product, dat vanaf 2025 ingevoerd moet gaan worden, na onderzoek van Mobycon en Forseti nog aangescherpt. Die aanscherpingen richten zich op flexibiliteit en samenwerking. Gemeenten kunnen zelf inkomensgrenzen vaststellen om de regeling aan hun armoedebeleid te koppelen. Het toevoegen van NS-treinen binnen de regio kan een waardevolle aanvulling zijn, hoewel dit kostenverhogend werkt. Het rapport pleit ook voor een eenvoudige aanvraagprocedure en goede lokale en regionale coördinatie om het gebruik te stimuleren en kosten onder controle te houden. Hiermee kan de regeling bijdragen aan een inclusiever vervoersaanbod in Groningen en Drenthe.

Een aandachtspunt in deze regio is dat het aanbod van ov op sommige verbindingen niet aantrekkelijk is of geheel ontbreekt. Daarom is het goed om niet enkel aandacht te hebben voor betaalbaar openbaar vervoer, maar voor betaalbaarheid van publieke mobiliteit in zijn algemeenheid. Dat betekent dat ook in eventueel toekomstige flexvervoersystemen dezelfde ov-tariefafspraken moeten gelden - maar ook de vrijwilligerssystemen betaalbaar moeten blijven, desnoods voor inwoners onder een bepaalde inkomensgrens, voor zover dat nu nog niet gebeurt. Dat laatste is iets dat ook regionaal (de gemeenten onderling) opgepakt kan worden, maar waar de provincie in beginsel niet bij betrokken is.

Aanbeveling 5

Inventariseer de toegankelijkheid van bestaande haltes minimaal 1 keer per 2 jaar.

Het centraal haltebestand van het NDOV¹² kan op basis hiervan bijgewerkt worden. Het aantal haltes is beperkt en dit is met een veldverkenning eenvoudig te realiseren. Daarmee is de toegankelijkheidsinformatie ook in alle reisinformatiesystemen up-to-date. Ook kunnen belangenbehartigers, zoals het gehandicaptenplatform Schagen meewerken, en kunnen wensen voor toekomstige aanpassingen bij bepaalde haltes geprioriteerd worden.

¹² Nationale Data Openbaar Vervoer



Best practice – haltescan Maassluis – Vlaardingen – Schiedam

In 2023 ronderde Mobycon een inventarisatie af rond alle bushaltes in de gemeenten Maassluis-Vlaardingen en Schiedam. Hierbij werd een aparte status toegekend aan haltes die dichtbij zorgvoorzieningen gelegen zijn. De inventarisatie bestond uit digitaal deskresearch, een veldverkenning en interviews met belangenbehartigers (gehandicaptenplatforms). Het leverde behalve een update van de haltedata ook inzicht op in de prioritering van toekomstige maatregelen.¹³

4.3. Flex ov**Aanbeveling 6**

Overweeg of Flex overal in de Kop van Noord-Holland moet worden aangeboden en hoe dit zich verhoudt tot het aanwezige vrijwilligersvervoer.



Flexvervoer kan een waardevolle oplossing zijn voor zowel reizigers als opdrachtgevers. Het biedt fijnmazig vervoer dicht bij de reiziger, terwijl de opdrachtgever wordt ontlast van het laten rijden van lege bussen. Dit maakt het een meer vraaggerichte aanpak die goed kan aansluiten bij de behoeften van de reiziger.

Toch is de stap van geen aanbod naar overal flexvervoer, zoals geschetst in de Visie Publieke Mobiliteit van de provincie, aanzienlijk. Deze visie stelt dat tussen 6:00 en 1:00 overal publieke mobiliteit beschikbaar moet zijn, wat in de Kop van Noord-Holland een flinke uitbreiding van het huidige aanbod zou betekenen. Het systeem kent uitdagingen: flexvervoer is per reiziger relatief duur, omdat de vraag vaak versnipperd is en ritten moeilijk te combineren zijn. Bovendien is het nodig om reizigers te overtuigen de overstap naar flexvervoer te maken en de barrières uit hoofdstuk 2 te overkomen, wat extra inspanningen en tijd vraagt.

Een bijkomende beperking is het gebrek aan synergie met doelgroepenvervoer in de Kop van Noord-Holland, omdat dat daar niet in de gebruikelijke vorm aanwezig is. Hierdoor is het zeer de vraag of het realistisch is om flexvervoer overal in de regio aangeboden kan worden. In sommige gevallen lijkt het bestaande aanbod van vrijwilligersdiensten al voor een groot deel aan de fijnmazige vervoersvraag te voldoen. De bedieningseis (tussen 6:00 en 1:00 uur) hoeft mogelijk niet voor de hele dag met flex ingevuld te worden: mogelijk kan vrijwilligersvervoer hier ook een rol van betekenis in spelen. Een kans is om de Noordkophopper onder regie van een samenwerkingsverband (zie hoofdstuk 5) ondersteuning te laten bieden aan diverse vrijwilligersinitiatieven.

Flexvervoer versus vrijwilligersvervoer

Met de aanwezigheid van een uitgebreid netwerk van vrijwilligersinitiatieven ligt het volgens ons niet meteen voor de hand om hiermee de 'concurrentie' aan te gaan door flexvervoer te introduceren. Dat is ook de voornaamste reden dat er, buiten Texel, geen flexvervoer wordt aangeboden in de Kop. Het is wel interessant om te onderzoeken hoe flexvervoer mogelijk vrijwilligers kan ondersteunen of versterken. Een buurtbus kan in principe ook vraaggestuurd rijden en doordat zij afwijken van een vaste route, daarmee een groter gebied bedienen en meer reisopties bieden, zoals in de Twentse gemeente Rijssen-Holten.¹⁴ Ook in de gemeente Harderberg werken Mobycon en Forseti momenteel een vergelijkbare 'flexibilisering' van een buurtbus uit. Vrijwilligersorganisatie geven aan moeite te hebben om genoeg aanwas van vrijwilligers te organiseren en met

¹³ [Inventarisatie toegankelijkheid haltes Mobycon](#)

¹⁴ [FlexRRReis \(voorheen Twentsflex\)](#)



beperkte openingstijden zijn zij maar beperkt of helemaal niet beschikbaar in de weekenden of randen van de dag. Ook op technisch vlak kan uitwisseling van systemen kansen bieden voor vrijwilligers.

Aanbeveling 7

Stel duidelijke eisen aan Flex waar het wél onderdeel is van de ov-concessie.

In veel programma's van eisen voor ov-concessies gaat verreweg de meeste aandacht uit naar het vaste ov. Dat is logisch, want dat is de bulk van het vervoer. In een grote ov-concessie wordt flexvervoer dan al snel een bijzaak. En doordat het relatief kostbaar vervoer is per reiziger, zit er een rem op innovatie en kwaliteit. Door onvoldoende minimale kwaliteitscriteria op te stellen in het programma van eisen ontstaat er ook nog eens weinig kwaliteit en doorontwikkeling in de komende tien jaar als het gaat om bijvoorbeeld de manier van reserveren en de vindbaarheid. Dit terwijl het juist bekend is dat het flex-product hiermee minder aantrekkelijk wordt en dat dit barrières opwerpt voor bepaalde reizigers.

Het is dus goed om als gemeenten tijdens de adviesfase voor het programma van eisen scherp te zijn op specificaties en criteria voor het flexvervoer. Waar het gaat om de app zouden eisen bijvoorbeeld kunnen gaan over (digitale) toegankelijkheid, gebruiksvriendelijkheid, stabiliteit en snelheid. Of bepaalde functionaliteiten zouden kunnen worden geëist, zoals het tonen van een actuele vertrek- en aankomsttijd zodat de klant realtime kan zien hoe laat hij/zij wordt opgehaald, eisen ten aanzien van de vindbaarheid via platforms die mensen in de Kop ook daadwerkelijk gebruiken, zoals reisplanners 9292 en de NS-app. (Dus niet alleen via de website van de ov-vervoerder). Want als systemen niet vindbaar zijn, bestaan ze ook niet voor de gebruiker.

4.4. Doelgroepenvervoer

Aanbeveling 8

Hervorm het Wmo-vervoer van Den Helder met geleidelijke maatregelen om tekorten en gebruik te beheersen.

Het Wmo-systeem van Den Helder is kostbaar voor de gemeente, onder meer door het ontbreken van een eigen bijdrage waardoor veel onnodige ritten worden gemaakt.

Om de overgang naar een nieuw systeem in Den Helder geleidelijk en draaglijk te maken, is het aan te raden in te zetten op een combinatie van maatregelen die het vrijwilligersvervoer versterken als voorliggende voorziening voor het Wmo-systeem, en die de regionale samenhang verbeteren. Een belangrijk onderdeel hiervan is het verkennen van een vrijwilligerssysteem als voorliggende voorziening dat ook in staat is over de gemeentegrens heen vervoer te organiseren.

