Betere regionale bereikbaarheid begint bij de vervoersvraag
Het zesstappenplan van Samenreizen Noord-Holland Noord

Dr. Daan van Egeraat - Montefeltro / Flexxit - d.vanegeraat@montefeltro.nl
Chris de Veer - Provincie Noord-Holland - veerj@noord-holland.nl
Claudia van der Werff - Provincie Noord-Holland - claudia.van.der.werff@noord-holland.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 19 en 20 november 2026, Eindhoven

Samenvatting

De regionale bereikbaarheidsopgave groeit sneller dan budget en uitvoeringscapaciteit. Infrastructuurvernieuwing, woningbouw, gebiedsontwikkeling, arbeidsmarktkrapte, verduurzaming en bereikbaarheid van voorzieningen vragen tegelijk om geld, ruimte en mensen. Staatssecretaris Annet Bertram wil de regionale bereikbaarheid versterken met een betrouwbare basisinfrastructuur, goed openbaar vervoer buiten de Randstad, slimme combinaties van vervoerssystemen, een gebiedsgerichte aanpak en betere benutting van bestaande netwerken. Samenreizen Noord-Holland Noord sluit hier direct op aan: het organiseert de vervoersvraag via werkgevers, zorg- en onderwijsinstellingen en laat bij voldoende schaal nieuw collectief vervoer rijden.

Het vierjarige programma richt beleid, governance, digitalisering, contractering en exploitatie in. De voorlopige projectraming komt uit op circa 151.000 werkenden die voor hun dagelijkse reis op de auto zijn aangewezen. Dat uitvoeringsperspectief bracht een brede coalitie op de been: Ondernemend Alkmaar, de Westfriese Bedrijvengroep, de Ondernemerskoepel Kop van Noord-Holland en het Economisch Forum Holland boven Amsterdam; Noordwest Ziekenhuisgroep, Omring en Energy & Health Campus; Talland, Vonk en Hogeschool Inholland; gemeenten en provincie Noord-Holland. IenW gaf een steunverklaring; DMI is betrokken bij digitalisering en governance. De provincie is projectpartner; gedeputeerde Jeroen Olthof verkent een bereikbaarheidsoffensief. De Regio Deal honoreerde het project eind augustus 2026 met 60 uit 60 punten.

De aanpak bestaat uit zes stappen:

1. **Bereikbaarheidskloof** - wie mist waar en wanneer een bruikbaar alternatief?
2. **Marktdossier** - data hergebruiken en bundelbare corridors vinden.
3. **Oplossingsladder** - eerst fiets, OV, roosters, carpoolen, deelmobiliteit en hubs.
4. **Dienst en gebruiker** - vervoer, reservering, toegang, onboarding en billing regelen.
5. **Arrangementen** - afspraken en businesscase voor reiziger, organisatie en overheid.
6. **Governance en uitvoering** - contracteren, bussen laten rijden, meten en opschalen.

De aanpak bouwt voort op veertig jaar praktijklessen over vraagdifferentiatie, gedrag, arrangementen, data, governance en opschaling. De parallelle CVS-bijdrage 'Nog altijd een Herculische opgave?' zet die lessen op een rij; dit paper laat zien hoe ze in Samenreizen Noord-Holland Noord worden toegepast.

Voor wie is dit relevant? Gemeenten kunnen vraagbundeling verbinden met woningbouw, gebiedsontwikkeling, parkeren en voorzieningen. Provincies kunnen vraagbundeling koppelen aan openbaar vervoer, publieke mobiliteit, hubs en regionale economie. Het Rijk kan belemmeringen wegnemen, gegevensuitwisseling standaardiseren en werkende aanpakken helpen opschalen. Het doel is concreet: binnen vier jaar diensten starten, reizigers vervoeren en leren van de praktijk. Waar voldoende vraag is, gaan de bussen rijden. Wat werkt, kan vervolgens in Noord-Holland Noord en andere regio's worden uitgebreid.

1. Inleiding

1.1 Probleem en aanleiding

Noord-Holland Noord combineert middelgrote steden, kleine kernen, verspreide werklocaties en een arbeidsmarkt waarin zorg, industrie, logistiek en onderwijs ook buiten de klassieke spits functioneren. Voor veel verplaatsingen is de fiets een reëel alternatief en kan gerichte stimulering het gebruik verder vergroten. Voor een andere groep ontbreekt echter op de betreffende dag en het betreffende tijdstip een bruikbare fiets- of openbaarvervoerverbinding. Een vroege dienst in een ziekenhuis, een ploegendienst op een afgelegen campus of een les- of stagedag buiten de hoofdassen laat zich niet oplossen met een algemene oproep tot ander gedrag.

De urgentie is breder dan Noord-Holland Noord. Het Rijk constateert dat budget en beschikbare mankracht onvoldoende zijn om alle projecten voor exploitatie, onderhoud, vernieuwing en aanleg uit te voeren, terwijl de mobiliteitsbehoefte en de woningbouwopgave groeien. Staatssecretaris Annet Bertram verbindt bereikbaarheid in de regio aan het combineren van vervoerssystemen en aan een gebiedsgerichte aanpak met digitalisering, publieke mobiliteit en innovatieve multimodale systemen om bestaande netwerken effectiever te gebruiken (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2026a). De provincie Noord-Holland beschrijft dezelfde spanning: meer inwoners en woningen, groeiende druk op het mobiliteitssysteem en beperkingen in ruimte, capaciteit en middelen maken keuzes en prioritering steeds belangrijker (Provincie Noord-Holland, 2026a).

