

# Aanbesteding OV-concessie Oost-Brabant 2027-2039

Aanbestedingsstrategie

26 maart 2024

# Inhoud

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Context concessie Oost-Brabant	3
1.2	Scope van de concessie	4
1.3	Lopende concessie Oost-Brabant	6
1.4	Rol van de aanbestedingsstrategie	7
1.5	Leeswijzer	8
<b>2.</b>	<b>Opgave en doelen</b>	<b>9</b>
2.1	Bijdrage aan brede welvaart en de mobiliteitstransitie	10
2.2	Doelen voor de aanbesteding	12
2.3	Samenhang tussen concessie en regionaal beleid	13
2.4	Passend binnen financiële kaders	15
<b>3.</b>	<b>Een zekere en vanzelfsprekende basis</b>	<b>16</b>
3.1	Een zekere basis voor gedeelde mobiliteit	17
3.2	Een vanzelfsprekende basis: drempelloos reizen	23
<b>4.</b>	<b>Wat sterk is nog sterker maken</b>	<b>28</b>
4.1	Groei van het ov-gebruik	28
4.2	Doorontwikkeling Bravodirect	29
4.3	Doorontwikkeling stadsnetten in Tilburg en 's-Hertogenbosch	32
4.4	Begrijpelijkheid voor de reiziger	34
<b>5.</b>	<b>Maatschappelijk verantwoorde concessie</b>	<b>36</b>
5.1	Transitie naar uitstootvrij busvervoer	36
5.2	Circulariteit	37
5.3	Goed en sociaal werkgeverschap	38
5.4	Verkeersveiligheid	39
5.5	Sociale veiligheid	40
<b>6.</b>	<b>Relatie provincie - vervoerder</b>	<b>41</b>
6.1	Samenwerking binnen de Concessie	41
6.2	Inspelen op (on)voorziene ontwikkelingen	43
6.3	Bekostigingsmechanisme passend bij doelen concessie	44
<b>7.</b>	<b>Proces en planning</b>	<b>46</b>
7.1	Openbare procedure met onderhandeling	46
7.2	Vervolgstappen na aanbestedingsstrategie	47

# 1. Inleiding

## 1.1 Context concessie Oost-Brabant

In december 2018 heeft de provincie Noord-Brabant in samenspraak met reizigers en deskundigen de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'<sup>1</sup> opgesteld. De visie is erop gericht te komen tot het slimste en duurzaamste mobiliteitssysteem van Europa, waarin reizigers centraal staan en met een passend aanbod voor alle reizigers. De visie geeft richting voor de toekomst, maar biedt ook voldoende ruimte om in te kunnen spelen op innovaties.

De visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' betreft alle vervoersvormen die voor iedereen toegankelijk zijn en die vaak in combinatie gebruikt worden, dus niet alleen het openbaar vervoer. Binnen dit systeem van gedeelde mobiliteit zet de provincie in op drie categorieën vervoersvormen: lijngebonden openbaar vervoer, flexibele vervoersvormen van halte naar halte en vrijwilligersinitiatieven<sup>2</sup>, waarbij het lijngebonden openbaar vervoer (= directe ov-verbindingen op plaatsen en momenten met een grote vervoersvraag) een centrale positie inneemt. Gezamenlijk zorgen de drie categorieën vervoersvormen voor een divers aanbod waarmee kan worden ingespeeld op verschillende vervoersbehoeften van reizigers. Voor de reizigers zelf is dit onderscheid niet per sé van belang; zij stellen steeds een eigen mix van vervoersvormen samen passend bij hun vervoersbehoefte op dat moment.

De provincie werkt op dit moment in overleg met de vier regio's binnen de provincie aan de implementatie van de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'. De provincie is gestart in het concessiegebied West-Brabant. Op 12 december 2023 heeft de provincie de concessie West-Brabant gegund aan Arriva. Deze nieuwe concessie gaat op 6 juli 2025 van start en levert een belangrijke impuls voor deze veranderingen. De concessie Oost-Brabant is de volgende concessie die de provincie aanbesteedt.

---

<sup>1</sup> De visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' zoals op 14 december 2018 vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Brabant. Het op 6 oktober 2020 vastgestelde Beleidskader Mobiliteit Koers 2030 bekrachtigt deze visie. Omdat de visie is gebruikt voor de verdere beleidsuitwerking, die ook plaatsvond voor vaststelling van het beleidskader, wordt in deze aanbestedingsstrategie telkens naar de visie verwezen.

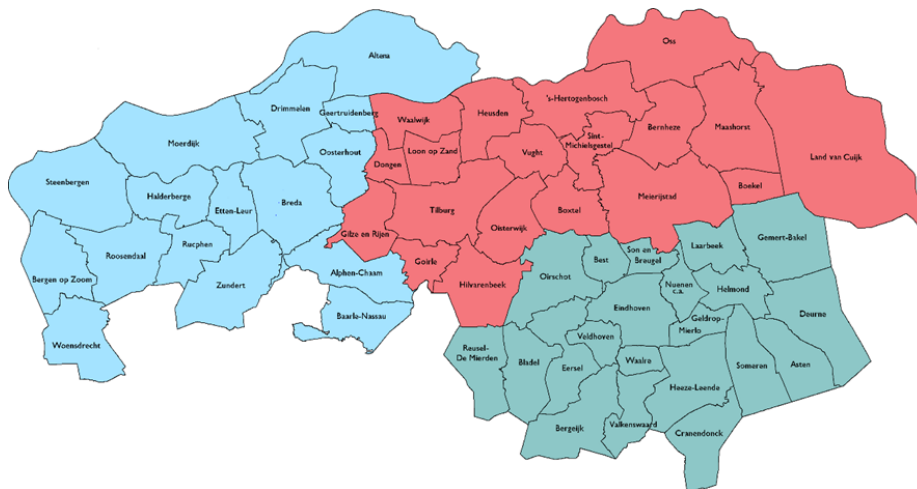
<sup>2</sup> In de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' en daarop voortbouwende beleidsdocumenten hanteert de provincie de termen 'Direct' voor lijngebonden openbaar vervoer, 'Flex' voor halte/hub- en halte/halte-vervoer, gecombineerd met WMO-vervoer, en 'Samen' voor vrijwilligersinitiatieven, deelmobiliteit en overige kleinschalige vervoeroplossingen. In de aanbestedingsstrategie wordt deze terminologie losgelaten, met name omdat aan de termen in verschillende documenten andere betekenissen worden toegekend.

## 1.2 Scope van de concessie

Sinds 2001 is wettelijk geregeld dat een vervoerder over een concessie moet beschikken om in een regio openbaar vervoer aan te mogen bieden<sup>3</sup>. De provincie Noord-Brabant is bevoegd om concessies voor openbaar busvervoer in de provincie te verlenen. De concessie Oost-Brabant betreft het exclusieve recht, en tevens de plicht, tot het aanbieden van lijngebonden openbaar busvervoer in het concessiegebied Oost-Brabant en op een aantal aangewezen trajecten in aangrenzende concessiegebieden. De huidige, aan Arriva Personenvervoer Nederland B.V. verleende concessie, is in december 2014 gestart. Deze concessie zou op 14 december 2024 eindigen, maar is vanwege de coronapandemie met twee jaar verlengd<sup>4</sup>. De opvolgende concessie 'Oost-Brabant 2027-2039' start op 13 december 2026; gunning van deze concessie is voorzien in de zomer van 2025.

### 1.2.1 Het concessiegebied Oost-Brabant

Het concessiegebied Oost-Brabant omvat de volgende negentien gemeenten<sup>5</sup>: Bernheze, Boekel, Boxtel, Dongen, Gilze en Rijen, Goirle, 's-Hertogenbosch, Heusden, Hilvarenbeek, Land van Cuijk, Loon op Zand, Maashorst, Meierijstad, Oisterwijk, Oss, Sint-Michielsgestel, Tilburg, Vught en Waalwijk (zie ook Figuur 1 Gemeenten in het Concessiegebied). In het concessiegebied wonen circa 1,1 miljoen mensen en werken circa 570.000 mensen. Daarmee is de concessie Oost-Brabant qua inwoneraantal en werkgelegenheid de grootste concessie in de provincie Noord-Brabant.