Daarnaast kan het huidige Wmo-vervoersysteem worden uitgebreid met een lage eigen bijdrage en 'in ruil daarvoor' een verruiming van de reikwijdte tot 25 kilometer, in plaats van de beperking tot de gemeentegrens. De invoering van een eigen bijdrage is niet bedoeld om extra inkomsten te genereren, maar om een drempel te creëren die selectiever gebruik stimuleert, zodat alleen noodzakelijk vervoer wordt aangevraagd. Tegelijk kan een Belbus worden ingezet voor vervoer over gemeentegrenzen, bijvoorbeeld overeenkomstig het concept zoals dat in Hollands Kroon aangeboden wordt, of er kan een samenwerking met de belbus van Hollands Kroon



verkend worden. Het leveren van vrijwilligers vanuit Den Helder om de belbus te ondersteunen, kan bijdragen aan de uitvoerbaarheid van dit systeem.

Kansen leerlingenvervoer

Hoewel een goed ov-alternatief voor leerlingen in het leerlingenvervoer vaak ontbreekt, loont het wel de moeite om te verkennen waar het wel kan. Er zijn reisrelaties waarbij dit wel kansrijk is. Daarnaast kan meer ingezet worden op eigen kracht, ook van de ouders.

In andere regio's worden de verordening en beleidsregels tegen het licht gehouden en opnieuw ingericht om beter aan te sluiten bij de wet waarin staat dat ouders in eerste instantie zelf aan zet zijn om hun kind naar school te brengen.¹⁵ Ook wanneer ouders dat alleen 1 of 2 keer per week kunnen is dat winst. Daarnaast worden er sinds kort ook carpool-initiatieven opgestart in andere regio's, waarbij ouders meer samenwerken en de inzet met elkaar kunnen verdelen. Positieve en inclusieve bijeffecten daarvan zijn dat ouders elkaar meer ontmoeten en er meer onderlinge interactie (op het schoolplein) ontstaat, zoals dat ook bij reguliere scholen het geval is. Het contact met school en de docenten wordt hierdoor ook versterkt. Uiteindelijk is elk individueel kind dat zichzelf autonomer en zelfredzamer (en minder afhankelijk is van een taxibusje) kan verplaatsen winst. In de eerste plaats gelet op de vrijheid en ontwikkeling van het kind en het gezin zelf, maar ook financieel levert elk kind dat niet in het leerlingenvervoer zit de gemeente een aardige besparing op.

Aanbeveling 9

Verken de mogelijkheden naar zelfredzaamheid bij kinderen in het leerlingenvervoer.

In Schagen wordt al samengewerkt met MEE op weg. In een eerste scan is te zien dat er, ondanks een mager ov-netwerk, wel reisrelaties voorkomen in het leerlingenvervoer met een goed ov-alternatief. Naast openbaar vervoer kunnen ook fiets- of andere mobiliteitsoplossingen bijdragen aan een grotere zelfredzaamheid.

Best practice – zelfredzaamheid in gemeente Diemen

De gemeente Diemen heeft haar verordening voor het leerlingenvervoer geheel herzien en gemoderniseerd.

Het zelfstandig leren reizen heeft diverse positieve effecten op het kind en gezin¹⁶ :

- Een kind dat zelfstandig naar school heeft leren reizen, leert daarna vaak snel ook om zelfstandig naar sport, familie of winkels te reizen.
- Dit is essentieel voor actieve deelname aan de maatschappij.
- Door zelfstandig reizen ontwikkelt het kind breed inzetbare vaardigheden zoals een planning maken, een (rit)prijs uitrekenen, plannen bijstellen bij onverwachte problemen, communiceren met anderen
- Door zelfstandig reizen kan de leerling veel meer ontdekken in de regio en meer haar eigen ideeën en voorkeuren ontdekken en verruimen
- Door zelfstandig reizen daalt de druk op de ouders (die anders de leerling moeten brengen in situaties die vaak op spanning staan met hun werk)
- Herhaaldelijk oefenen van onverwachte situaties zorgt ervoor dat leerlingen steeds beter om kunnen gaan met veranderingen, waardoor ze hun stressmanagement verbeteren.

¹⁵ Meer [informatie is beschikbaar via Forseti](#) met betrekking tot de mogelijkheden voor aanpassing verordening en/of beleidsregels.

¹⁶ Meer [informatie is beschikbaar via Forseti](#) met betrekking tot de mogelijkheden voor traject Samenredzaam in mobiliteit.



- Dit stimuleert leerlingen om kritisch na te denken over reisopties en het vinden van oplossingen voor onverwachte situaties.
- Alle bovenstaande zaken vergroten het zelfvertrouwen en zelfbewustzijn van het kind. Dit is essentieel voor de ontwikkeling van hun zelfredzaamheid.

Kansen zorgvervoer

Door wetgeving ten aanzien van verduurzaming van het wagenpark in het doelgroepenvervoer is er de komende jaren ook een transitie naar meer duurzame voertuigen te verwachten in het zorgvervoer. Om die investeringen te kunnen dekken zullen vervoerders graag langere verbintenissen aangaan en hun voertuigen efficiënter willen inzetten. Langere contracten biedt kansen om de kwaliteit van het contractbeheer te verbeteren en daarmee het vervoer ook slimmer te organiseren. We noemen hier een aantal kansen:

Volgtijdelijk combineren

De begin- en eindtijden van een dagbestedingslocatie liggen gunstig ten opzichte van de spijtijden van het leerlingenvervoer. Dat maakt het aantrekkelijke vormen van vervoer om volgtijdelijk te combineren. Chauffeurs kunnen na een rit voor het leerlingenvervoer dagbestedingsvervoer rijden en op de terugweg in de middag nog een keer. Hierdoor ontstaan gunstige diensten voor chauffeurs. Soms ontstaan dergelijke slimme combinaties vanzelf, omdat een vervoerder hier zelf al op twee contracten rijdt of omdat vervoerders zelf het initiatief nemen om samen te werken of ritten uit te wisselen. Het ontstaat echter niet altijd vanzelf. Om het niet aan toeval over te laten en het meer te organiseren zijn een aantal opties mogelijk:

- De huidige situatie is nog te onbekend. Stakeholders weten meestal niet van elkaar wat er gereden wordt. Dat vormt een drempel om tot slimmere combinaties te komen. Breng daarom eerst goed in kaart wat er al rijdt. Organiseer een nulmeting: Onderzoek welke partijen er rijden. Breng samen met zorgaanbieders en vervoerders in kaart wat er al gereden wordt, welke routes, hoe vaak, wanneer en met welk materieel. Door het gesprek aan te gaan met vervoerders en te vragen wat zij nodig hebben in een open marktconsultatie. En door analyses te maken op rittenbakken en win-winsituaties in kaart te brengen en dit bespreekbaar te maken. Vraag de looptijden van contracten op bij zorgaanbieders.
- Integraal aanbesteden als gemeente, dus inclusief zorgvervoer in één contract met goed contractbeheer;
- Faciliteren van de mogelijkheid tot combineren binnen een nieuw contract voor Wmo of leerlingenvervoer, door bijvoorbeeld onderlinge uitwisseling van ritten mogelijk te maken en naar materieleisen te kijken. Een rolstoelbus vraagt voor dagbesteding soms net andere specificaties dan voor ander doelgroepenvervoer. Ook een ingroeimodel binnen een contract kan interessant zijn om te faciliteren.

Aanbeveling 10

Breng het potentiële rolstoelvervoer verder in kaart door in gesprek te gaan met zorgaanbieders.

Om een beter beeld te krijgen van de mogelijkheden en knelpunten in het rolstoelvervoer is het zinvol om in gesprek te gaan met zorgaanbieders. Deze organisaties maken vaak gebruik van eigen of ingekocht rolstoelvervoer, bijvoorbeeld voor het vervoer naar dagbesteding. Tegelijkertijd kampen vrijwilligersvervoerders met een tekort aan rolstoelcapaciteit om aan alle gevraagde ritten te voldoen, ook omdat ze soms juist dagbestedingsvervoer uitvoeren voor zorgorganisaties. Door de 'witte vlekken' tussen deze twee vormen van vervoer in kaart te brengen, ontstaat een duidelijk overzicht van waar de huidige capaciteit tekortschiet. Als hieruit blijkt dat het bestaande aanbod niet volstaat, kan aanvullende capaciteit op een later moment worden ingekocht – zeker nu het momentum voor nieuwe inkoop van middelen er is met de



verduurzamingsslag die wordt gemaakt in het zorgvervoer. Dit voorkomt dat middelen worden ingezet voordat de daadwerkelijke behoefte helder is.

4.5. Vrijwilligersvervoer

Aanbeveling 11

Faciliteer als gemeenten de samenwerking tussen organisaties van vrijwilligersvervoer en de afstemming met regio en provincie.