De gebruikelijke volgorde in mobiliteitsbeleid begint vaak bij een vervoervorm of voorziening: een buslijn, hub, deelauto of fietsstimulering. Samenreizen Noord-Holland Noord draait die volgorde om. Eerst wordt vastgesteld voor wie een bereikbaarheidskloof bestaat, vervolgens waar de vraag voldoende samenhang vertoont en pas daarna welk bestaand of aanvullend aanbod daarbij past. Deze vraaggerichte benadering sluit aan bij de literatuur over flexibele vervoerdiensten: de kans op een levensvatbare dienst wordt groter wanneer het ontwerp aansluit op specifieke markten, tijdvensters en verbindingen en wanneer aansluiting op het bestaande vervoer expliciet wordt georganiseerd (Mulley & Nelson, 2009; Davison et al., 2014).

De initiatiefnemers zijn Ondernemend Alkmaar, de Westfriese Bedrijvengroep en de Ondernemerskoepel Kop van Noord-Holland, met betrokkenheid van het Economisch Forum Holland boven Amsterdam. De regionale uitvoeringscoalitie omvat Noordwest Ziekenhuisgroep, Omring, Energy & Health Campus, Talland, Vonk, Hogeschool Inholland, gemeenten en de provincie Noord-Holland (Ondernemend Alkmaar et al., 2026). Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaf een inhoudelijke steunverklaring; Dutch Metropolitan Innovations (DMI) is betrokken bij digitalisering en governance (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2026b). De provincie participeert als projectpartner; gedeputeerde Jeroen Olthof is bestuurlijk betrokken en verkent een verbinding met een provinciaal bereikbaarheidsoffensief (Provincie Noord-Holland, 2026b).

Dit brede draagvlak is niet alleen bestuurlijke omlijsting, maar onderdeel van de werking. Werkgevers, zorg- en onderwijsinstellingen kunnen terugkerende reizigersgroepen bereiken, gegevens valideren en deelname of capaciteit organiseren. Gemeenten en provincie kunnen de verbinding leggen met openbaar vervoer, publieke mobiliteit, hubs, parkeren, infrastructuur en gebiedsontwikkeling. DMI en het online platform ondersteunen standaarden, gegevensuitwisseling, reservering, monitoring en governance.

Eind augustus 2026 is het project binnen de Regio Deal Noord-Holland Noord gegund. De aanvraag behaalde bij de inhoudelijke beoordeling de maximale score van 60 uit 60 punten en werd gekwalificeerd als een project met grote maatschappelijke impact (Stichting Regio Deal Noord-Holland Noord, 2026). Daarmee start een vierjarige uitvoeringsperiode. De ambitie is niet alleen de vraag te analyseren en beleid te ontwikkelen, maar ook governance, digitale ondersteuning, contractering en exploitatie operationeel in te richten en, waar voldoende schaalgrootte blijkt, daadwerkelijk collectieve vervoersdiensten met bussen te laten rijden. Omdat de eerste praktijkproeven nog moeten starten, presenteert dit paper geen gerealiseerde effecten, maar een toetsbare route van analyse naar uitvoering.

1.2 Onderzoeksvraag, these en afbakening

Centrale onderzoeksvraag. Hoe kan de verspreide vervoersvraag van mensen zonder redelijk alternatief voor de auto in Noord-Holland Noord via werkgevers, onderwijsinstellingen en andere organisaties worden gebundeld tot schaalbare reisalternatieven, en welke afspraken zijn daarvoor nodig op gebruikers-, organisatie- en overheidsniveau?

De centrale these is dat regionale bereikbaarheid niet uitsluitend een vervoersaanbodprobleem is. De vervoersvraag moet eerst zichtbaar, bundelbaar en organiseerbaar worden gemaakt. Daarna moeten afspraken over gebruik, capaciteit, betaling en publieke doelen op verschillende niveaus dezelfde gedragsrichting ondersteunen. De organisatie van de vraag is daarmee een zelfstandige ontwerpvariabele.

Het paper behandelt bewust een afgebakend onderwerp: de route van bereikbaarheidsopgave via marktdossier en dienstontwerp naar arrangementen, governance en leren. Een volledige fiscale, aanbestedings- of vervoersrechtelijke uitwerking en afzonderlijke gemeentelijke scenario's vallen buiten de omvang van dit paper. Welke contractuele en juridische vorm bij een concrete pilot past, wordt in de projectuitwerking bepaald.

De aanpak is ontwerpend en praktijkgericht. De empirische basis bestaat uit regionale en gemeentelijke projectdossiers, eerdere mobiliteitsscans, postcode- en bereikbaarheidsanalyses, de cases Energy & Health Campus en Noordwest Ziekenhuisgroep en operationele ervaring met reserveren, autoriseren, belonen en verrekenen (Flexxit/Montefeltro, 2025a, 2025b; Flexxit, 2026a, 2026b; PLEQQ/Flexxit, 2026). Het paper maakt daarom steeds onderscheid tussen wat uit bestaande gegevens en ervaring bekend is, wat voor Noord-Holland Noord aannemelijk is en wat nog in de praktijk moet worden getest.

Tabel 1. Kernbegrippen in dit paper.

Begrip	**Betekenis**
Bereikbaarheidskloof	Een terugkerende reis waarvoor op een specifieke dag en tijd geen redelijk bruikbaar alternatief voor de auto beschikbaar is.
Marktdossier	Een gestandaardiseerd gegevensproduct dat de potentiële, haalbare, bundelbare en bereikbare vervoersvraag per doelgroep, corridor en tijdvenster onderscheidt.
Ankerorganisatie	Een werkgever, onderwijsinstelling of andere organisatie die structureel contact heeft met een reizigersgroep en data, communicatie, inschrijving en eventueel capaciteitscommitment kan organiseren.
Arrangement	Een samenhangend pakket van rechten, plichten, prijzen, beloningen, capaciteit, spelregels en informatie waarmee gewenst gebruik uitvoerbaar en aantrekkelijk wordt gemaakt.
Publieke mobiliteit	De samenhang tussen regulier openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, deelmobiliteit, hubs en aanvullende diensten; niet noodzakelijk onder een enkele concessie of uitvoerder.