*Figuur 1 Brabantse gemeenten per concessiegebied (concessiegebied Oost-Brabant in rood weergegeven)*

<sup>3</sup> Een concessie geeft een vervoerder (de concessiehouder) het alleenrecht op het uitvoeren van het openbaar vervoer in een gebied. De grondslag voor de concessieverlening is vastgelegd in de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000), het Besluit personenvervoer 2000 (Bp 2000) en de PSO-verordening (Verordening (EG) 1370/2007 over openbaar personenvervoer per spoor en over de weg).

<sup>4</sup> De opvolgende concessie zou in 2021 Europees worden aanbesteed, maar als gevolg van de COVID 19-pandemie was er op dat moment geen markt om aan te besteden en heeft de provincie daarom besloten om de aanbesteding uit te stellen. Ter overbrugging van de tussenliggende periode heeft de provincie op 9 juli 2021 bij wijze van noodmaatregel als bedoeld in artikel 5.5 van de PSO-verordening de huidige concessie met twee jaar verlengd om zo de continuïteit van het openbaar vervoer te waarborgen.

<sup>5</sup> Daarnaast wordt het OV in gemeenten Alphen-Chaam (grondgebied concessie West-Brabant), Best, Oirschot en Son en Breugel (grondgebied concessie Zuidoost-Brabant) voor een belangrijk deel vanuit concessie Oost-Brabant verricht.

De concessie omvat een aantal lijnen naar aangrenzende concessiegebieden, waaronder lijn 99 naar Nijmegen (gezamenlijke exploitatie met Breng vanuit de concessie Arnhem-Nijmegen) en de lijnenbundel naar Eindhoven. Ten slotte faciliteert de huidige concessiehouder een netwerk van 21 buurtbuslijnen, onder meer door de hiervoor benodigde buurtbussen beschikbaar te stellen.

### **1.2.2 Samenhang concessie Oost-Brabant en Flexcontracten**

Niet-lijngelaten vormen van openbaar vervoer behoren niet tot de concessie, maar komen wel voor in het concessiegebied. Op dit moment zijn dat de regiotaxi's, die door de regio's Midden-Brabant, 's-Hertogenbosch en Noordoost-Brabant in samenwerking met de provincie worden gecontracteerd. Parallel aan de aanbesteding van de concessie Oost-Brabant ontwikkelt de provincie samen met deze regio's de regiotaxi door tot vraagafhankelijk halte-haltevervoer (verder: *Bravoflex*) dat beter is afgestemd op het lijngelaten openbaar vervoer. In deze aanbestedingsstrategie gaat de provincie niet in op deze Flexcontracten maar staat wel stil bij de afstemming tussen *Bravoflex* en het openbaar busvervoer.

### **1.2.3 Looptijd van de concessie**

Een concessie voor openbaar busvervoer kan in principe voor maximaal tien jaar worden verleend. De concessieduur mag echter met maximaal vijf jaar worden verlengd indien van de concessiehouder hoge investeringen in materieel en/of infrastructuur wordt gevraagd. De provincie maakt van deze mogelijkheid gebruik en verleent de concessie Oost-Brabant voor een periode van 12,5 jaar.

Er zijn drie redenen waarom de provincie voor een concessieduur van 12,5 jaar kiest. Ten eerste stromen er in de zomer van 2024 batterij-elektrische bussen in het concessiegebied Oost-Brabant in. Deze bussen kennen een afschrijvingsperiode van 15 jaar, waarvan 2,5 jaar in de huidige concessie valt. De concessieduur van 12,5 jaar is dus gelijk aan de resterende afschrijvingsperiode van deze bussen, waardoor er geen overnameregeling voor deze bussen of hun vervangende bussen nodig is. Ten tweede valt de overgang naar de opvolgende concessie met een concessieduur 12,5 jaar in de zomer van 2039. De opvolgende concessie start daarmee in een periode waarin minder reizigers met het openbaar busvervoer reizen en sprake is van een afgeschaalde vakantiedienstregeling in plaats van in de drukke winterperiode net voor de Kerst. Ten derde is de einddatum van de concessie met een concessieduur van 12,5 jaar goed afgestemd op de einddata van de overige concessies in Noord-Brabant, in de zin dat daarmee in de toekomst sprake is van één aanbesteding in de drie tot vier jaar. Zo kunnen leerervaringen van een aanbesteding meegenomen worden bij de voorbereiding van de volgende aanbesteding.

Een concessieduur korter dan tien jaar acht de provincie niet wenselijk, omdat de concessie dan minder aantrekkelijk is voor vervoerders. Dit leidt tot hogere transactiekosten voor de provincie en de vervoerders (vaker aanbesteden). Ook kan dan niet de gewenste spreiding van de aanbestedingen binnen de provincie gerealiseerd worden. Om vergelijkbare redenen ziet de provincie ook af van de mogelijkheid om in de aanbestedingsdocumenten een optie tot verlenging van de concessie op te nemen.

### 1.3 Lopende concessie Oost-Brabant

Net als alle andere concessies in Nederland, heeft de concessie Oost-Brabant de afgelopen jaren onder druk gestaan. In eerste instantie door het wegvallen van een groot deel van de reizigers door de coronapandemie in 2020 en 2021. Hierdoor moest het ov-aanbod op veel plekken in het concessiegebied worden afgeschaald. Sinds 2021 herstelt het aantal reizigers zich weer langzaam en ligt het aantal reizigers ten opzichte van 2019 net iets boven de 80%. Vanaf 2022 zorgt een tekort aan chauffeurs er echter voor dat het ov-aanbod minder kan worden uitgebreid dan gewenst en wordt op verschillende plekken in het concessiegebied, met name in de steden Tilburg en 's-Hertogenbosch, daarom sinds voorjaar 2022 volgens een vakantiedienstregeling gereden. Dit draagt niet bij aan het herstel van het ov-gebruik.

Tenzij anders aangegeven, wordt in deze paragraaf gerefereerd aan 2019. Dit was het laatste volledige jaar voor de coronapandemie. De verwachting is namelijk dat het aantal reizigers in 2027 weer op of boven het niveau van 2019 zal liggen. In 2019 werden in totaal 17,7 miljoen reizen met het openbaar busvervoer in Oost-Brabant gemaakt. Dat was zo'n 13% meer dan bij de start van de huidige concessie Oost-Brabant, eind 2014.

In het concessiegebied Oost-Brabant liggen twee grote steden met een eigen stadsdienst: Tilburg en 's-Hertogenbosch. Beide stadsdiensten zijn samen goed voor ruim 45% van alle busreizigers. De gemiddelde reisafstand van deze reizigers is met iets minder dan 5 kilometer per rit relatief kort, waardoor het aandeel in de reizigerskilometers met 25% een stuk lager ligt. Op de stadslijnen wordt momenteel ongeveer 36% van alle dienstregelingen<sup>6</sup> ingezet.

In het concessiegebied Oost-Brabant liggen ook meerdere grote kernen zonder NS-station (Waalwijk, Uden, Veghel). Door het ontbreken van treinverbindingen tussen deze en andere grote kernen in het concessiegebied, zijn hier sterke *Bravodirect* lijnen ontstaan. Dit geldt met name tussen Tilburg, Waalwijk en 's-Hertogenbosch en tussen 's-Hertogenbosch/Oss, Uden/Veghel en Eindhoven. Op deze verbindingen is tussen eind 2014 en eind 2019 een reizigersgroei gerealiseerd van gemiddeld meer dan 12% per jaar (tegenover een gemiddelde reizigersgroei binnen de totale concessie van ongeveer 2,5% per jaar). Dit door een gestage uitbreiding en het verder strekken en bundelen van lijnen. Na corona zijn de reizigersaantallen op deze lijnen ook weer het snelste hersteld. De *Bravodirect* lijnen zijn dan ook belangrijk binnen de concessie: met deze lijnen reist meer dan 20% van alle reizigers en, door de relatief lange reisafstanden, zijn deze lijnen goed voor meer dan 35% van alle reizigerskilometers en dus ook voor een flink deel van de opbrengsten. Om deze reizigers te vervoeren wordt momenteel ongeveer 15% van alle dienstregelingen ingezet op de *Bravodirect* lijnen.