Gemeenten kunnen een belangrijke rol spelen in het versterken van het onderlinge contact tussen vrijwilligersvervoerssystemen, bijvoorbeeld in Schagen. Door samenwerking te stimuleren, bijvoorbeeld bij de werving van nieuwe vrijwilligers, kunnen deze systemen van elkaar leren en elkaar ondersteunen. Concrete maatregel is een periodiek overleg – met de bijeenkomst die onderdeel was van dit onderzoek is is daar al een eerste start mee gemaakt.

Geconstateerd werd dat er meer regie en samenwerking nodig is op meerdere fronten. Regie staat op gespannen voet met de vrijwilligerssystemen, waarvoor een bepaalde mate van autonomie essentieel is om het werk vrijwillig te kunnen doen. Dat vraagt dus een genuanceerde aanpak, met voldoende vrijheid en ruimte voor de vrijwilligers voor hun eigen unieke kenmerken.

Effectiever gebruik van bestaande middelen ligt voor de hand om tot een meer veerkrachtig netwerk te komen. Voor organisaties die niet constructief bijdragen aan samenwerking kan het overwegen van minder gemeentelijke ondersteuning een prikkel zijn om alsnog de samenwerking op te zoeken. Op deze manier wordt gestreefd naar een meer samenhangend en efficiënt vrijwilligersvervoerssysteem binnen de regio.

Vrijwilligersorganisaties die samenwerking zoeken kunnen op verschillende niveaus meerwaarde bieden:

- Samenwerking tussen organisaties vrijwilligersvervoer: afstemmen aanbod, elkaar ondersteunen bij vrijwilligerswerving
- Samenwerking met de gemeente: faciliteren samenwerking tussen organisaties vrijwilligersvervoer, financiële ondersteuning, ondersteuning vrijwilligerswerving (bijv. via gemeentelijke kanalen), coördineren afstemming met provincie
- Samenwerking/afstemming met de provincie: vrijwilligersvervoer binnen publieke mobiliteit en in relatie tot ov-concessie

Aanbeveling 12

Ga uit van de kracht van de gemeenschap en koester de bestaande vrijwilligerssystemen.

De vrijwilligerssystemen in de Kop van Noord-Holland zijn meer dan alleen een vervoersdienst. Betrokken vrijwilligers werken samen en dragen iets waardevols bij aan de samenleving. Dit sociale aspect is een belangrijke kwaliteit die gemeenten moeten koesteren en die ook strategisch ingezet kan worden bij de verdere ontwikkeling van publieke mobiliteit voor iedereen in de regio.

Het voorstel om een beheerbureau op te richten, zoals genoemd in aanbeveling 1, biedt kansen om vrijwilligerssystemen meer samenhang te geven (daar bestaan verschillende gradaties in). Het is een goed



streven om alle systemen onder deze regie te laten vallen, waarbij er ruimte blijft voor variatie in de mate van samenwerking en de manier waarop de systemen werken.

Tegelijkertijd hebben de verschillende organisaties een eigen identiteit en werkwijze, zoals variaties in planningssystemen. Sommige afdelingen van Graag Gedaan plannen hun ritten bijvoorbeeld nog op papier waar anderen dit digitaal doen. Het is belangrijk om een balans te vinden tussen het behouden van deze eigenheid en het aansluiten bij een breder samenhangend geheel.

Het behoud van de eigen werkwijze is waardevol omdat het vaak om betrokken vrijwilligers gaat die al jaren zonder grote problemen zo werken, maar de afweging moet worden gemaakt of dat ten koste kan gaan van de mogelijkheid om een beter samenhangend systeem te realiseren. In sommige gevallen zal een aanpassing in de werkwijze nodig zijn om bij een regionale samenwerking te kunnen aansluiten. Het vinden van een balans tussen eigenheid en samenwerking is van belang om de kracht van vrijwilligersvervoer te behouden en tegelijk samenhang in de regio te vergroten, zodat de verschillende vervoersorganisaties elkaar ook kunnen helpen.

Aanbeveling 13

Ondersteun als provincie en gemeenten (onder bepaalde voorwaarden) vrijwilligersvervoer via een constructie die vergelijkbaar is met de buurtbus.

Vrijwilligersvervoer kan verder worden ondersteund door een constructie die vergelijkbaar is met die van de buurtbus. In dit model zorgen provincie en gemeenten samen voor een basisstructuur, waarbij de ov-vervoerder een faciliterende rol speelt. De ov-vervoerder kan vrijwilligersorganisaties ondersteunen met materieel en planningscapaciteit. Bovendien zorgt de ov-vervoerder ervoor dat vrijwilligersvervoer vindbaar wordt in reisplanners zoals 9292, wat de zichtbaarheid en toegankelijkheid voor (incidentele) reizigers vergroot.

De provincie kan hierbij de regierol op zich nemen en al in het programma van eisen voor de nieuwe concessie hier duidelijke voorwaarden aan stellen, net zoals vaak met de buurtbus gebeurt. Gemeenten blijven verantwoordelijk voor de lokale aansluiting op andere voorzieningen en kunnen een sleutelrol spelen in het werven en binden van vrijwilligers.

Data en vrijwilligers een uitdagende combinatie

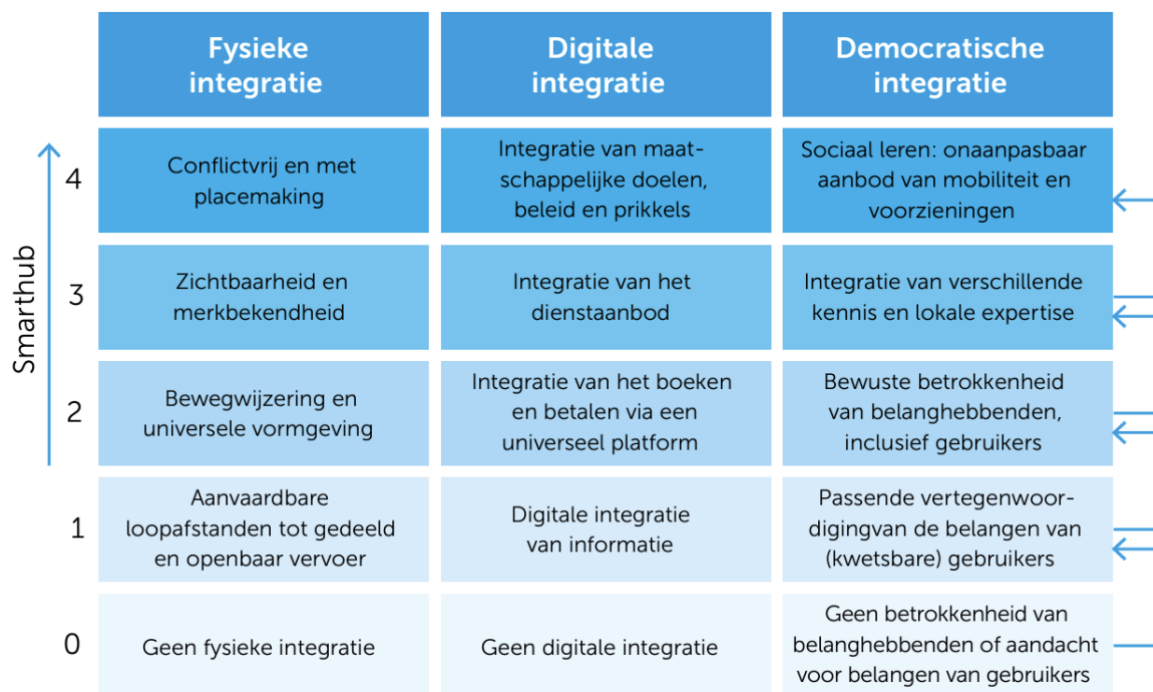
Vrijwilligersvervoer bestaat in de eerste plaats om mensen te helpen en niet om data te verzamelen. Het delen van ritdata is vaak een uitdaging. Mede door privacywetgeving, door het ontbreken van een noodzaak, doordat de vrijwilliger mogelijk niet digitaalvaardig is en door het ontbreken van data in zijn algemeenheid. Meestal is het een combinatie van deze factoren. Om zicht te hebben op wat er gebeurt in de regio en wat er nodig is, is het verkrijgen van goede ritdata echter cruciaal. Gemeenten en provincie kunnen vrijwilligers hierbij ondersteunen en ontlasten. Bijvoorbeeld door hen te voorzien van makkelijk te bedienen systemen, ook voor de minder digitaalvaardigen onder ons. Automaatje is een goed voorbeeld, maar ook <https://hallobuurtvervoer.nl/> levert zeer laagdrempelige software met helpdesk speciaal voor vrijwilligersvervoer. Zij bieden een uiterst simpel plansysteem, klantregistratiesysteem, ritregistratie en betaalsysteem, modulair af te nemen. Het hoeft niet groots opgetuigd te zijn, zolang het maar zicht geeft op aantallen, ritpatronen en vooral uiteindelijk meer gemak biedt voor de vrijwilligers.