1.3 Zes stappen: van waarom en wat naar hoe

De aanpak volgt de logica WHY-WHAT-HOW. De eerste twee stappen bepalen waarom ingrijpen nodig is en waar vraag kan worden georganiseerd. De derde en vierde stap bepalen welk aanbod passend en uitvoerbaar is. De vijfde en zesde stap verbinden gedrag, businesscases, publieke doelen en continuïteit. Figuur 1 geeft de samenhang weer.



Figuur 1. WHY-WHAT-HOW en de zes stappen van de aanpak.

Methodisch bouwt dit voort op het CVS-paper Van parkeerdruk naar leefruimte. Daar werd de logica omgedraaid van bouwen naar benutten; hier wordt zij omgedraaid van eerst aanbod plannen naar eerst vraag organiseren. In beide gevallen zijn data, arrangementen en 'besparen door belonen' verbindende principes (Van Egeraat & Te Brömmelstroet, 2025).

De aanpak verwerkt daarnaast lessen uit veertig jaar projecten over vraagdifferentiatie, gedrag, arrangementen, data, governance en opschaling. De parallelle CVS-bijdrage *Nog altijd een Herculische opgave?* expliciteert die lessen; dit paper past ze operationeel toe in Samenreizen Noord-Holland Noord (Van Egeraat, 2026).

2. Van bereikbaarheidskloof naar regionaal marktdossier

2.1 Stap 1 - Definieer de regionale bereikbaarheidsopgave

De eerste stap begint niet bij het aantal autoritten, maar bij de vraag voor welke personen, locaties en tijdvensters een redelijk alternatief ontbreekt. De auto is in die situaties niet zonder meer een gedragskeuze. Het relevante onderscheid loopt tussen reizen waarvoor een beter bestaand alternatief kan worden geactiveerd en reizen waarvoor de markt, de dienstregeling of het tijdvenster daadwerkelijk een lacune laat.

De projectnotitie Nadere analyse bereikbaarheid Noord-Holland Noord noemt circa 151.000 forenzen die voor hun dagelijkse reis van de auto afhankelijk zijn (Flexxit/Montefeltro, 2025a). De precieze selectie naar afstand, kwaliteit van het openbaar vervoer, dag en tijdvenster moet in stap 1 opnieuw en reproduceerbaar worden vastgelegd. Het paper gebruikt het getal daarom uitsluitend als bruto projectraming en orde van grootte, niet als voorspelling van het aantal deelnemers. De netto doelgroep wordt kleiner door vier filters:

1. er is geen praktische fiets- of e-fietsoptie, rekening houdend met afstand, routekwaliteit en fysieke mogelijkheden;
2. het bestaande openbaar vervoer is op de betreffende dagen en tijden niet bruikbaar door reistijd, frequentie, een ontbrekende eerste of laatste rit, of onvoldoende voor- en natransport;
3. de reis komt voldoende vaak terug om organisatie en communicatie zinvol te maken;
4. er bestaat ruimtelijke en temporele overlap met andere reizigers, zodat bundeling mogelijk is.

Voor werknemers zijn werkroosters, begin- en eindtijden, thuiswerkpatronen en parkeerdruk bepalend. Voor studenten gaat het niet om inschrijvingen alleen, maar om feitelijke les-, practicum- en stagedagen. In het middelbaar beroepsonderwijs moet bovendien worden onderscheiden tussen de beroepsopleidende leerweg (bol), de beroepsbegeleidende leerweg (bbl) en stages. De relevante eenheid is daarom niet alleen het aantal personen, maar het aantal potentiële reizigersdagen per herkomst-bestemmingsrelatie en tijdvenster.

> **Kernprincipe.** De analyse moet de autoafhankelijkheid niet overschatten, maar evenmin wegdefinieren. Waar fiets of openbaar vervoer reëel kan werken, krijgt dat voorrang. Waar dat niet zo is, moet de resterende vraag expliciet zichtbaar blijven.

2.2 Stap 2 - Bouw het regionale marktdossier

Een marktdossier combineert gegevens die nu bij verschillende organisaties en in verschillende vormen aanwezig zijn. Datarecycling betekent niet dat oude gegevens

kritiekloos opnieuw worden gebruikt. Het betekent dat bestaande bronnen eerst worden geïnventariseerd, geharmoniseerd, gedateerd en op bruikbaarheid beoordeeld, voordat nieuw onderzoek wordt gestart. Daardoor kan sneller worden begonnen en wordt duidelijk waar de echte datalacunes liggen.

De minimale gegevensset bestaat uit geaggregeerde herkomstgebieden, bestemmingen, werk- of campusdagen, begin- en eindtijden, contract- en doelgroepkenmerken, parkeerrechten en feitelijk gebruik, reisvergoedingen, bestaande mobiliteitsregelingen en bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer. Reisvergoedingen horen dus wel in het marktdossier: zij laten zien welke prikkels al bestaan, welke kosten organisaties nu maken en welke ruimte er is om vervoer, parkeren en beloning anders te combineren. Individuele gegevens worden alleen verwerkt wanneer dat noodzakelijk en rechtmatig is; voor de eerste marktverkenning volstaan veelal geaggregeerde gegevens.