Daarnaast bevat de concessie meerdere streeklijnen die minder intensief gebruikt worden, maar wel een belangrijke rol spelen bij de ontsluiting van kernen in het concessiegebied. Het streeklijnnennet is gedurende de lopende concessieperiode aangepast aan het gebruik en aan ruimtelijke ontwikkelingen. Door extra vervoer en routewijzigingen is op sommige lijnen de dienstregeling verbeterd. Een aantal weinig gebruikte streeklijnen de afgelopen jaren opgeheven waarbij de

---

<sup>6</sup> Een dienstregelinguur staat gelijk aan één uur openbaar vervoer zoals opgenomen in de dienstregeling. Als er meer tijd benodigd is voor een ov-rit, dan kost dat meer dienstregelingen.

bediening is overgenomen door min of meer parallel lopende lijnen, routewijzigingen van nabijgelegen lijnen of door de inzet van een buurtbus. De buurtbuslijnen vervullen een belangrijke rol in de ontsluiting van de kleinere kernen in het buitengebied, waarbij er tussen de buurtbuslijnen flinke verschillen zijn in het aantal vervoerde reizigers. Scholieren en studenten maken in Oost-Brabant ongeveer 60% uit van het totale aantal reizigers. Verschillende spitslijnen, met name gericht op scholieren, versterken daarom waar nodig deze buurtbuslijnen in de spits of bieden directe verbindingen naar schoollocaties en ontlasten daarmee de reguliere lijnen.

De komende periode zijn in het concessiegebied een aantal ontwikkelingen voorzien die kansen bieden voor het openbaar vervoer. Zo volgt uit de woondeals een forse woningbouwopgave, waarvan het grootste deel binnen de grote en middelgrote steden gerealiseerd wordt. Om de daaraan gekoppelde mobiliteitsvraag te faciliteren zetten de stedelijke regio's 's-Hertogenbosch-Oss en Breda-Tilburg in op een mobiliteitstransitie met een veel grotere rol voor lopen, fiets en openbaar vervoer. Ook met het oog op de klimaat- en stikstofdoelstellingen is deze mobiliteitstransitie gewenst.

Daarnaast hebben de provincie en betrokken gemeenten de ambitie om een deel van de bestaande (Bravo-)Directlijnen in de regio Meijerij en regio Hart van Brabant op te waarderen tot 'Bus Rapid Transit' (BRT). BRT-lijnen zijn buslijnen met een hoge snelheid en capaciteit, in kwaliteit vergelijkbaar met de trein.

Ten slotte ligt er de landelijke afspraak om de concessie uiterlijk in 2030 volledig emissievrij uit te voeren. De nieuwe concessiehouder staat derhalve voor een aantal belangrijke opgaven en uitdagingen.

## 1.4 Rol van de aanbestedingsstrategie

Als nadere uitwerking van de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' heeft de provincie samen met de regio's Noordoost-Brabant en Hart van Brabant in 2021 het 'Ambitiedocument gedeelde mobiliteit'<sup>7</sup> opgesteld (verder: Ambitiedocument). In 2023 is door het nieuwe college van Gedeputeerde Staten het 'Bestuursakkoord 2023-2027 Samen maken we Brabant!'<sup>8</sup> opgesteld (verder: Bestuursakkoord). In deze aanbestedingsstrategie beschrijft de provincie op hoofdlijnen hoe de ambities, uitgangspunten en beloften aan de reiziger zijn geconcretiseerd in de doelen voor de aanbesteding van de concessie.

Ook beschrijft de provincie inhoudelijke overwegingen en keuzes ten aanzien van het openbaar busvervoer in het concessiegebied Oost-Brabant en geeft de provincie op hoofdlijnen invulling aan de procedurele aspecten van de aanbesteding en betrokkenheid van partijen bij (de voorbereiding van) de aanbestedingsprocedure. De aanbestedingsstrategie heeft alleen betrekking op de aanbesteding van de concessie voor het openbaar busvervoer in het concessiegebied Oost-Brabant, maar beschrijft waar nodig ook de samenhang met andere vormen van gedeelde mobiliteit.

---

<sup>7</sup> Link naar [Ambitiedocument gedeelde mobiliteit Oost-Brabant](#)

<sup>8</sup> Link naar [Bestuursakkoord 2023-2027 'Samen maken we Brabant!](#)

De aanbestedingsstrategie vormt een tussenstap om van de genoemde beleidsdocumenten tot het programma van eisen en het bestek voor de aanbesteding van de concessie Oost-Brabant te komen. De aanbestedingsstrategie maakt geen deel uit van de aanbestedingsdocumenten op basis waarvan vervoerders hun inschrijving moeten opstellen. Inschrijvende vervoerders kunnen dan ook geen rechten aan deze aanbestedingsstrategie ontleenen.

## 1.5 Leeswijzer

Dit document is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 bevat de doelen die de provincie met de concessie Oost-Brabant nastreeft. Hoofdstuk 3 beschrijft hoe het openbaar busvervoer een zekere en vanzelfsprekende basis voor iedereen moet vormen om zo de beloften aan de reiziger zoals opgenomen in het Ambitiedocument in te lossen. Hoofdstuk 4 beschrijft hoe de provincie de sterke verbindingen binnen de nieuwe concessie verder wil versterken om zo de regionale woningbouwopgave mogelijk te maken en de mobiliteitstransitie te stimuleren. Hoofdstuk 5 beschrijft hoe de provincie dit op een maatschappelijk verantwoorde wijze wil realiseren. Hoofdstuk 6 gaat in op de samenwerking tussen de provincie en de toekomstige concessiehouder bij de doorontwikkeling van het openbaar busvervoer en de wijze waarop de provincie met verwachte en onverwachte majeure ontwikkelingen tijdens de looptijd van de concessie zal omgaan. Ten slotte beschrijft hoofdstuk 7 het proces dat de provincie tijdens de voorbereiding en uitvoering van de aanbesteding zal doorlopen.

### Betekenis van de gekleurde kaders

Op verschillende plekken in dit document staan gekleurde kaders. Die hebben de volgende betekenis:

- Teksten in blauwe kaders zijn afkomstig uit het Ambitiedocument;
- Teksten in lichtrode kaders zijn afkomstig uit het Bestuursakkoord;
- Teksten in paarse kaders hebben betrekking op de onderdelen van gedeelde mobiliteit die niet binnen de scope van de concessie vallen, en
- Teksten in kaders met een andere kleur zijn afkomstig uit andere (beleids)documenten en daarom voorzien van een voetnoot met bronvermelding.





## 2. Opgave en doelen

We willen in heel Brabant een samenhangend, robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem. Met mobiliteit die schoon, stil, gezond en veilig is. We willen een mobiliteitssysteem dat voor iedereen toegankelijk is en dat bijdraagt aan een duurzame economie en brede welvaart van Brabant.

Bovenstaande ambitie uit het Bestuursakkoord is leidend voor de concessie Oost-Brabant 2027-2039. In dit hoofdstuk wordt deze ambitie nader beschreven en vertaald in drie doelen voor de aanbesteding van de concessie. In algemene zin verwacht de provincie dat de concessiehouder bijdraagt aan de realisatie van deze ambitie. Hij doet dit in een concessiegebied dat afwisselend is qua gebiedstypen en divers wat betreft ov-aanbod en -gebruik en waarin de mobiliteit toeneemt zoals blijkt uit onderstaande passage:

Het concessiegebied Oost-Brabant beslaat het grondgebied van Midden-Brabant, via 's-Hertogenbosch, tot Noordoost-Brabant. Gebieden met specifieke kenmerken maar ook overkoepelende uitdagingen ten aanzien van mobiliteit. Zo zorgt de woningbouwopgave voor groei van steden en daarmee van mobiliteit. In de uitdagingen die dit stelt ten aanzien van ruimtebeslag en bereikbaarheid, zal gedeelde mobiliteit in de toekomst een steeds grotere rol krijgen. Een andere belangrijke opgave in dit deel van Brabant is het beter verbinden van de grotere woon- en werkgebieden zonder spoor (Uden/Veghel/Waalwijk). Het is zaak deze goed met ov te ontsluiten en te verbinden met hoofdknooppunten. De ontwikkeling van mobiliteitshubs kan een belangrijke rol spelen in het accommoderen van de interactie auto-fiets-ov en de bereikbaarheid van zowel steden als kleinere kernen.