4.6. Deelmobiliteit en meerijdiensten

Aanbeveling 14

Zorg voor een heldere (maatschappelijk) business case voor Mobipunten om deze organisatie toekomstvast te maken.



Figuur 10 Integratie van (smart)hubs in drie 'dimensies': fysiek, digitaal en democratisch (CROW 2024)

Mobipunten is een groeiende organisatie met inmiddels zestien hubs verspreid over de Kop van Noord-Holland. Hoewel de organisatie de afgelopen tijd aan terrein heeft gewonnen, is de toekomst nog onzeker: de huidige subsidie loopt binnen enkele jaren af en er wordt gezocht naar een economisch rendabel model. Dat is een uitdaging in het landelijk gebied van de Kop van Noord-Holland. Mobipunten is nu (nog) een BV van de betrokken gemeenten, maar Mobipunten krijgt slechts minimale financiële steun van deze partijen. Dat maakt het lastig om het hoofd boven water te houden. Een belangrijke stap vooruit zou het opstellen van een 'maatschappelijke business case' kunnen zijn. Hiermee worden niet alleen de financiële, maar ook de maatschappelijke baten van Mobipunten inzichtelijk gemaakt, zoals de bijdrage aan bereikbaarheid en de verbetering van het dagelijks leven van inwoners. Momenteel is de organisatie zoekende naar hoe deze meerwaarde concreet kan worden vormgegeven.

Een mogelijk startpunt is het versterken van de maatschappelijke waarde van Mobipunten door gebruik te maken van inzichten van de Universiteit Twente en CROW. Zij benadrukken dat een succesvolle hub – een 'smarthub' – op drie dimensies moet worden geïntegreerd: fysiek, digitaal en democratisch. In landelijke gebieden, waar fysieke integratie minder vanzelfsprekend is, kan democratische integratie een sleutelrol spelen. Dat betekent onder meer samenwerken met lokale maatschappelijke partners, zoals buurthuizen, en extra aandacht besteden aan kwetsbare groepen. Buurthuizen kunnen bijvoorbeeld worden ingezet om contact te maken met minder digitaal vaardige inwoners en hen te ondersteunen in bijv. het gebruik van deelmobiliteit die wordt aangeboden op Mobipunten. Het is daarnaast cruciaal dat Mobipunten aansluiting



blijft houden bij de hubstrategie van de provincie en de Visie Publieke Mobiliteit, zodat het niet alleen lokaal, maar ook regionaal een belangrijke rol blijft spelen.

Aanbeveling 15

Ga aan de slag met een platform voor meerijden (carpoolen) als onderdeel van publieke mobiliteit.

Het is een goed idee om aan de slag te gaan met een platform voor meerijden (carpoolen) zoals in hoofdstuk 2 beschreven. Dit gebeurt in steeds meer regio's in Nederland en is overgewaaid uit onder meer Frankrijk en Denemarken. Meerijden kan het openbaar vervoer goed aanvullen (het concurreert er niet mee) en biedt mensen nieuwe duurzame vervoersmogelijkheden.

Best practice – Nabogo Denemarken

Nabogo is sinds enkele jaren in Nederland actief, maar komt oorspronkelijk uit Denemarken. Waar Nabogo in Denemarken vooroploopt ten opzichte van Nederland is de integratie in de reisplanner. Deze integratie in de reisplanner maakt dat het aanbieden van een meerijdsdienst voor een opdrachtgever niet een extraatje is (dat ook extra budget kost), maar dat het geïntegreerd wordt in het totale aanbod van publieke mobiliteit en juist ook een besparing op kan leveren.

Wanneer een reiziger bij de Deense planner een flex-reisadvies opvraagt kijkt deze planner eerst of er een carpoolrit beschikbaar is waar de reiziger kan meereizen. Pas als dat niet zo is, krijgt de reiziger een ov-vangnetrit voorgeschoteld (Plustur). Deze laatste categorie is voor de opdrachtgever relatief duur per rit, terwijl carpoolen per rit voor de opdrachtgever relatief goedkoop is en gebruik maakt van bestaande middelen. Door op deze manier de reiziger te benaderen kunnen relatief dure ov-vangnetritten worden voorkomen – op voorwaarde dat er voldoende 'massa' aan meerijders en carpoolbestuurders is.

Waar in Nederland nog een slag te maken is ten opzichte van bijvoorbeeld Denemarken, is de integratie van deze 'nieuwe' vervoersvorm in publieke mobiliteit zoals hierboven beschreven. Dit past ook bij de visie publieke mobiliteit – carpoolen is gewoon een andere vorm van 'van a naar b'. Specifiek in de Kop van Noord-Holland zouden de hubs (Mobipunten) ook nog een rol kunnen spelen in de strategie rondom meerijden, bijvoorbeeld als centrale opstaptelek.



5. TOEKOMST PUBLIEKE MOBILITEIT

Het voorgaande hoofdstuk schetst een duidelijk handelingsperspectief met 15 concrete aanbevelingen die los van elkaar elk hun eigen waardevolle bijdrage kunnen leveren om de bereikbaarheid voor inwoners in de kop van Noord-Holland te verbeteren. Aanbevelingen die uitstekend apart van elkaar opgepakt kunnen worden. We hebben nu eenmaal te maken met beperkende randvoorwaarden als budget en planning en verscheidenheid aan beleidskeuzes tussen gemeenten onderling. Dan is het ook logisch om per maatregel te bepalen wat wel of niet aan bod komt en in welke mate.

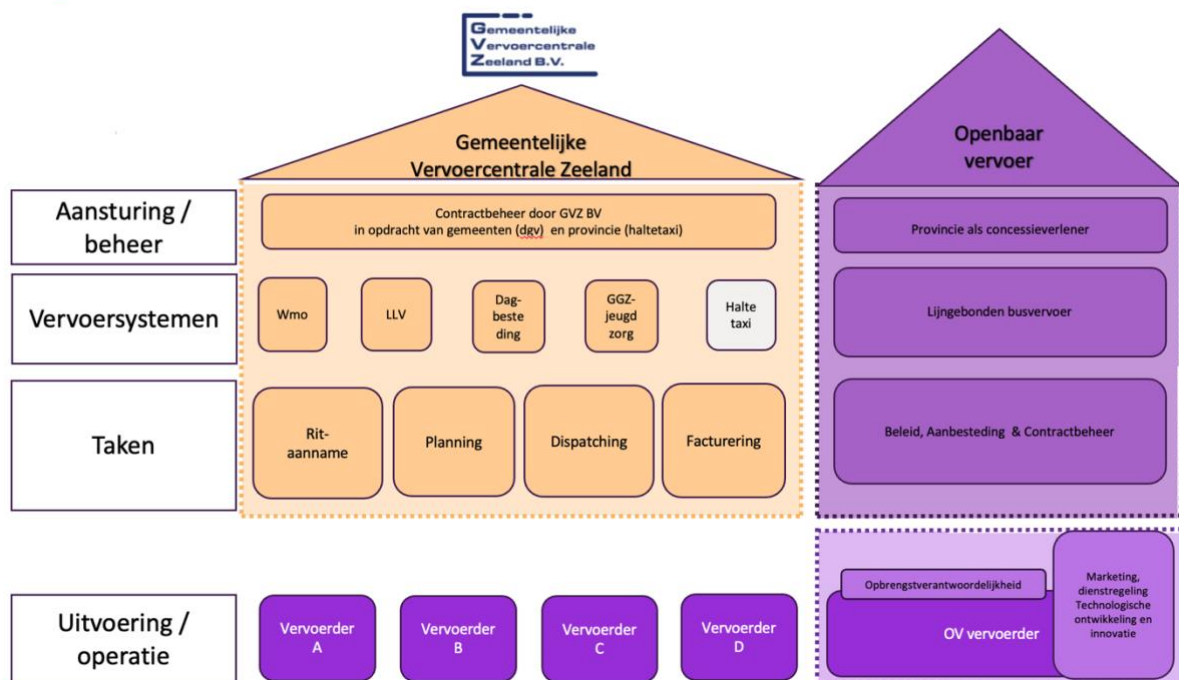
Er is ook een integrale aanpak mogelijk. Er bestaat een samenhang tussen de aanbevelingen. Als alle stakeholders (gemeenten, provincie en vervoerders) de neuzen in dezelfde ontwikkelrichting steken wordt het mogelijk om meerdere vliegen (aanbevelingen) in één klap te slaan. Een consistente en integrale aanpak is mogelijk als de gemeenten elkaar weten te vinden en de samenwerking met de provincie geïntensiveerd wordt. Dan wordt een *'1+1=3 – effect'* gerealiseerd. In dit hoofdstuk werken we hier een routekaart voor uit.