Werkgevers en onderwijsinstellingen zijn in deze stap meer dan databronnen. Zij zijn distributiepartners: zij bereiken terugkerende groepen, kennen roosters en kalenderpatronen, kunnen deelnemers informeren en inschrijven en kunnen later capaciteit of een bijdrage toezeggen. Voor het mbo zijn onder meer Vonk en Talland relevante partners; voor het hoger onderwijs is Inholland relevant, naast uitgaande studentenstromen naar andere steden. De precieze rol verschilt per instelling en wordt pas contractueel wanneer deelname en capaciteit in stap 5 worden vastgelegd.

Tabel 2. Van bruto potentieel naar werkelijk gebruik: de marktfunnel.

Laag	Vraag	Uitkomst
1. Bruto potentieel	Wie reist met de auto of ervaart een bereikbaarheidsprobleem?	Orde van grootte en geografische spreiding.
2. Haalbare doelgroep	Voor wie ontbreekt op de betreffende dag en tijd een redelijk fiets- of OV-alternatief?	Afgebakende bereikbaarheidskloof.
3. Bundelbare vraag	Welke herkomsten, bestemmingen en tijdvensters overlappen?	Corridors, opstappunten en dienstvensters.
4. Bereikbare markt	Welke organisaties kunnen de reizigers daadwerkelijk bereiken en organiseren?	Ankerorganisaties en communicatiekanalen.
5. Gecommitteerde vraag	Wie schrijft in, reserveert of neemt capaciteit af?	Businesscase en startbesluit.
6. Feitelijk gebruik	Wie reist, annuleert, herhaalt of valt uit?	Operationele KPI's en bijsturing.

Het marktdossier resulteert niet automatisch in een buslijn. Het levert corridor- en tijdprofielen op, benoemt de organisaties die de vraag kunnen organiseren en maakt zichtbaar welke bestaande oplossingen eerst moeten worden onderzocht. Daarmee vormt het de beslisbasis voor stap 3.

3. Van marktdossier naar passende reisoplossing

3.1 Stap 3 - Doorloop eerst de oplossingsladder

Collectief vervoer mag niet als vooraf vaststaand antwoord worden gepresenteerd. De aanpak gebruikt daarom een oplossingsladder. Per corridor wordt eerst bepaald welke combinatie van bestaande en aanvullende maatregelen het probleem het doelmatigst oplost:

1. verbeter en activeer fiets en e-fiets, bijvoorbeeld met veilige routes, stallingen, lease- of beloningsregelingen en passende communicatie;
2. benut bestaand openbaar vervoer beter, onder meer door informatie, aansluiting, verbetering van voor- en natransport of een andere halte- en hubkoppeling;
3. pas waar mogelijk organisatie en tijd aan, bijvoorbeeld roosters, hybride werk, les- en stagedagen of gespreide starttijden;

4. organiseer carpoolen, deelmobiliteit, deelritten en lokale opstappunten, inclusief betrouwbare matching en terugvalopties;
5. ontwerp pas voor de resterende, terugkerende en bundelbare vraag aanvullend reserveerbaar collectief vervoer.

Reserveerbaar collectief vervoer kan vervolgens verschillende vormen hebben: een directe spitsdienst naar een groot werkgebied, een route met enkele opstappunten, een feeder naar station of hub, een vroege of late dienst voor zorg en industrie of een combinatie van taxi, personenbus en bus die met de vraag meegroeit. Een hub volgt in deze redenering de vraag; zij is geen doel op zichzelf.

De gekozen dienstvariant moet uitvoerbaar zijn naast de geldende concessie- en contractkaders. Of daarvoor besloten vervoer, contractvervoer, aansluiting op publieke mobiliteit of een andere vorm passend is, wordt per pilot in de projectuitwerking bepaald; dit paper werkt die juridische beoordeling niet verder uit.

3.2 Twee illustratieve praktijkomgevingen

De Energy & Health Campus en Noordwest Ziekenhuisgroep laten wel zien welke typen vraag, organisatie en dienst in een praktijkproef kunnen samenkomen.

Tabel 3. Illustratieve cases en hun leerwaarde.

Praktijkomgeving	Kenmerken	Te toetsen in Samenreizen
Energy & Health Campus, Petten	Circa 1.500-1.600 medewerkers, afgelegen ligging, een relatief lange gemiddelde woon-werkafstand en een hoog aandeel alleenreizende automobilisten. De werkgeverscontext maakt herkomstclusters en spitsvensters zichtbaar.	Welke combinatie van e-fiets, carpoolen, opstappunten, hubkoppeling en piekdienst bereikt voldoende bezetting en structurele werkgeversbijdrage?
Noordwest Ziekenhuisgroep	Meer dan 4.500 medewerkers, meerdere locaties, onregelmatige diensten en in Alkmaar een directe relatie tussen bereikbaarheid, parkeerdruk en continuïteit van zorg.	Welke oplossingen passen per dienstvenster en locatie; hoe worden parkeerrechten, roosters, gegarandeerde terugreis en regionaal vervoer in een arrangement verbonden?

De cases maken ook duidelijk waarom vraagbundeling regionaal moet worden bekeken. Een afzonderlijke werkgever heeft op een specifieke herkomst vaak te weinig volume. Door werknemers, studenten en later mogelijk andere doelgroepen in passende tijdvensters te combineren, kan wel een voldoende dikke stroom ontstaan. Combineren is alleen verantwoord wanneer de dienstkwaliteit en de rechten van de verschillende groepen herkenbaar blijven.