Specifiek speelt het verbeteren van de verbindingen naar de toeristische trekpleisters als de Efteling en de Beekse Bergen in Hart van Brabant. Daarnaast vraagt de ov-bereikbaarheid vanuit de omliggende regio van en naar 's-Hertogenbosch bijzondere aandacht. De sterke agrifoodsector, geflankeerd door hightech en logistiek in Noordoost-Brabant vraagt om een bereikbare en verbonden regio om de aantrekkingskracht op technisch en IT-personeel te vergroten. Hierbij speelt het versterken van de agglomeratiekracht ook een belangrijke rol.

Het gebied is vanzelfsprekend geen eiland: de verbindingen met omliggende stedelijke regio's, zowel binnen Brabant als daarbuiten, zijn en blijven van groot belang.

De provincie zoekt daarom een veelzijdige concessiehouder met kennis van openbaar vervoer en andere (potentiële) vervoersvormen binnen het systeem van gedeelde mobiliteit, die (i) in staat is met zijn hoogwaardige ov-aanbod en uitstekende dienstverlening reizigers te verleiden om voor het ov te kiezen en (ii) samen met de provincie, gemeenten, regio's en andere partners Oost-Brabant beter bereikbaar maakt.

## 2.1 Bijdrage aan brede welvaart en de mobiliteitstransitie

In de nieuwe concessie staan het vergroten van de brede welvaart en het stimuleren van de mobiliteitstransitie centraal. Deze opgaven zijn relevant voor de aanbesteding, maar spelen vooral een rol tijdens de uitvoering van de concessie. Hieronder worden deze opgaven in meer detail beschreven; de implicaties voor de doelen voor de aanbesteding volgen in de paragraaf 2.2.

### 2.1.1 Vergroten van brede welvaart

In Brabant wonen ruim 2,6 miljoen mensen. De kwaliteit van leven van de Brabanders wordt niet alleen bepaald door economische welvaart. Welvaart in brede zin gaat ook om geluk, gezondheid en veiligheid van mensen. Voor mobiliteit betekent deze opgave het vergroten van de brede welvaart dat bereikbaarheid van arbeidsplaatsen, voorzieningen en sociale contacten centraal komt te staan. Bereikbaarheid wordt ook belangrijk gevonden door mensen die zelf niet reizen: bereikbaar zijn is een kwaliteit op zich.<sup>9</sup>

De concessie Oost-Brabant gaat over mobiliteit (de ritten die uiteindelijk echt gemaakt worden), maar ook om bereikbaarheid (de mogelijkheid hebben om te reizen). In de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' geeft de provincie aan hoe het openbaar vervoer (trein en bus) samen met andere vormen van gedeelde mobiliteit Brabant bereikbaar en leefbaar houdt. Openbaar vervoer functioneert als ruggengraat van het systeem van gedeelde mobiliteit. De provincie stuurt daarom aan op een lijnennet dat in combinatie met *Bravoflex* alle inwoners en bezoekers een vervoermogelijkheid biedt, ook op tijden en plaatsen waar(op) het openbaar vervoer zich concentreert op de hoofdassen. Zo beoogt de provincie de afhankelijkheid van de auto te verminderen en kunnen inwoners en bezoekers van Brabant die zich niet (meer) met hun eigen auto kunnen of willen verplaatsen toch blijven meedoen aan de samenleving.

Het openbaar vervoer vormt ook de regionale ruggengraat van de 'daily urban systems'. In die rol zorgt het openbaar vervoer dat inwoners hun dagelijkse activiteiten kunnen ondernemen en draagt het openbaar vervoer bij aan het functioneren van de Brabantse maatschappij en economie. Ten slotte draagt de provincie bij aan het vergroten van de brede welvaart door het implementeren van landelijke afspraken in de concessie Oost-Brabant, zoals het Bestuursakkoord Toegankelijk Openbaar Vervoer en het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer. Daarmee draagt de concessie Oost-Brabant bij aan de volgende vijf dimensies van brede welvaart:<sup>10</sup>

- Inclusiviteit
- Adaptieve netwerken
- Economische vitaliteit
- Duurzaamheid
- Goede en gezonde leefomgeving

De eerste opgave bij de opzet van de concessie is het verankeren van deze dimensies in het ov-aanbod en het in stand houden van de 'ruggengraat' van het systeem van gedeelde mobiliteit.



Figuur 2 Brede welvaart

<sup>9</sup> Zie: 'Achtergrondrapportage Mobiliteitspakket stedelijke regio 's-Hertogenbosch', hoofdstuk 3

<sup>10</sup> Vrij naar: 'Mobiliteitspakket stedelijke regio Breda-Tilburg', pagina 5

### 2.1.2 Inzetten op groei van het ov-gebruik en een schaa sprong van het ov-aanbod

Deze bestuursperiode verlenen we nieuwe concessies voor Oost- en Zuidoost Brabant. Daarin laten we het openbaar vervoer als onderdeel van de totale bereikbaarheid meegroeien met de schaa sprong die deze regio's maken.

De provincie wil dat het openbaar busvervoer vaker gebruikt gaat worden om zo de verwachte toename van het aantal verplaatsingen in het concessiegebied te accommoderen. Dat het aantal verplaatsingen gaat toenemen komt door de groei van de bevolking en van de economie. Het aandeel van het openbaar vervoer in de 'modal split' kan stijgen omdat de provincie bij de invulling van de woningbouwopgaves kiest voor verstedelijking in zowel de centrumsteden Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Helmond als in middelgrote steden als Uden, Veghel en Waalwijk. Daarbij is het openbaar vervoer bij uitstek geschikt voor het vervoeren van grote groepen reizigers in en tussen deze steden. In de Verstedelijkingsstrategie Brabant 2040<sup>11</sup> wordt hierover het volgende gezegd:

In absolute termen is de groei van de fiets verreweg het grootste, in relatieve termen die van het openbaar vervoer, omdat het huidige aandeel ov in Brabant vrij klein is. Voor het autoverkeer geldt in algemene zin dat de stedelijke groei niet tot meer autoverkeer hoeft te leiden. De ontwikkeling van de afgelopen 20 jaar in en buiten Brabant laat dat overtuigend zien.

Gelet op het bovenstaande stelt de provincie zich ten doel om de toename van de mobiliteit in het concessiegebied voor een belangrijk deel met het openbaar (bus)vervoer op te vangen. Hiervoor is een aantrekkelijk ov-aanbod en een betrouwbare dienstuitvoering van belang, net als effectief flankerend beleid. Alleen als openbaar vervoer, andere mobiliteitsdiensten en de infrastructuur in samenhang worden verbeterd kan een groot deel van de toename van de mobiliteit door het openbaar (bus)vervoer worden opgevangen<sup>12</sup>.

De verstedelijking biedt daarmee kansen voor het openbaar busvervoer. Door het openbaar busvervoer dáár te versterken waar nieuwe vraag ontstaat, kan de concessiehouder een (verdere) toename van het ov-gebruik najagen. Kansen liggen ook in het beter bedienen van doelgroepen die nu nog maar beperkt gebruik maken van het openbaar (bus)vervoer, zoals recreatieve reizigers naar bijvoorbeeld de Efteling of de Beekse Bergen. Om deze kansen daadwerkelijk te benutten zijn naast een specifiek en betroubaar ov-aanbod ook gerichte marketingacties en begrijpelijke communicatie van groot belang.