5.1. Stip op de horizon: Integrale publieke regie

Op nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal niveau valt de term 'publieke mobiliteit' steeds vaker in toekomstvisies en beleidsstukken. Het wordt over het algemeen als oplossing gepresenteerd om publieke vervoerssystemen meer te ontschotten. En door meer samen te werken wordt het mogelijk om de beschikbare voertuigen (of het nu ov, doelgroepenvervoer of vrijwilligersvervoer is) effectiever in te zetten. Dit is makkelijker gezegd dan gedaan, maar kan zeker als **lonkend perspectief** worden gezien.

Met een publieke regiecentrale kan dit uitgevoerd worden in zijn meest pure variant. In de provincie Zeeland, koploperregio Publieke Mobiliteit, wordt hiernaar toegewerkt. Twee jaar geleden schetste Forseti voor de provincie en Zeeuwse gemeenten de volgende transitie van huidige systeem naar een nieuwe organisatie rond publieke mobiliteit (zie volgende pagina).

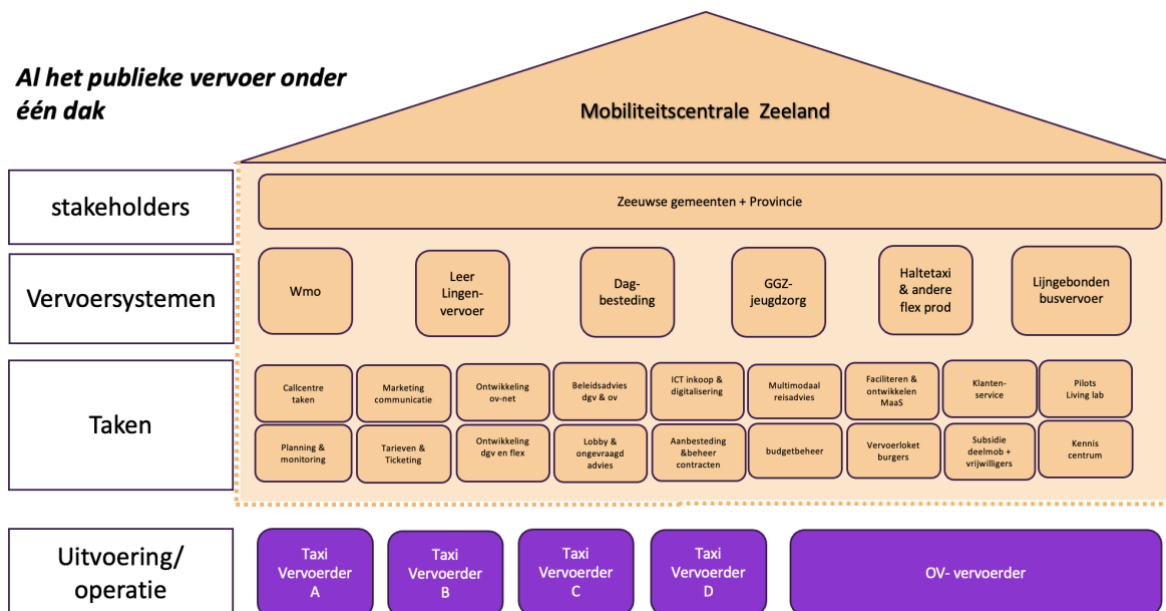




Huidige organisatie publiek vervoer Zeeland



Al het publieke vervoer onder één dak



Toekomstige organisatie publiek vervoer Zeeland



Een publieke regiecentrale is in Zeeland een logisch platform voor samenwerking in de toekomst. Gemeenten en provincie werken hierin samen met een gezamenlijk budget en een gezamenlijk ontwikkelteam. Voorlopig, ook in de nieuwe Zeeuwse concessie is dit nog niet het geval, maar de samenwerking wordt wel steeds meer aangewakkerd. Meerdere vormen van vervoer worden vanuit 1 organisatie aangestuurd. Vervoerders zijn alleen verantwoordelijk voor de uitvoering. De regiecentrale neemt ritten aan en plant ze in, of het nu om wmo, flexvervoer, dagbesteding, jeugdwetvervoer, of leerlingenvervoer gaat. Ook het contractbeheer van het lijngebonden openbaar vervoer kan vanuit deze regiecentrale worden aangestuurd. Het bundelen van taken leidt tot synergie. Taken die aan de organisatie overgelaten kunnen worden zijn o.a.:

- Aanbesteden;
- Callcenter & klantenservice en multimodaal reisadvies
- Planning
- Data-analyse
- Beleidsadvies (besluitvorming en beleidsontwikkeling blijft een gemeentelijke verantwoordelijkheid)
- 1 vervoerloket voor alle inwoners
- Steunpunt vrijwilligers
- Financiën
- Pilot-aansturing en projectleiding
- Subsidieloket
- Kennisbundeling en -deling

5.1.1. Eén publiek vervoerbureau voor inwoners, vrijwilligers én gemeenten

In de aanloop naar dit advies concludeerden we tijdens een ‘werksessie aansturingsmodellen’ dat het succes in de praktijk niet zozeer bepaald wordt door het type organisatie-model. **Het gaat erom de juiste mensen, de juiste kennis en vaardigheden en het mandaat bij elkaar te brengen in een vervoerbureau voor inwoners, dat ook als beheerorganisatie en adviesorgaan voor meerdere gemeenten kan opereren.**

De beleidsadviseurs van elke gemeente hebben over het algemeen een omvangrijk takenpakket. Veel taken worden er ‘bijgedaan’. Dat maakt het een uitdaging om tot nieuwe oplossingen te komen, te innoveren of samen met andere gemeenten over te gaan tot een andere aanpak. Het bundelen van kennis en inzichten vanuit een samenwerkingsverband leidt tot synergie en kan de beleidsadviseurs ontlasten en ondersteunen.

De regiecentrale zoals deze in Zeeland nu bestaat, en wordt uitgebouwd in de toekomst, is een te forse stap voor de Kop van Noord-Holland. De kosten van een grote regiecentrale staan niet in verhouding tot het vervoer in de Kop, dat nu voor een groot deel draait op vrijwilligers. De bereikbaarheidsuitdagingen in Zeeland vertonen wel veel overeenkomsten met die van de Kop van Noord Holland. En het idee van 1 vervoerbureau, 1 regie-organisatie die toeziet op de vervoerbehoefte van alle inwoners en bezoekers in de regio, en hier zo goed mogelijk op inspeelt is ook absoluut een wens in de Kop van Noord Holland.

5.1.2. De aanbevelingen en het vervoerbureau

Als de 15 aanbevelingen uit dit rapport niet als losse aanbevelingen opgevolgd worden, maar in plaats daarvan gekozen wordt voor een integrale en synergetische aanpak, dan is een intensivering van regionale samenwerking cruciaal. Laten we die samenwerking het vervoerbureau voor de regio voor publieke mobiliteit noemen, kortgezegd ‘het vervoerbureau’. Dat vervoerbureau heeft daarmee zowel een **interne** (advies en beheer binnen de gemeenten) als een **externe** rol (samenwerking en belangenbehartiging naar o.a. de provincie). Welke organisatievorm dat precies krijgt, daar komen we later op. Door de 15 aanbevelingen door



één 'bureau' uit te laten werken ontstaat al een eerste beeld van de multifunctionele rol die dit kan vervullen en welke expertise hiervoor nodig is.

Aanbeveling hoofdstuk 4

Mogelijke rol regionaal vervoerbureau

1) Werk stap voor stap toe naar een regionaal beheerbureau om meer zicht en regie te krijgen op de onderlinge afstemming tussen alle vervoersystemen en deze laat aansluiten bij de visie van de provincie.

Het vervoerbureau kan als regionaal beheerbureau optreden door contracten en afspraken te monitoren en onderlinge samenwerking te stimuleren. Het bureau kan als vraagbaak optreden voor vervoerders en vrijwilligers en als steunpunt voor beleidsadviseurs van gemeenten fungeren. Ook kan het bureau een vervoerloket zijn voor reizigers door een wegwijzer te zijn voor (hulp)vragen over vervoer.

2) Benadruk als gemeenten tijdens de inspraakperiode op de ov-concessie het opnemen van een plan voor het landelijk gebied, een plan voor doelgroepen en een plan voor het betrekken van lokale initiatieven in zowel het programma van eisen als in het gunningsmodel voor de nieuwe concessie.

Met één centraal vervoerbureau namens de Kopgemeenten kunnen ov-vervoerder en ov-autoriteit (provincie) er niet omheen om dit als belangrijke partner voor samenwerking en doorontwikkeling te zien. De invloed van de gemeenten ten aanzien van het ov neemt toe wanneer er niet alleen een gezamenlijk plan of visie wordt opgesteld, maar men zich hier ook aan committeert door er met een gezamenlijk vervoerbureau daadwerkelijk uitvoering en opvolging aan te geven. Het valt te overwegen om de provincie en vervoerder (op termijn) ook een rol in het vervoerbureau te geven en dat zij dit ook ondersteunen, omdat het ook een deel van hun belangen dient.

3) Zorg voor goede borging nieuwe en bestaande buurtbusinitiatieven, zet in op nieuwe verbindingen op missing links zoals Schagen – Petten.