3.3 Stap 4 - Toets gedrag, digitalisering en uitvoerbaarheid

Een theoretisch doelmatige dienst wordt pas een reëel alternatief wanneer de gebruiker die betrouwbaar, begrijpelijk en eerlijk vindt. Dat vraagt om segmentering: een vaste medewerker met ploegendienst, een bol-student met twee campusdagen, een bbl-student met wisselende werk- en leslocaties en een externe medewerker hebben niet hetzelfde reispatroon of dezelfde rechten. Elk segment krijgt daarom een eigen combinatie van toegang, reserveringsvenster, prijs, annuleringsregel en terugvaloptie.

Concreet kan een arrangement bijvoorbeeld een gegarandeerde zitplaats voor een vroege zorgdienst bieden, een terugreisgarantie bij overwerk, voorkeursparkeren voor een geregistreerde carpool, een kleine beloning voor tijdig annuleren of reizen buiten het drukste tijdvak, en een consequentie bij herhaalde no-show. De prikkel is geen vervanging voor kwaliteit: eerst moeten reistijd, betrouwbaarheid, veiligheid en beschikbaarheid op orde zijn. Onderzoek naar het uitbetalen van de waarde van werkgeversparkeren laat bovendien zien dat werkgeversregelingen gedrag kunnen veranderen wanneer de keuze transparant en financieel herkenbaar wordt gemaakt (Shoup, 1997).

De digitale keten ondersteunt dit gedrag met zes functies: identiteit en recht vaststellen, reserveren of annuleren, capaciteit alloceren, toegang autoriseren, betaling of vergoeding verrekenen en effecten terugmelden. Toepassingen hiervoor bestaan in onderdelen al. De innovatie ligt in regionale opschaling, interoperabiliteit tussen organisaties en het verwerken van verschillende arrangementen in een controleerbare clearing. Privacy-by-design betekent dat doelbinding, dataminimalisatie, rollen, logging en bewaartermijnen vanaf het begin worden vastgelegd. Voor reizigers die digitaal minder vaardig zijn, moet daarnaast een ondersteunde of niet uitsluitend digitale toegang beschikbaar blijven.

Beslisregel. Gebruikers hoeven niet mee te doen omdat een systeem technisch kan reserveren. De digitale keten is geslaagd wanneer zij een aantoonbaar betere reis mogelijk maakt, schaarse capaciteit eerlijk verdeelt en de administratieve last voor reiziger en organisatie beperkt.

4. Arrangementen en businesscases

4.1 Stap 5 - Maak afspraken op drie niveaus

Stap 5 is het inhoudelijke zwaartepunt. Een vervoersdienst kan technisch functioneren en toch mislukken wanneer toegang, arbeidsvoorwaarden, parkeerrechten, publieke doelen en financiering elkaar tegenspreken. Een arrangement is daarom meer dan een mobiliteitsproduct. Het is een samenhangend pakket van rechten, plichten, prijzen, beloningen, capaciteit, informatie en terugvalopties.

De arrangementen zijn strategisch, dynamisch en datagestuurd. Strategisch betekent dat zij aantoonbaar bijdragen aan gewenst gedrag, bijvoorbeeld minder soloautoritten op een corridor zonder de bereikbaarheid van ploegendiensten te verslechteren. Dynamisch betekent dat rechten, prijzen of capaciteit per tijdvenster, bezetting of segment kunnen verschillen binnen vooraf bekende regels. Datagestuurd betekent dat aanpassing berust op daadwerkelijk gebruik en vooraf afgesproken indicatoren, niet alleen op intenties.

Drie niveaus moeten op elkaar aansluiten:

- Micro - reizigersarrangement: toegang, persoonlijke voorwaarden, reservering, annuleringsregel, prijs of eigen bijdrage, beloning, informatie en terugvaloptie.
- Meso - werkgevers- of gebiedsarrangement: roosters, reisvergoedingen, parkeerrechten, capaciteitsafname, onboarding, clearing en de private businesscase.
- Macro - publiek bereikbaarheidsarrangement: aansluiting op openbaar vervoer en publieke mobiliteit, hubs en P+R, parkeerbeleid, regionale KPI's, ea.



Figuur 2. Arrangementen op micro-, meso- en macroniveau, verbonden door de 4B-architectuur.

4.2 De 4B-architectuur als uitvoeringscheck

De vier kolommen in figuur 2 - Behaviour, Beheer, Billing en Beleid - vormen een praktische volledigheidscheck (PLEQQ/Flexxit, 2026). Behaviour betreft de keuze- en gebruiksregels voor reizigers. Beheer betreft onboarding, reservering, allocatie, toegang en operationele capaciteit. Billing omvat prijs, werkgeversbijdrage, eigen bijdrage, beloning, vergoeding en clearing. Beleid betreft doelen, contracten, dashboards en beslisregels. Een arrangement is onvolledig wanneer een van deze functies niet is belegd.

De businesscase wordt eveneens op drie niveaus opgebouwd. Voor de reiziger gaat het om een betrouwbare, veilige en betaalbare reis. Voor werkgevers en onderwijsinstellingen gaat het om arbeidsmarktbereik, continuïteit, parkeer- en ruimte-efficiëntie, verduurzaming en beheersbare administratieve kosten. Voor publieke partijen gaat het om bereikbaarheid, leefbaarheid, doorstroming, inclusie en doelmatige inzet van infrastructuur en publieke middelen. Kosten en baten hoeven niet bij dezelfde partij te vallen; juist daarom zijn afspraken over bijdragen en verrekening nodig.

'Besparen door belonen' is daarbij een ontwerpprincipe, geen gegarandeerde uitkomst. Vermeden parkeerinvesteringen, beter benutte capaciteit of lagere uitval kunnen ruimte scheppen voor een gebruikersbeloning of werkgeversbijdrage. Die waarde moet per case aantoonbaar worden gemaakt en mag niet dubbel worden geteld. Tijdelijke publieke financiering kan de leer- en opstartkosten dekken, maar een structurele dienst vraagt uiteindelijk een structurele verdeling van kosten tussen degenen die aantoonbaar waarde ontvangen.