---

<sup>11</sup> Link naar ['Verstedelijkingsstrategie Brabant 2040'](#)

<sup>12</sup> De mobiliteitsgroei wordt ook opgevangen door andere duurzame vervoersvormen zoals de fiets en lopen. De provincie beoogt niet dat de groei van het openbaar vervoer ten koste gaat van fietsen en lopen, maar het is ook niet de verwachting dat dit zelfs bij een verbeterd ov-aanbod op grote schaal gaat gebeuren. Sterker nog, over korte afstanden kiezen busreizigers vaker voor de fiets, is één van de strategische lessen uit het Mobiliteitspakket stedelijke regio Breda-Tilburg. Een andere les is "een schaa sprong fiets en ov op eigen kracht levert relatief geringe opbrengst in termen van gebruik." Investerings in de infrastructuur ("flankerend beleid") zijn nodig voor een schaa sprong.

Verstedelijking brengt ook uitdagingen voor het openbaar busvervoer met zich mee. Als door toenemende drukte op de weg de bus net als de auto in de file staat, zullen mensen voor de auto blijven kiezen. En als nieuwe woonwijken met bestaande buslijnen worden ontsloten, kan dit betekenen dat doorgaande reizigers soms langer onderweg zijn. Verder kan het verdichten van bestaande gebieden tot grote (piek)drukke in de bus leiden, zeker als ritten ongelijk over het uur verdeeld zijn. De provincie wil daarom in (hoog)stedelijk gebied inzetten op het versnellen en bundelen van meerdere lijnen op corridors die gelegen zijn nabij gebieden waar nieuwe woningen of voorzieningen komen en waar de wegbeheerder de doorstroming verbetert en de bus prioriteit geeft als het autoverkeer minder goed doorstroomt. Vervolgens kan de bus op deze corridors dan vaker gaan rijden, omdat iedere rit minder tijd kost en het aantal reizigers per rit toeneemt. De provincie wil daarom extra in het openbaar vervoer investeren en samen met de gemeenten de doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren en investeren in aantrekkelijke mobiliteitshubs.

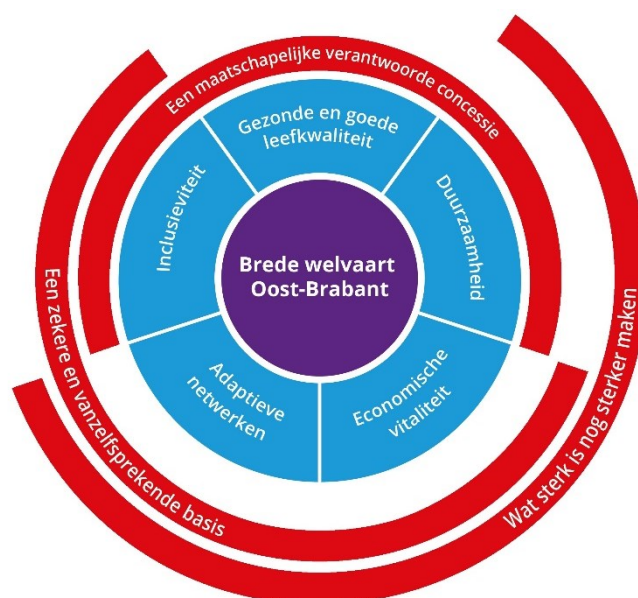
De in deze paragraaf beschreven schaa sprong moet deels bij aanvang en deels tijdens de looptijd van de nieuwe concessie gerealiseerd worden. Het is vervolgens aan de nieuwe concessiehouder om met zijn verbeterde ov-aanbod daadwerkelijk extra reizigers te vervoeren om zo bij te dragen aan het vergroten van de brede welvaart en het realiseren van de beoogde mobiliteitstransitie.

## 2.2 Doelen voor de aanbesteding

Op basis van de in de vorige paragraaf beschreven opgaven en ambities heeft de provincie de volgende doelen voor de aanbesteding van de concessie Oost-Brabant geformuleerd:

- Een zekere en vanzelfsprekende basis voor gedeelde mobiliteit;
- Wat sterk is nog sterker maken, en
- Een maatschappelijke verantwoorde concessie.

Hierna volgt een korte toelichting op bovenstaande doelen die in hoofdstukken 3 tot en met 5 nader worden uitgewerkt. De volgorde van de doelen en de lengte en mate van detail waarin zij worden beschreven heeft geen betekenis voor het belang dat de provincie aan de doelen hecht: elk van de doelen draagt bij aan de brede welvaart, zoals toegelicht in nevenstaande figuur.



Figuur 3 Bijdrage doelen concessie aan brede welvaart

### **Een zekere en vanzelfsprekende basis voor het systeem van gedeelde mobiliteit (hoofdstuk 3)**

De provincie wil alle bewoners en bezoekers van het concessiegebied de zekerheid bieden dat zij kunnen reizen binnen het systeem van gedeelde mobiliteit. Dit geldt ook voor het landelijk gebied met haar kleine en diffuse vervoersstromen, waar de bereikbaarheid met het openbaar vervoer al lange tijd onder druk staat. Ten opzichte van de huidige concessie sturen we op het aanbod van lijngebonden openbaar vervoer door Directlijnen en te bedienen haltes voor te schrijven. Door een slimme combinatie van lijngebonden openbaar vervoer en Bravoflex maken wij de belofte aan de reiziger waar dat met maximaal één overstap de dichtstbijzijnde grotere (bus)stations in Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Oss, Uden, Cuijk en Boxmeer bereikbaar zijn. Daarbij is essentieel dat het totale aanbod door de reiziger als een vanzelfsprekend en samenhangend geheel wordt ervaren. De concessiehouder krijgt daarom ook de belangrijke taak om te borgen dat straks de totale reisketen eenvoudig te begrijpen, te plannen, te boeken en te betalen is.

### **Wat sterk is nog sterker maken (hoofdstuk 4)**

De busverbindingen naar de grote kernen die niet zijn aangesloten op het spoorwegnet (Uden, Veghel en Waalwijk) zijn tijdens de huidige concessie succesvol uitgebouwd als Bravodirect lijnen 300, 301, 305 en 306. Dit heeft geleid tot een grote reizigersgroei. Ook voor de komende concessieperiode is er veel potentie om deze verbindingen verder door te ontwikkelen omdat juist langs deze buslijnen de demografische en economische ontwikkelingen het grootst zijn en de vraag naar vervoer het snelst stijgt. Wij laten daarom veel ontwikkelruimte aan de nieuwe concessiehouder om te komen tot een optimaal bij de vraag aansluitend hoogwaardig openbaar vervoer onder het merk Bravodirect. Omdat dit de kans vergroot dat zo een minder eenduidig ov-aanbod ontstaat, is begrijpelijke en accurate (real time) reisinformatie en communicatie van groot belang.

### **Een maatschappelijke verantwoorde concessie (hoofdstuk 5)**

De provincie vindt het belangrijk dat de concessiehouder oog heeft voor duurzaamheid, (sociale) veiligheid en goed werkgeverschap en zo bijdraagt aan de leefbaarheid en brede welvaart in het concessiegebied. In hoofdstuk 5 wordt beschreven wat de provincie van de concessiehouder verwacht op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen.

## **2.3 Samenhang tussen concessie en regionaal beleid**

### **2.3.1 Verstedelijking**

De provincie wil reeds bij aanvang van de nieuwe concessie een begin maken met de schaa sprong van het openbaar vervoer en flexibiliteit in de concessie bieden om het ov-aanbod vooral daar te verbeteren waar (op termijn) meer mensen komen wonen of waar de concurrentiepositie van het ov ten opzichte van de auto verbetert (zie ook hoofdstuk 4). Hiervoor wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij reeds bestaand beleid.