Over het algemeen zijn buurtbusverenigingen al goed geïnstitutionaliseerd in de concessie. Het vervoerbureau kan de belangen behartigen en samenwerking onderling tussen buurtbusverenigingen versterken en het ledental op peil houden en verder bestendigen. Ook kan het bureau een rol spelen bij het werven van vrijwilligers en ondersteunen met tal van activiteiten daar waar de behoefte ligt, bijvoorbeeld: administratieve ondersteuning, aanvraag van subsidies, dataverzameling, -monitoring en verwerking.

4) Ga (boven)regionaal aan de slag met betaalbaar ov voor mensen met een smalle beurs.

Als individuele gemeente is de impact van een eigen ov-tarief voor een specifieke doelgroep zeer beperkt, terwijl een regionale aanpak weer de nodige voorbereiding, analyse en coördinatie vraagt. Een gezamenlijk bureau kan op basis van data-analyses voor alle gemeenten de impact van scenario's per gemeente in kaart brengen, een voorstel doen voor verdeelsleutels en advies en onderbouwing geven voor beleidskeuzes die de afzonderlijke gemeentes uiteraard uiteindelijk zelf dienen te maken.



5) Inventariseer de toegankelijkheid van bestaande haltes minimaal 1 keer per 2 jaar.

Elke gemeente is afzonderlijk verantwoordelijk voor de toegankelijkheid van ov-haltes, de looproutes daar naar toe en het up to date houden van deze informatie in het Centraal Haltebestand van het NDOV-loket, dat de data ontsluit naar alle ov-reisplanners en apps. De praktijk wijst uit dat dit onregelmatig gebeurt en per gemeente anders wordt ingevuld, omdat dit een taak is die steeds anders wordt belegd, of door personeelwisselingen in de vergetelheid raakt. Er valt veel synergie te halen door dit op regionaal niveau gezamenlijk te monitoren en dit te coördineren, door dit te beleggen bij het vervoerbureau.

6) Overweeg of Flex overal in de Kop van Noord-Holland moet worden aangeboden en hoe dit zich verhoudt tot het aanwezige vrijwilligersvervoer.

Om vrijwilligersvervoer op afroep te ondersteunen en aan te vullen is een professioneel flexsysteem op afroep een logische gedachte. Het vergt de nodige vervoerkundige analyse om te duiden waar flexsystemen deze aanvullende rol kunnen spelen. Meer zicht krijgen op de vervoerkundige waarde van de systemen is al een wens van de gemeenten, maar de vraag daar naar leidt tot wisselend resultaat. Het verzamelen van data bij vrijwilligerssystemen en deze organisaties hierbij helpen door hier ook technieken voor aan te reiken kan een taak zijn voor het bureau. Daarnaast kan de NoordkopHopper in de toekomst een operationeel verlengstuk worden van het vervoerbureau, door onder regie van het bureau aanvullende ritten te rijden in de regio. Vrijwilligerssystemen kunnen zich hierbij aansluiten en nieuwe initiatieven kunnen direct starten als de administratie en juridische randvoorwaarden uit handen genomen worden.

7) Stel duidelijke eisen aan Flex waar het wél onderdeel is van de ov-concessie.

Zie ook aanbeveling 1 en 2

8) Hervorm het Wmo-vervoer van Den Helder met geleidelijke maatregelen om tekorten en gebruik te beheersen.

De druk op het Wmo-vervoer zal naar verwachting verder toenemen in alle gemeenten door de toenemende vergrijzing en afname van personeel en vrijwilligers. De vraag naar interventies zal toenemen. Dit vraagt om professionele monitoring, data-analyse en kennis over mogelijke slimme oplossingen. De praktijk leert dat dit voor de Kopgemeenten nu afzonderlijk van elkaar moeilijk te combineren met het dagelijkse werk. Regionale samenwerking op dit gebied is nodig. Het vervoerbureau kan op basis van data inzichten presenteren aan beleidsadviseurs die helpen voor het maken van beleidskeuzes. Ook kan het bureau (gaandeweg) steeds meer kennis opbouwen over de knelpunten per gemeente en het effect van maatregelen of effect van tijdelijke proeven.

9) Verken de mogelijkheden naar zelfredzaamheid bij

De ene gemeente is actiever op dit terrein dan de andere. Feit is dat het stimuleren van zelfredzaamheid steeds belangrijker zal worden. Van elkaars ervaringen leren is daarom belangrijk.



kinderen in het leerlingenvervoer.

Het vervoerbureau kan zorgen voor kennisuitwisseling, en kan dienen als organisator, contactpersoon met stichting Mee op Weg, VR-brillessen, fietslessen en –begeleiding en kan ook het contactpunt zijn voor de ov-vervoerder.

10) Breng het potentiële rolstoelvervoer verder in kaart door in gesprek te gaan met zorgaanbieders.

Uit de contacten met de vrijwilligersorganisaties kwam deze wens meermaals naar boven. Dit is een typisch voorbeeld van hoe meer zicht en regie over de systemen heen kan leiden tot slimme uitwisseling en verbeterde samenwerking tussen de systemen, mensen en wagens die al in de regio aanwezig zijn. Een taak die exemplarisch is voor wat het vervoerbureau kan bewerkstelligen.

11) Faciliteer als gemeenten de samenwerking tussen organisaties van vrijwilligersvervoer en de afstemming met regio en provincie.

Taken voor een vervoerbureau:

- Samenwerking tussen organisaties vrijwilligersvervoer: afstemmen aanbod, elkaar ondersteunen bij vrijwilligerswerving
- Samenwerking met de gemeente: faciliteren samenwerking tussen organisaties vrijwilligersvervoer, financiële ondersteuning, ondersteuning vrijwilligerswerving (bijv. via gemeentelijke kanalen), coördineren afstemming met provincie
- Samenwerking/afstemming met de provincie: vrijwilligersvervoer binnen publieke mobiliteit en in relatie tot ov-concessie

Vrijwilligersorganisaties kunnen hier uiteraard vrijwillig aan meewerken. Gemeenten kunnen op termijn en in de subsidieverlening aan nieuwe initiatieven voorwaarden stellen voor onderlinge samenwerking.

12) Ga uit van de kracht van de gemeenschap en koester de bestaande vrijwilligerssystemen.

Het vervoerbureau kan als steunpunt en belangenbehartiger dienen voor vrijwilligersorganisaties.

13) Ondersteun als provincie en gemeenten (onder bepaalde voorwaarden) vrijwilligersvervoer via een constructie die vergelijkbaar is met de buurtbus.

De buurtbus kan als voorbeeld gezien worden voor andere vrijwilligersorganisaties als het gaat om de samenwerking met de ov-concessiehouder op het gebied van onderhoud, dataverzameling over ritgegevens, reisinformatie, etcetera. Het versterken van vrijwilligersinitiatieven kan ook door te ondersteunen met administratieve lasten, juridisch advies, of uitwisseling van operationele kennis. Het vervoerbureau kan hier een steunpunt voor zijn, of initiator van kennisuitwisseling onderling. Samenwerking op het gebied van reisinformatie werd door de vrijwilligers al als prioriteit genoemd. Daarnaast kan samenwerking met de Noordkophopper opgebouwd worden en/of ondersteuning met initiatieven als *hallobuurtvervoer* gestimuleerd worden.



14) Zorg voor een heldere (maatschappelijk) business case voor Mobipunten om deze organisatie toekomstvast te maken.

Mobipunten brengen het aanbod van meerdere vervoersystemen samen. De samenwerking met lokale partners blijkt cruciaal. Voor provincie kan het daarom aantrekkelijk zijn om een lokale accounthouder Mobipunten te hebben die dit netwerk uitbouwt, promoot en monitort. Het vervoerbureau kan als accounthouder voor Mobipunten optreden en tevens de kwaliteit en het beheer monitoren en registreren, zoals dat ook voor de andere halten wordt georganiseerd (zie aanbeveling 5).

15) Ga aan de slag met een platform voor meerijden (carpoolen) als onderdeel van publieke mobiliteit.

In Denemarken, maar ook in de provincie Zeeland wordt carpoolplatform Nabogo ingezet als een vorm van openbaar vervoer op afroep. Naast Nabogo zijn er meer initiatieven. Het idee om 'het met elkaar meerijden' verder te stimuleren en te ondersteunen is kansrijk in gebieden waar gemiddeld genomen veel auto's per inwoner bestaan en er tegelijk relatief weinig aanbod is van openbaar vervoer. Het inzichtelijk maken van de potentiële carpoolritjes (latent aanbod) en de latente vraag en dat bij elkaar brengen is iets dat gestimuleerd kan worden door het vervoerbureau. Door dit bijvoorbeeld bij lokale evenementen te promoten en de link te vinden met lokale werkgevers en het lokale verenigingsleven.