5. Governance en transparant leren

5.1 Stap 6 - Verdeel vraagregie, kaderstelling en uitvoering

Samenreizen vraagt om een rolverdeling die in gewone taal als volgt kan worden samengevat: private en maatschappelijke organisaties bundelen de vraag, publieke partijen stellen en bewaken de kaders, en de feitelijke uitvoering wordt gezamenlijk georganiseerd.

- Private vraagorganisatie: werkgevers, onderwijsinstellingen en andere ankerorganisaties leveren en valideren gegevens, bereiken doelgroepen, leggen segmentregels vast en geven commitment over deelname of capaciteit.
- Publieke kaderstelling: provincie en gemeenten bewaken publieke belangen, juridische randvoorwaarden, aansluiting op openbaar vervoer, hubs, parkeren, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling, en bepalen wanneer publieke ondersteuning gerechtvaardigd is.
- Gezamenlijke uitvoering: een uitvoeringsorganisatie organiseert toelating, contracten, vervoerders, het platform, dataverwerking, clearing, monitoring, klachten en continuïteit.

De termen private vraagregie en publieke kaderregie zijn bruikbaar, mits duidelijk is dat zij geen exclusieve bevoegdheden suggereren. Werkgevers bepalen niet het publieke beleid en de overheid neemt de werving en dagelijkse dienstverlening niet automatisch over. De meerwaarde zit in een controleerbare taakverdeling met gezamenlijke beslismomenten.

5.2 De PPN als governancehypothese

Een mogelijke uitvoeringsvorm is een Publiek-Private Nutsorganisatie (PPN): een organisatie die maatschappelijke dienstverlening uitvoert, private uitvoeringskracht benut en publieke belangen structureel borgt. Voor Samenreizen kan zo'n organisatie contracten, data, clearing en continuïteit onderbrengen terwijl werkgevers, onderwijsinstellingen en overheden ieder hun eigen rol houden. De rechtsvorm is echter geen uitgemaakte zaak. Een lichte projectorganisatie kan voor een afgebakende pilot volstaan; bij meerdere corridors, langdurige contracten en geldstromen kan een steviger vorm nodig worden.

De PPN wordt daarom behandeld als governancehypothese. In de praktijkproef wordt getoetst welke combinatie van vereniging, stichting, maatschappelijke BV, samenwerkingsovereenkomst of publiek-private deelname juridisch, financieel en

bestuurlijk houdbaar is. De vorm volgt de functies en risico's, niet andersom. Dit sluit aan bij de bredere oproep om bij complexe maatschappelijke opgaven deelname en structurele samenwerking als volwaardig instrument naast subsidie en aanbesteding te beschouwen (Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, 2025).

5.3 White-boxexperiment: aanpassen zonder het leren te verliezen

Het CVS-thema vraagt om sneller handelen zonder kennis te onderwaarderen. Daarom wordt de praktijkproef als white-boxexperiment ingericht. Voor de start worden de aannames, doelgroep, dienstvariant, nulmeting, meetregels, beslisdrempels en verantwoordelijkheden vastgelegd. Tijdens de uitvoering mag worden aangepast - dat is juist een doel van de proef - maar iedere wijziging krijgt een datum, reden, verwachte werking en verantwoordelijke. Daardoor blijft zichtbaar waarom een resultaat veranderde en kan worden geleerd zonder te doen alsof de proef onveranderd is gebleven.

Bijsturing vindt plaats binnen vooraf afgesproken bandbreedtes. Kleine operationele wijzigingen, zoals een vertrektijd of reserveringsdeadline, kunnen snel worden doorgevoerd. Grotere wijzigingen, zoals een nieuw prijsmodel, andere doelgroep of verschuiving naar een andere corridor, vragen een expliciet besluit en zo nodig een nieuwe meetperiode. De uitkomst kan doorgaan, aanpassen, opschalen of stoppen zijn. Stoppen is geen mislukking wanneer de vooraf gestelde drempel aantoonbaar niet wordt gehaald en de leeropbrengst wordt vastgelegd.

5.4 Wanneer kan een corridor daadwerkelijk starten?

Niet de volledigheid van het regionale model, maar de kwaliteit van het startbesluit is bepalend. Een corridor kan als praktijkproef beginnen wanneer aan vijf voorwaarden is voldaan: de bereikbaarheidskloof en nulmeting zijn voldoende scherp; enkele ankerorganisaties kunnen de doelgroep bereiken; de oplossingsladder en dienstvariant zijn uitgewerkt; privacy, contractering en financiering zijn op pilotniveau uitvoerbaar; en KPI's, beslisdrempels en een stop- of opschalingsbesluit zijn vooraf vastgelegd.

Deze werkwijze maakt een beperkte start mogelijk zonder te pretenderen dat de hele regio al is ontworpen. De eerste corridors leveren vervolgens nieuwe gegevens voor het marktdossier en aangescherpte standaarden voor volgende corridors. Opschaling is daarmee verdiend: zij volgt uit aantoonbaar gebruik, publieke waarde en organisatorische houdbaarheid.

De kernset voor de start, uitvoering en opschaling is samengevat in tabel 4.

Tabel 4. Kernset KPI's en het bijbehorende beslisgebruik.