Provincie, Rijk en gemeenten hebben een Verstedelijkingsstrategie 2040 voor heel Brabant opgesteld en in het Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant 2040<sup>13</sup> afgesproken dat de verstedelijkingsstrategie wordt uitgewerkt per stedelijke regio. Het concessiegebied omvat twee stedelijke regio's: Breda-Tilburg (deels) en 's-Hertogenbosch-Oss. Deze aanbestedingsstrategie is

---

<sup>13</sup> Link naar '[Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant 2040](#)'

mede gebaseerd op de 'meerjarige multimodale mobiliteitspakketten' (hierna: M3P) van deze regio's. Hierin staan maatregelen beschreven die in de periode 2023-2040 worden uitgevoerd. In deze pakketten wordt al voorgesorteerd op verstedelijking in gebieden die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en/of verbetering van de ov-infrastructuur naar deze gebieden. Het Ontwikkelperspectief beschrijft de verstedelijkingsopgave per stedelijke regio als volgt:

#### **Stedelijke regio Breda Tilburg (SRBT)**

De stedelijke regio Breda Tilburg heeft als onderdeel van NOVEX Stedelijk Brabant tot 2040 een opgave van ongeveer 80.000 woningen en ongeveer 70.000 - 80.000 extra arbeidsplaatsen. De regio wil deze woningbouwopgave inzetten om een noodzakelijke systeemsprong te maken. De regio is namelijk relatief uitgestrekt en de interactiemilieus van Breda en Tilburg (nodig voor innovatie van de economische topsectoren) zijn nog te weinig verbonden met de over de regio verspreide economische clusters. Die verbinding moet zowel qua fysieke infrastructuur (m.n. OV) als qua netwerk en ecosysteem van stedelijke innovatiehotspots en incubators die ondersteunend zijn aan de innovatiekracht van de productielocaties op industrieterreinen en platteland worden versterkt. De SRBT zet daarom in op het intensiveren van bestaand stedelijk gebied, versterking van de multimodale connectiviteit om daarmee de stedelijke interactiemilieus impulsen te geven en de bestaande dorpen leefbaar te houden.

#### **Stedelijke regio 's-Hertogenbosch-Oss<sup>14</sup>**

Netwerkregio bij uitstek – Uitgangspunt is het versterken van het netwerk van aantrekkelijke steden en vitale kernen en dorpen (het polycentrisch model) in deze stedelijke regio. Dan profiteren alle inwoners van de kracht van de stad en de pracht van de kernen en dorpen. De principes van stedelijkheid en nabijheid zijn belangrijk voor de brede welvaart in deze regio. Dit betekent een keuze voor (hoog)stedelijkheid in woon- en werkmilieus in de spoorzones van 's-Hertogenbosch en Oss, vernieuwing en verdichting in de middelgrote kernen en wijken en verbindingen maken met de dorpen. Daarbij past een duurzaam mobiliteitssysteem dat is gebaseerd op Bus Rapid Transit, ov-knopen en hubs en een brede mobiliteitstransitie. Dit wordt uitgewerkt in een regionaal mobiliteitspakket dat gekoppeld is aan deze verstedelijkingsopgave. Daarin worden de ontbrekende stukken in het regionaal netwerk in beeld gebracht en de maatregelen die vervolgens nodig zijn.

### **2.3.2 Doorstroming**

Doorstroming en randvoorwaardelijke investeringen in infrastructuur zijn een belangrijk thema in de samenwerking met gemeenten. De provincie onderzoekt de doorstroming op de belangrijkste ov-assen om knelpunten in kaart te brengen. Het uitgangspunt is dat we als wegbeheerders de doorstroming op de Directlijnen ook in de toekomst op orde houden.

---

<sup>14</sup> Gemeenten Maashorst, Gemert en Land van Cuijk maken ook onderdeel uit van regio NOVEX De Peel, in het ontwikkelperspectief van deze regio wordt belang van goede ov-ontsluiting ook benadrukt.

Het toenemende autoverkeer zorgt zeker in de spits voor langere reistijden en grotere onbetrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Dit verslechtert de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto maar zorgt er bovenal voor dat reizigers te laat op hun bestemming arriveren of hun aansluiting missen. Bovendien maakt dit dat het rijdend personeel soms te laat is voor de volgende rit of hun pauze deels missen. De rijtijden voorspelbaarder maken door het verbeteren van de doorstromingskwaliteit, is daarom van belang.

De provincie heeft laten onderzoeken wat de doorstromingskwaliteit is van de belangrijkste lijnen binnen de concessie Oost-Brabant. Jaarlijks lopen deze lijnen alleen al op de twintig trajecten met de meeste congestie ruim 8.000 voertuigverliesuren op, oftewel een kostenpost van meer dan één miljoen euro per jaar. Vooruitlopend op de afspraken die voortkomen uit de regionale mobiliteitspakketten, wil de provincie in elk geval met de gemeenten Tilburg, 's-Hertogenbosch en Oss afspraken maken over de verbetering van (hoofd)routes. Dit om inschrijvers zekerheid te bieden en de kans op een goed aanbestedingsresultaat te vergroten. De provincie streeft ernaar om ook met andere gemeenten afspraken te maken over het oplossen van doorstromingsknelpunten.

## **2.4 Passend binnen financiële kaders**

De doelen moeten gerealiseerd worden binnen de financiële kaders van de provincie. De provincie continueert gedurende de duur van de concessie de huidige exploitatiebijdrage van € 38,5 miljoen (prijspeil 2024). Om het ov-aanbod op peil te houden is echter meer subsidie nodig: de inkomsten uit het SOV-contract dalen structureel, vanwege toenemende drukte op de weg zijn voor dezelfde vervoerprestatie meer dienstregelingen nodig en de provinciale tariefstijging van 1% extra ten opzichte van de inflatie wordt afgeschaft. Daarnaast is er voor het gewenste extra ov-aanbod ook extra subsidie nodig. Aanvullend is de provincie daarom voornemens om ruim € 8 miljoen extra beschikbaar te stellen. Dit bedrag wordt gedekt uit de motie-Bikker (extra rijks gelden als compensatie voor het niet indexeren van de tarieven in 2024 en aanvullende middelen om de exploitatie van het openbaar vervoer structureel te versterken).

Daarnaast ontvangt de concessiehouder inkomsten uit de verkoop van vervoerbewijzen (= reizigersopbrengsten), waarvoor de verantwoordelijkheid ook bij de concessiehouder ligt. In 2022 bedroegen de reizigersopbrengsten afkomstig uit saldoreizen, kaartverkoop en abonnementen € 17,9 miljoen (prijspeil 2024). De SOV-opbrengsten in 2022 bedroegen € 20,7 miljoen (prijspeil 2022). De SOV-opbrengsten gaan in de toekomst mogelijk veranderen omdat ook het reisgedrag van studenten na de coronapandemie is veranderd. De provincie beschouwt dit als een majeure ontwikkeling (zie paragraaf 6.2) en zal bij start van de aanbesteding aan inschrijvers meegeven van welk bedrag aan SOV-opbrengsten zij uit kunnen gaan.

In een marktconsultatie die in het voorjaar van 2024 wordt gehouden zal de provincie toetsen of de ambities en eisen haalbaar en betaalbaar zijn binnen deze financiële kaders. De uitkomsten van deze marktconsultatie kunnen eventueel leiden tot aanpassingen aan het programma van eisen. In hoofdstuk 7 wordt dit bij de beschrijving van het aanbestedingsproces nader toegelicht.

### 3. Een zekere en vanzelfsprekende basis

In het Ambitiedocument doen we de reiziger een aantal beloften. Hoe wij deze beloften in de nieuwe concessie waar gaan maken, staat in dit hoofdstuk beschreven.

#### **Belofte aan de reiziger – Met maximaal één overstap naar grote stations**

In Oost-Brabant kan iedereen van halte naar halte met minimaal 1 mobiliteitsvorm reizen. Nu zijn dit vaak bussen, maar in de toekomst kunnen dit ook andere mogelijkheden zijn (zoals hubtaxi, deelsysteem of meerijden met iemand) en er kunnen extra haltes komen. Met goed bereikbare haltes en een goed ontwikkeld en samenhangend vervoersysteem kan de reiziger altijd met maximaal 1 overstap de dichtstbijzijnde grotere (bus)stations in Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Oss, Uden, Cuijk en Boxmeer bereiken. Deze belofte geldt ook voor reizigers uit kleine kernen en buurtschappen en bijvoorbeeld ook bedrijventerreinen, omdat we het systeem van gedeelde mobiliteit voor iedereen toegankelijk maken.