5.1.3. De rollen van een vervoerbureau

Uit het gedachte-experiment in de vorige paragraaf zijn een aantal taakterreinen te benoemen waar 'het vervoerbureau' als regionale samenwerkingsvorm haar meerwaarde kan tonen, zowel intern (binnen de regiogemeenten) als extern (naar buiten toe):

- **Wegwijzer voor (hulp)vragen over vervoer van reiziger** - De reiziger wegwijs maken in de verschillende vervoersystemen die er beschikbaar zijn, van het vinden van geschikt vervoer tot het helpen met reisadviezen, lidmaatschappen en betaalwijzen.
- **Vraagbaak en steunpunt voor vrijwilligers** - Centraal punt voor de verschillende vrijwilligersorganisaties die zich in de Kop van Noord-Holland bezig houden met vervoer. Zij kunnen hier terecht met vragen rondom o.a. samenwerking, materieel, planning, communicatie en vrijwilligerswerving.
- **Coördinatiepunt van samenwerking tussen gemeenten** - Er liggen verschillende denkbeeldige grenzen tussen de gemeenten, bijvoorbeeld waar het gaat om toegang tot het vervoerssysteem de Belbus, maar ook in beleid tussen de gemeenten. Die samenwerking kan ook gaan om bijvoorbeeld deelmobiliteit (Mobipunten) of betaalbaar ov voor minima. Het vervoerbureau kan een centrale coördinerende rol spelen om de samenwerking tussen de gemeenten op gebied van publieke mobiliteit te bevorderen.
- **Belangrijke partner waar provincie en ov-vervoerder niet omheen kunnen** - Eén stem vanuit de regio is sterker dan de stem van vier afzonderlijke gemeenten. Waar het gaat om bijvoorbeeld het samenspel tussen het al aanwezige vrijwilligersvervoer en de volgens de Visie Publieke Mobiliteit voorziene uitrol van flex in de regio is het belangrijk én nuttig als er met één centraal vervoerbureau kan worden afgestemd over de praktische invulling hiervan.



- **Stimulator van samenwerking tussen buurtbusverenigingen** - De buurtbusverenigingen in de regio kunnen hun samenwerking versterken en onderbrengen bij het vervoerbureau.
- **Data-analyse** - het meetbaar maken van wat er gebeurt door eenvoudige dataregistratie te helpen implementeren bij vrijwilligerssystemen, door data van gemeenten bij elkaar te brengen en inzichtelijk te maken. Analyseren van gebruik van verschillende vervoersvormen. Hiermee kunnen beleidskeuzes getoetst of extra onderbouwd worden.
- **Inkoop en contractmanagement** - Wanneer blijkt dat inkoop van vervoercapaciteit noodzakelijk is kan het vervoerbureau hier een coördinerende rol in spelen, bijvoorbeeld door marktconsultaties te organiseren, aanbestedingsstukken en -strategieën op te stellen in samenspraak met de gemeenten en de procedures te begeleiden. Door dit bij één bureau onder te brengen wordt kennis regionaal geborgd, worden inkoopstrategieën uniformer gemaakt en sluit de inkoop optimaal aan bij het beleid van de individuele gemeenten én de aanpak van het vervoerbureau. Het is hiervoor van belang dat het bureau inzichtelijk maakt welke vervoerscontracten in de regio lopen en onder wiens opdrachtgeverschap ze vallen. Wanneer vervoercontracten vervolgens afgesloten zijn kan het vervoerbureau de gebundelde kennis en kunde gebruiken om effectief contractmanagement te voeren.
- **Onderhoud** - Het vervoerbureau kan de vrijwilligersvervoerorganisaties ondersteunen bij het onderhouden van hun wagenpark, door te helpen met onderhoudscontracten, maar ook door bijvoorbeeld samenwerking met de provincie en ov-vervoerder op te zoeken. Technische reserve kan ook vanuit het vervoerbureau makkelijker georganiseerd worden dan voor elk vervoerinitiatief of vervoercontract afzonderlijk.
- **Juridische ondersteuning** – Het is prettig om een vraagbaak te hebben voor de aanvraag van subsidies, het opstellen van een vereniging, financiële verplichtingen, of andere soortgelijke vragen. Voor inwoners en vrijwilligersorganisaties kan het soms een bureaucratisch proces zijn om iets voor elkaar te krijgen, of meer duidelijkheid te vinden. Dat kan demotiverend werken. Het vervoerbureau kan met de gebundelde kennis en korte lijnen mensen snel op het juiste pad brengen.

5.1.4. Fasering

Het vervoerbureau heeft als doel en ambitie een hogere bezetting van voertuigen en betere bereikbaarheid van voorzieningen tegen gelijkblijvende maatschappelijke kosten. Deze ontwikkelrichting van samenwerking is nodig om een vergrijzende samenleving, zeker in een ruraal gebied als de Kop van Noord-Holland en met de vergrijzing in het achterhoofd, mobiel en verbonden te houden. Dat gaat verder dan alleen voertuigen en techniek, maar gaat om een integrale samenwerking met oog voor de lokale gemeenschappen.

Organische en gefaseerde groei

Niet alle rollen en taken van het vervoerbureau kunnen van de één op de andere dag ondergebracht worden bij een organisatie die nog opgericht moet worden. De ontwikkeling van het vervoerbureau is onder meer afhankelijk van beschikbare financiële middelen, de politiek in de verschillende gemeenten en lopende vervoerscontracten. Een gefaseerde aanpak waarin telkens wordt bekeken welke vorm van samenwerken en organiseren het beste past bij de voorliggende taken past het beste bij de ontwikkeling van een vervoerbureau zoals hierboven beschreven.

De huidige regionale samenwerking is al een mooi vertrekpunt

Zowel in het fysiek domein als in het sociaal domein is er al een regionale samenwerking op gang gekomen in de regio. Dit biedt een mooie basis om van hieruit de samenwerking te intensiveren op het gebied van publiek vervoer en dit langzaam maar zeker uit te bouwen tot een regionaal vervoerbureau.



Onderstaande fasering betekent niet dat met inhoudelijke samenwerking gewacht moet worden totdat het vervoerbureau eenmaal volledig opgezet is. Al vanaf het begin kan begonnen worden met bijvoorbeeld het gezamenlijk input leveren op de ov-concessie of het inventariseren van de rolstoelvervoercapaciteit in de regio. Zolang maar vastgelegd is dat men naar de samenwerking streeft, kunnen inhoud en proces parallel lopen.

Fase 1 - Verkenning

De eerste fase staat in het teken van verkennen en inspireren om de samenwerking vorm te geven. Benoem als eerste stap vanuit de bestaande samenwerkingsstructuren in de Kop van Noord-Holland een **trekker (projectleider/ kwartiermaker)** en een ambtelijk kernteam voor (in elk geval) deze eerste fase, die van de Kopgemeenten budget en mandaat hebben om in elk geval de verkennende fase te leiden totdat de samenwerking meer geformaliseerd is in het vervoerbureau. Zorg er met een **startnotitie** voor dat de doelen, ambities en acties voor de deelnemende gemeenten helder zijn (de uitkomsten van dit rapport kunnen daar de basis voor bieden), zowel vanuit het fysieke als sociale domein. Door deze niet alleen door de gemeenten te laten vaststellen maar ook door de provincie wordt een nog sterkere basis gelegd.

Parallel hieraan kan de verkenning starten. Bijvoorbeeld met enkele **werkbezoeken** aan andere vervoerbureaus (of regiecentrales/-organisaties) zoals de publieke centrale in Zeeland (Reizendoorzeeland), RegioRijder, de publieke taxicentrale van Gooi- en Vechtstreek, Publiek Vervoer Groningen-Drenthe, Stroomlijn of Omnibuzz. Hier kan zowel inspiratie opgehaald worden over de **inhoudelijke rollen** als de **organisatorische inrichting** van het vervoerbureau. Parallel hieraan kan verkend worden hoe het vervoerbureau op termijn qua governance ingericht moet worden. Moet er bijvoorbeeld een gemeenschappelijke regeling (GR) voor worden opgericht, of is een lichtere andere samenwerkingsvorm wellicht passender? Kan een gemeente de lead nemen of levert elke gemeente een ander specialisme aan het samenwerkingsverband? Welke structurele financieringen passen hierbij? Belangrijk hierin is in elk geval elkaar op te zoeken en bij het zoeken naar een geschikte samenwerkingsvorm zo veel mogelijk de **bestaande structuren** in het achterhoofd te houden.

Fase 2 - Opzetten organisatie

Wanneer het raamwerk van de organisatie qua governance is opgezet is het, naast de **formele oprichting**, tijd om na te denken over de **invulling van de rollen** uit §5.1.3. In hoeverre kunnen de rollen van ingevuld worden met **kennis en kunde** die al bij de gemeenten aanwezig is, en in hoeverre zou er nog capaciteit van buiten **geworven** moeten worden? Een eerste stap kan een opdracht aan een data-analist zijn die zo goed mogelijk vervoersbewegingen in kaart brengt, de vervoerbehoefte inventariseert over een langere periode en ondersteuning biedt bij contractbeheertaken bij alle lopende vervoercontracten in de regio.