Doel	**Voorbeelden van indicatoren**	**Beslisgebruik**
Bereikbaarheid	Aantal personen en reizigersdagen zonder redelijk alternatief; deur-tot-deurreistijd; betrouwbaarheid; bereikbare banen, lessen of diensten.	Is de juiste probleemgroep gekozen en verbetert haar feitelijke bereikbaarheid?
Deelname en gedrag	Bereikte doelgroep, inschrijvingen, reserveringen, werkelijk gebruik, herhaalgebruik, annuleringen en no-show.	Waar valt de marktfunnel uit en welke spelregel of dienstkwaliteit moet worden aangepast?
Dienstprestatie	Bezettingsgraad, punctualiteit, rituitval, overstaptijd, benutting per tijdvenster en klantwaardering.	Kan de dienst operationeel doorgaan, worden verkleind, vergroot of anders worden ingericht?
Organisatie	Aantal actieve ankerorganisaties, snelheid van data-aanlevering, communicatiebereik, capaciteitscommitment en doorlooptijd van analyse tot start.	Is de vraag daadwerkelijk organiseerbaar en zijn rollen en processen werkbaar?

Doel	Voorbeelden van indicatoren	Beslisgebruik
Financiën	Kosten per rit en actieve reiziger, bijdrage per partij, wijze van onboarding en billing, clearingverschillen, vermeden kosten en aandeel structureel gedekt.	Bestaat een houdbare businesscase zonder permanente ongerichte subsidie?
Publieke effecten	Vermeden soloautoritten en autokilometers, parkeer- en hubgebruik, CO_2-effect, inclusie en mogelijke verschuiving uit bestaand OV.	Draagt de dienst netto bij aan publieke doelen en ontstaan ongewenste neveneffecten?
Leren en opschalen	Aantal gevalideerde of verworpen aannames, wijzigingen met versiebeheer, overdraagbare standaarden en besluit tot stoppen, doorgaan of opschalen.	Wordt de proef een leerbaar model in plaats van een eenmalige pilot?

6. Discussie: bekend, aannemelijk en te beproeven

6.1 Wat weten we?

Bekend is dat in Noord-Holland Noord een omvangrijke bruto groep voor woon-werkverkeer de auto gebruikt en dat binnen die groep specifieke reizen bestaan waarvoor fiets en openbaar vervoer op de relevante tijdstippen geen redelijk alternatief vormen. Bestaande gegevens kunnen herkomstclusters, dienstvensters en parkeerdruk zichtbaar maken. Ook zijn de technische functies voor segmentering, reservering, autorisatie, verrekening en terugmelding afzonderlijk uitvoerbaar. De twee cases laten zien dat werkgevers en onderwijsinstellingen toegang hebben tot terugkerende vraag en dat mobiliteit samenhangt met roosters, parkeren en arbeidsmarktbereik.

6.2 Wat is aannemelijk?

Aannemelijk is dat meerdere dunne stromen op geselecteerde corridors via organisaties tot een bruikbare vraag kunnen worden gecombineerd. Ook is aannemelijk dat een dienst aantrekkelijker en financieel robuuster wordt wanneer vervoer niet als los product wordt behandeld, maar wordt verbonden met parkeerrechten, roosters, vergoedingen, hubs en publieke doelen. De literatuur over flexibele vervoerdiensten ondersteunt het belang van marktgericht ontwerp en aansluiting op bestaand vervoer; zij garandeert echter niet dat elke corridor levensvatbaar is.

6.3 Wat moet de praktijkproef uitwijzen?

Te beproeven zijn de daadwerkelijke conversie van potentieel naar gebruik, de minimale bezetting per dienstvenster, de waarde van terugvalgaranties en beloningen, de bereidheid van organisaties om capaciteit af te nemen, de verdeling van kosten en baten, de aansluiting op openbaar vervoer en publieke mobiliteit, en de governance die na de projectfase standhoudt. Ook moet worden gemeten of een nieuwe dienst werkelijk soloautoritten vervangt en niet vooral reizigers uit fiets of bestaand openbaar vervoer aantrekt.

6.4 Beperkingen en risico's

De raming van circa 151.000 is afhankelijk van bronjaar, geografische afbakening en criteria voor afstand en kwaliteit van het openbaar vervoer. Zij mag alleen als bruto projectraming worden gebruikt en moet in het marktdossier worden geactualiseerd. Werkgevers- en onderwijsdata kunnen onvolledig of verschillend gedefinieerd zijn. Deelnemers aan een pilot vormen bovendien mogelijk een selectieve groep, waardoor tevredenheid en gebruik niet zonder meer representatief zijn voor de hele regio.

Verder bestaat het risico dat een aantrekkelijk concept te snel wordt opgeschaald terwijl structurele financiering, gegevensbeheer of taakverdeling nog niet zijn opgelost. Het omgekeerde risico is dat volledige perfectie als voorwaarde wordt gesteld voordat een beperkte proef kan beginnen. De voorgestelde fasering probeert beide te beheersen: een

duidelijk startbesluit vooraf, transparante aanpassing en leren tijdens de proef, en pas daarna structurele opschaling.

7. Conclusie

Samenreizen Noord-Holland Noord begint niet bij een bus, hub of app, maar bij de vraag voor wie op welke dag en welk tijdstip een bereikbaarheidskloof bestaat. Het zesstappenplan maakt die vraag zichtbaar, bouwt een regionaal marktdossier, doorloopt een oplossingsladder, toetst gedrag en digitalisering, stapelt arrangementen op drie niveaus en organiseert governance en leren.