Het ov-tarief is altijd geldig van maandag tot en met vrijdag tussen 07.00 en 18.00 uur<sup>15</sup>. Dit is een minimum; buslijnen in de concessie kunnen natuurlijk ook langer en in de weekenden rijden. De buslijnen in de concessie rijden sowieso altijd tegen ov-tarief. De verschillende vervoersopties zijn voor de reiziger begrijpelijk, gemakkelijk en logisch gemaakt zodat de reiziger zelf kan kiezen hoe te reizen. De reis moet op één plek eenvoudig gepland, geboekt en betaald kunnen worden, bijvoorbeeld via een app.

#### **Belofte aan de reiziger – Direct: hoge frequenties met ruime bedieningstijden**

Het busvervoer blijft een belangrijke basis binnen gedeelde mobiliteit met daarbij verschillende onderdelen. Direct is een herkenbaar product met een hoogwaardig kwaliteitsniveau en aantrekkelijke frequenties. Direct komt op de grootste bestemmingen en knooppunten. De ambitie is dat Direct 6 keer per uur in de spits en buiten de spits 4 keer per uur op maandag tot en met zaterdag rijdt. In de avond en het weekend rijdt Direct nog steeds minimaal 2 keer per uur. Daarnaast blijven de buurtbussen bestaan. Doorontwikkeling van de buurtbus is mogelijk als dit tot verbetering voor de reiziger leidt. Ook worden op verbindingen waar dit past bij de omvang van de vraag, reguliere buslijnen ingezet naast Direct. Er zijn dus verschillende vormen van lijngebonden busvervoer die aansluiten op de vraag van de reiziger.

#### **Belofte aan de reiziger – Bravoflex**

Er komen meer reismogelijkheden door toepassing van hubtaxi en haltetaxi, ook door het toevoegen van meer haltes/opstapplaatsen als die er nu nog niet zijn. Je kunt met een hubtaxi tegen ov-tarief<sup>12</sup> reizen op werkdagen tussen 7 en 18 uur naar een overstappunt als er geen andere mogelijkheden zijn. Als er wel alternatieven zijn - en op andere tijdstippen - kun je nog steeds met de hubtaxi rijden, maar dat is dan 2,5 keer het ov-tarief. Tegen een hoger tarief –

---

<sup>15</sup> Gedeputeerde Staten hebben inmiddels besloten om Bravoflex ook tijdens de avonduren en in het weekend, aan te bieden voor een vaste ritprijs, vergelijkbaar met het ov-tarief. Dit tarief geldt onder voorwaarde dat er geen lijngebonden openbaar vervoer beschikbaar is. Is dat wel zo, dan geldt een hoger tarief.



kostprijs, ongeveer 5 keer het ov-tarief - kun je met de haltetaxi ook rechtstreeks naar je bestemmingshalte reizen.

#### **Belofte aan de reiziger – Flex- en doelgroepenvervoer als één systeem**

Door samen te werken en Flex-vervoer en doelgroepenvervoer te zien als één systeem (in samenhang met lijngebonden vervoer en Samen) komen er meer reismogelijkheden voor reizigers die nu gebruik maken van doelgroepenvervoer.

#### **Belofte aan de reiziger – Vrijwilligersinitiatieven, meerrijddiensten en deelsystemen**

Naast het lijngebonden vervoer en Flex zijn er meer vervoersvormen beschikbaar zoals vrijwilligersinitiatieven, meerrijddiensten en deelsystemen. Dit biedt voor de reiziger meer reismogelijkheden en is inzichtelijk, makkelijk in gebruik en sluit aan op de behoeften.

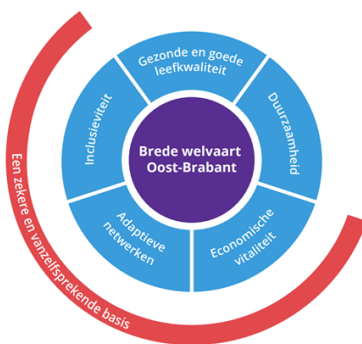
#### **Belofte aan de reiziger – Mobiliteit-als-Dienst**

Bij het ingaan van de nieuwe situatie (of zoveel eerder als mogelijk) wordt het vervoersaanbod inzichtelijk en toegankelijk gemaakt via een app van minimaal één Mobiliteit-als-Dienst provider. Ook zonder app kan de reiziger gebruik maken van gedeelde mobiliteit.

#### **Belofte aan de reiziger – Mobiliteitshubs**

Mobiliteitshubs zorgen ervoor dat reizigers makkelijk op en over kunnen stappen op het systeem van gedeelde mobiliteit. Het zijn herkenbare punten in het systeem van gedeelde mobiliteit.

### **3.1 Een zekere basis voor gedeelde mobiliteit**



Vanuit de principes van brede welvaart is het essentieel om inwoners en bezoekers van Oost-Brabant een zekere en vanzelfsprekende basis voor gedeelde mobiliteit te bieden. Hierbij staan inclusiviteit, economische vitaliteit en adaptieve netwerken centraal. Alle inwoners (en bezoekers) van Oost-Brabant, ook die in de meer landelijke gebieden, moeten in staat worden gesteld om hun dagelijkse (economische) activiteiten te verrichten zodat ze kunnen (blijven) meedoen aan het maatschappelijk verkeer. Hierbij zorgen wij ervoor dat het openbaar vervoer toegankelijk is voor alle inwoners (en bezoekers) van het concessiegebied die zelfstandig kunnen reizen.

Het lijngebonden openbaar vervoer binnen deze concessie bestaat uit Directlijnen, Ontsluitende lijnen, Stadslijnen en Maatwerklijnen. Samen met de partners, waaronder de gemeenten, willen we daarnaast ook andere vormen van gedeelde mobiliteit stimuleren, maar die maken geen onderdeel uit van de concessie. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan vormen van deelmobiliteit vanuit het bedrijfsleven of vanuit het maatschappelijk veld om bepaalde bestemmingen beter bereikbaar te maken voor specifieke reizigersgroepen.

Wij bieden zekerheid door het uitvragen van Directlijnen op de belangrijkste verbindingen, waardoor in combinatie met het overige lijngebonden openbaar vervoer en/of Bravoflex, alle bestaande haltes in het concessiegebied bereikbaar zijn, ook in de avonduren en het weekend. Hiermee voldoen wij

aan onze beloften aan de reiziger en dragen wij bij aan een betere bereikbaarheid van onder andere bedrijventerreinen, kantoren, scholen en gezondheidscentra.

Daarnaast bieden wij de concessiehouder veel ruimte om naar eigen inzicht maatwerk te leveren, zodat hij de zekere basis, in overleg met de partners, adaptief kan uitbouwen en optimaliseren.

### **3.1.1 Samenspel tussen openbaar vervoer en Bravoflex**

Wij bieden een slimme combinatie van (lijngebonden) openbaar vervoer en Bravoflex. Hierdoor is elke bestaande halte in het concessiegebied verzekerd van bediening, hetzij door openbaar vervoer, hetzij door Bravoflex of door beiden. Deze bediening geldt ook voor de avonduren en het weekend. De provincie beschouwt het openbaar vervoer en het flexibele vervoer van halte naar halte als twee complementaire en communicerende vaten. Zo brengt Bravoflex reizigers vanaf iedere ov-halte naar een in de reisrichting gelegen Flex-overstappunt om hier over te stappen op het lijngebonden openbaar vervoer en vice versa. Dit geldt in ieder geval voor alle haltes die in 2019 (voor de coronapandemie) werden bediend.

De combinatie van Bravoflex en lijngebonden vervoer maakt het bovendien mogelijk om plekken die voorheen niet met het openbaar vervoer bereikbaar waren, van een nieuwe (Flex-)halte te voorzien zodat ook hier de zekere basis gewaarborgd is.

#### **Bravoflex**

Bravoflex maakt géén onderdeel uit van de concessie, maar wordt door de provincie ingekocht als onderdeel van de Regiotaxicontracten voor het flexibele vervoer dat de regio's inkopen. De provincie werkt hierbij samen met Regiovervoer Midden-Brabant, Regiotaxi 's-Hertogenbosch e.o. en Regiotaxi Noordoost-Brabant.