Welk **budget** past bij welke fase en kan worden vrijgemaakt voor de ontwikkelingen van het vervoerbureau, vanuit de regio zelf of met externe subsidie? De belangrijkste functies die in elk geval in een vroeg stadium op een manier moeten worden ingevuld om het vervoerbureau tot een succes te maken zijn, naast de projectleider, een data-analist, iemand met vervoerkundige kennis en iemand die goed mensen bij elkaar kan brengen (een verbinder) en netwerkbijeenkomsten met relevante partners kan organiseren. Zo krijgt het vervoerbureau al in een vroeg stadium een wegwijzersfunctie voor alle stakeholders en is het vervoerbureau al in een vroeg stadium inhoudelijk van toegevoegde waarde. Mogelijk kan een communicatieadviseur van een van de gemeenten een communicatieplan maken dat meegroeit met de ontwikkelfases.

Fase 3 - Actief meedenken, intern en extern

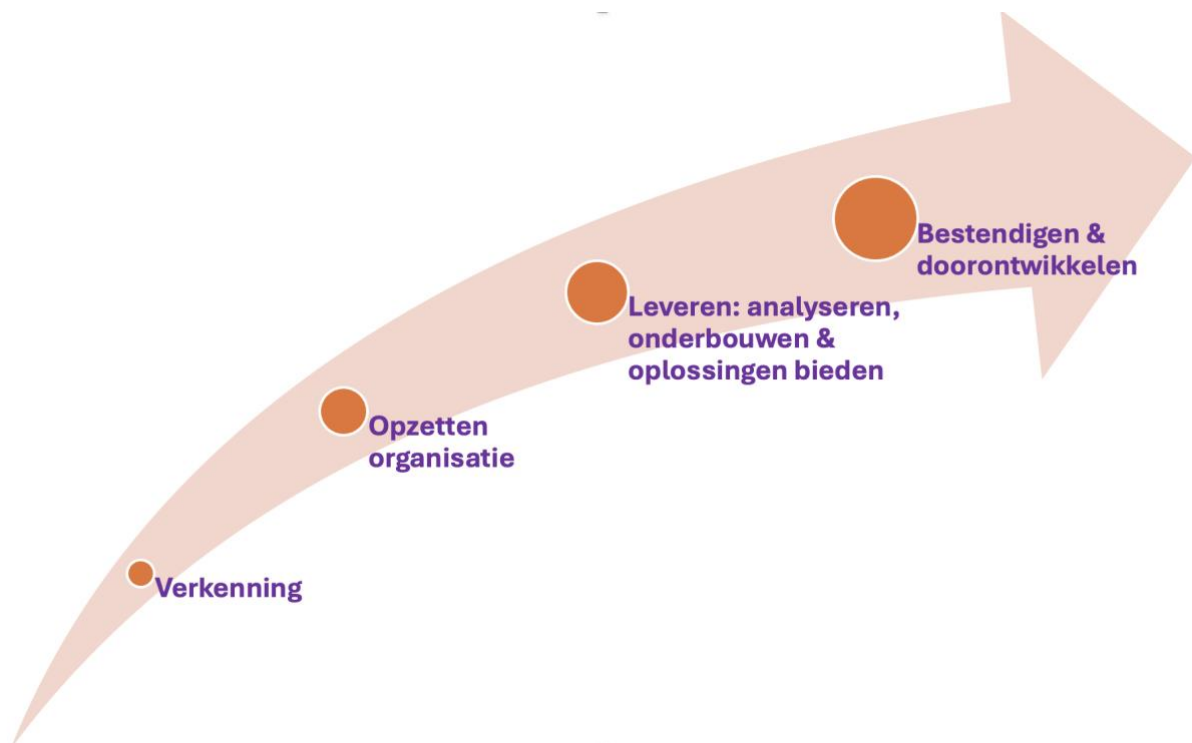
Terwijl de samenwerking verder opgezet en geformaliseerd wordt kan het vervoerbureau zich op steeds meer fronten manifesteren: actief meedenken en analyseren. In deze fase kan het vervoerbureau bijvoorbeeld steeds meer voorstellen doen en meedenken over **beleidskeuzes op het kruispunt van sociaal domein en**



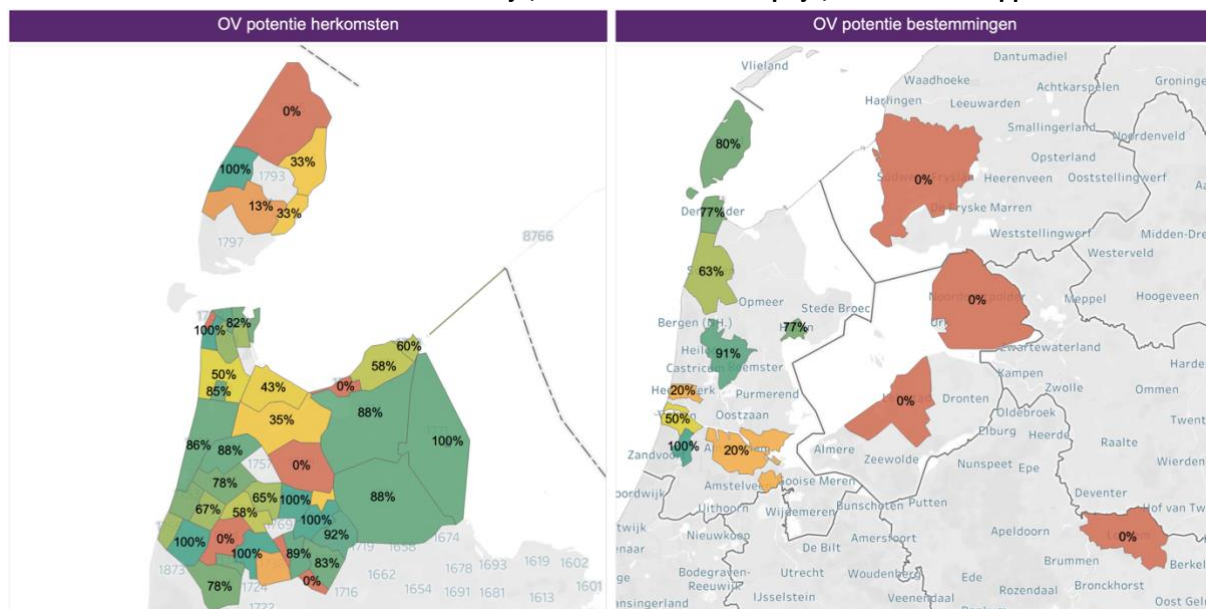
mobiliteit in de Kop van Noord-Holland. Door te doen en het leveren van tastbare resultaten wordt het bureau meer zichtbaar. Zo kan het team dat hier gevormd wordt zijn meerwaarde bewijzen in de praktijk. Het moet uiteindelijk synergie opleveren en zichzelf kunnen terugbetalen in meer bereikbaarheid en hogere kwaliteit van beleid en zo leiden tot op gang brengen van een positieve spiraal. Tegelijkertijd kan het vervoerbureau namens de gemeenten input leveren op en sparren over de **nieuwe ov-concessie** - en later middels data-analyse bij de provincie en ov-vervoerder aandacht vragen voor 'witte vlekken' in de regio. Ook kan een start worden gemaakt met het **bestendigen van vrijwilligersorganisaties** door bijvoorbeeld een periodiek overleg in het leven te roepen, een handleidingen op specifieke onderwerpen te schrijven en beschikbaar te stellen en toenadering tot de provincie te zoeken waar het gaat om het snijvlak van vrijwilligersvervoer en de Visie Publieke Mobiliteit.

Fase 4 - Doorontwikkelen: ondersteunen bij inkoop en contractmanagement, juridisch en financiën.

Wanneer de organisatie eenmaal staat kunnen daar ook ondersteuning op gebied van **inkoop en contractmanagement** van vervoercapaciteit worden ondergebracht. Door een uniforme **subsidieregeling voor vrijwilligersorganisaties** op te zetten kunnen deze samen met de eerder genoemde handleidingen en periodieke overleggen naar een hoger plan worden getild. Tegelijkertijd moet het vervoerbureau relevante **juridische kennis borgen** en zelf aansluiting zoeken bij eventuele **provinciale, landelijke en Europese subsidiemogelijkheden**.



Slecht ov-alternatief: max. 120 minuten reistijd, max. 30 minuten looptijd, max. 2 overstappen



Met deze parameters is er voor meer ritten een ov-alternatief. Deze parameters sluiten echter niet aan bij wat voor de reizigers uit de doelgroep wenselijk is.



FORSETI

VERBINDT EN VERBETERT VERVOER

Stationsplein 18 • 5211 AP 's-Hertogenbosch • (073) 523 10 60 • info@forseti.nl • www.forseti.nl