De vitale schakel is vraagorganisatie via werkgevers, zorginstellingen, onderwijsinstellingen en andere ankerorganisaties. Zij maken verspreide individuele reizen bereikbaar en bundelbaar. Collectief vervoer is vervolgens een mogelijke uitkomst voor het resterende gat, naast betere benutting van fiets, openbaar vervoer, carpoolen, deelmobiliteit, roosters en hubs. Waar voldoende schaalgrootte blijkt, wordt die uitkomst binnen de vierjarige projectperiode ook operationeel gemaakt: routes, vervoerders, digitale ondersteuning, governance, onboarding, billing en exploitatie worden ingericht en bussen gaan rijden. Daardoor blijft de aanpak doelgericht zonder een vervoervorm vooraf tot oplossing te verklaren.

De tweede vitale schakel is de arrangementenarchitectuur. Een reiziger kan alleen anders reizen wanneer persoonlijke voorwaarden, organisatorische afspraken en publieke kaders elkaar ondersteunen. Behaviour, Beheer, Billing en Beleid moeten daarom in dezelfde keten zijn belegd. De derde schakel is transparant leren: aannames, meetregels en wijzigingen worden zichtbaar, zodat een praktijkproef kan leiden tot doorgaan, aanpassen, opschalen of stoppen.

De aanpak is geen alternatief voor goed openbaar vervoer of noodzakelijke infrastructuur. Zij helpt onderbouwd bepalen waar bestaande netwerken beter kunnen worden benut, waar regionale organisaties zelf vraag en uitvoeringskracht kunnen mobiliseren en waar aanvullend publiek of collectief aanbod aantoonbaar nodig is.

Het handelingsperspectief verschilt per bestuurslaag. Gemeenten kunnen vraagbundeling verbinden met woningbouw, gebiedsontwikkeling, parkeren en de bereikbaarheid van voorzieningen. Provincies kunnen haar verbinden met openbaar vervoer, publieke mobiliteit, hubs en regionale economische ontwikkeling. Het Rijk kan schaalbare regionale initiatieven faciliteren door belemmeringen weg te nemen, gegevensuitwisseling te standaardiseren en publieke inzet te richten op aantoonbaar gebruik en maatschappelijke waarde.

Daarmee krijgt het CVS-thema 'Aan de slag' een concrete invulling. Niet handelen zonder analyse, maar ook niet wachten op een volledig regionaal eindmodel. Begin op corridors waar de vraag voldoende zichtbaar en organiseerbaar is, toets de resterende onzekerheden transparant en schaal alleen op wanneer gebruik, maatschappelijke waarde en structurele organisatie dat rechtvaardigen. De lessen uit de parallelle CVS-bijdrage worden zo niet alleen beschreven, maar in een actuele regionale aanpak toegepast.

Literatuur en projectbronnen

Davison, L., Enoch, M., Ryley, T., Quddus, M. & Wang, C. (2014). A survey of Demand Responsive Transport in Great Britain. Transport Policy, 31, 47-54. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.11.004.

Flexxit (2026a). Energy & Health Campus x Samenreizen Noord-Holland. Onuitgegeven projectnotitie.

Flexxit (2026b). Noordwest Ziekenhuisgroep x Samenreizen Noord-Holland Noord. Onuitgegeven projectnotitie.

Flexxit/Montefeltro (2025a). Nadere analyse bereikbaarheid Noord-Holland Noord. Onuitgegeven inhoudelijke verdieping ter voorbereiding van Samenreizen NHN.

Flexxit/Montefeltro (2025b). Carpoolpotentieel Noord-Holland: uitgebreid rapport. Onuitgegeven inhoudelijke verdieping ter voorbereiding van Samenreizen NHN.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2026a). Kabinet: Basis van onze infrastructuur moet op orde. Nieuwsbericht, 19 juni 2026. Rijksoverheid.nl.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2026b). Steunverklaring project Samenreizen NHN - Regio Deal Noord-Holland Noord. Brief, 26 mei 2026.

Mulley, C. & Nelson, J.D. (2009). Flexible Transport Services: A new market opportunity for public transport. Research in Transportation Economics, 25(1), 39-45. https://doi.org/10.1016/j.retrec.2009.08.008.

Ondernemend Alkmaar, Westfriese Bedrijvengroep & Ondernemerskoepel Kop van Noord-Holland (2026). Projectplan Samenreizen Noord-Holland Noord. Aanvraag tweede tranche Regio Deal Noord-Holland Noord.

PLEQQ/Flexxit (2026). Systeemarchitectuur Online Toolbox 4B: Behaviour, Beheer, Billing en Beleid. Onuitgegeven productdocumentatie.

Provincie Noord-Holland (2024). Visie Publieke Mobiliteit 2024-2034. Haarlem: Provincie Noord-Holland.

Provincie Noord-Holland (2026a). Perspectief Mobiliteit 2026. Haarlem: Provincie Noord-Holland.

Provincie Noord-Holland (2026b). Projectcorrespondentie over provinciale deelname en bestuurlijke afstemming van Samenreizen NHN, mei-juli 2026. Onuitgegeven.

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2025). Deelnemen zonder dogma's. Den Haag: Raad voor de leefomgeving en infrastructuur.

Shoup, D.C. (1997). Evaluating the effects of cashing out employer-paid parking: Eight case studies. Transport Policy, 4(4), 201-216. https://doi.org/10.1016/S0967-070X(97)00019-X.

Stichting Regio Deal Noord-Holland Noord (2026). Beschikking Samenreizen NHN.

Stichting Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk (2026). Call for Papers 2026: Aan de slag! en Richtlijnen Paper 2026.

Van Egeraat, D. (2026). Nog altijd een Herculische opgave? Wat ik in veertig jaar leerde over lokale bereikbaarheid, gebruikersgedrag en uitvoering. Ingediende bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2026, Eindhoven.

Van Egeraat, D. & Te Brömmelstroet, M. (2025). Van parkeerdruk naar leefruimte: een 6-stappenplan in de praktijk. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2025, Groningen.