#### **Tarief Bravoflex**

Gedeputeerde Staten hebben inmiddels besloten om Bravoflex ook tijdens de avonduren en in het weekend, aan te bieden voor een vaste ritprijs, vergelijkbaar met het ov-tarief<sup>16</sup>. Dit tarief geldt onder voorwaarde dat er geen lijngebonden ov beschikbaar is. Is dat wel zo, dan geldt een hoger tarief. Dit om te voorkomen dat Bravoflex en het lijngebonden vervoer elkaar beconcurreren in plaats van aanvullen.

Gedurende de concessie kan het lijnennet worden aangepast aan de ontwikkeling van de vraag. Dit kan betekenen dat Bravoflex in sommige gebieden een grotere rol krijgt, bijvoorbeeld omdat het aantal reizigers van een ontsluitende lijn zodanig is afgenomen dat de lijn minder uren op een dag gaat rijden of in het uiterste geval helemaal verdwijnt. In het laatste geval blijven alle haltes wel altijd bereikbaar met Bravoflex. Andersom kan natuurlijk ook. Bij een toename van het aantal Bravoflex-ritten kan de concessieverlener, na overleg met de concessiehouder en de contractant van het Flexcontract, opdracht geven om meer lijngebonden ov te gaan verzorgen (bijvoorbeeld meer ritten in de avonduren of in het uiterste geval een nieuwe ontsluitende ov-lijn).

---

<sup>16</sup> In de regio West-Brabant wordt voor ritten van haltes naar Flexoverstappunten (en vice-versa) uitgegaan van een tarief van € 2 als er geen ov-alternatief is en € 5 als er wel een ov-alternatief is.

Zo'n voorgestelde aanpassing wordt altijd in het Regieteam Gedeelde Mobiliteit besproken (zie hoofdstuk 6), waarbij de provincie het meer- dan wel minderwerk voor de concessiehouder en de exploitanten van de Flexcontracten verreken met de bijdrage die zij van de provincie ontvangen. Insteek van de provincie daarbij is dat de jaarlijkse veranderingen voor beide vervoerders praktisch uitvoerbaar zijn en niet leiden tot hoge frictiekosten (bijvoorbeeld kosten voor werving of ontslag van personeel). De provincie gaat er voor de aanbesteding vanuit dat de concessiehouder een toe- of afname van het aantal dienstregelinguren van maximaal 1% per jaar zonder frictiekosten moet kunnen realiseren.

### 3.1.2 Directlijnen

De Directlijnen vormen de ruggengraat voor het systeem van gedeelde mobiliteit. Zij bedienen de zware vervoersstromen binnen het concessiegebied en vormen samen met Bravoflex de basis van het systeem van gedeelde mobiliteit. Het gaat om snelle, frequente, rechtstreekse busverbindingen tussen de (middel)grote kernen waar op dit moment al veel reizigers gebruik van maken. Op deze busverbindingen is veel potentie aanwezig om een belangrijke rol te vervullen binnen de mobiliteitstransitie, waarbij naast scholieren en studenten ook forensen en recreanten steeds belangrijkere doelgroepen zijn. Om hier tijdens de concessie maximaal op in te kunnen spelen, bieden wij hier veel ontwikkelruimte voor de concessiehouder.

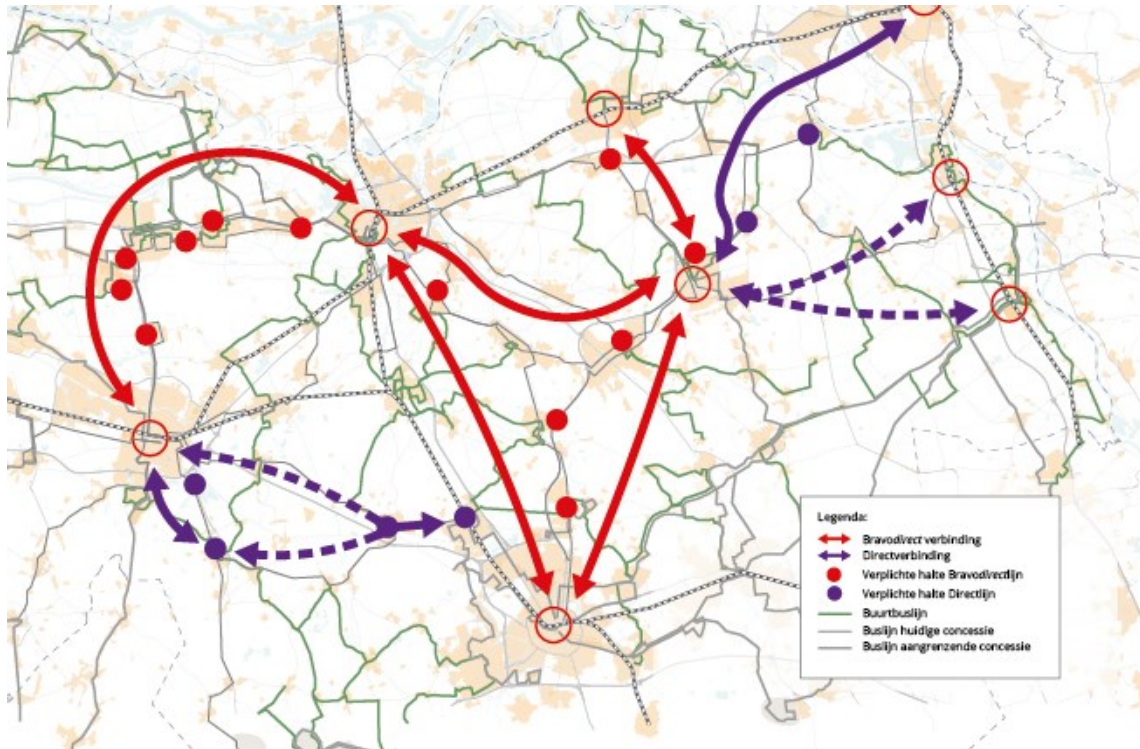
Directlijnen zijn de lijnen waarop grote stromen reizigers worden vervoerd tussen plaatsen met (structureel) veel vraag. Deze lijnen vormen samen met het spoor de ruggengraat van gedeelde mobiliteit. Dit is in de basis al vormgegeven in het kader van de netwerkuitwerking Toekomstbeeld OV 2040. Dit hoogwaardige ov-net is belangrijk om de bereikbaarheid van Brabant te waarborgen, maar ook om een betaalbaar systeem te bieden met kwalitatief goede, gedeelde mobiliteit. Daarom blijft de provincie hierop inzetten.

Directlijnen komen op grote bestemmingen en knooppunten en rijden de snelste route met een hoge frequentie. De ambitie voor Directlijnen is een frequentie van 6 keer per uur in de spits en buiten de spits 4 keer per uur op maandag tot en met zaterdag. In de avonden en het weekend minimaal 2 keer per uur. Zo biedt Direct hoogwaardige verbindingen naar stedelijke gebieden en de belangrijkste hubs zoals intercitystations.

Naast hoge frequentie en snelheid zijn ook andere zaken belangrijk voor Direct. Direct is een comfortabele manier van reizen met hoge kwaliteit, snelheid en minimale reistijd. Directlijnen blijven voor de duur van de concessie bestaan, waarbij er ruimte is om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen.

Doorstroming en randvoorwaardelijke investeringen in infrastructuur zijn een belangrijk thema in de samenwerking met gemeenten. De provincie onderzoekt de doorstroming op de belangrijkste ov-assen om knelpunten in kaart te brengen. Het uitgangspunt is dat we als wegbeheerders de doorstroming op de Directlijnen ook in de toekomst op orde houden.

In figuur 3 zijn de Directverbindingen weergegeven die gedurende de looptijd van de concessie moeten worden bediend. De concessiehouder mag deze verbindingen naar eigen inzicht vormgeven en doorkoppelen, waarbij in elk geval alle verplichte haltes worden bediend.



Figuur 4 Bravodirect en Direct verbindingen met bijbehorende verplichte haltes.

Wij maken onderscheid tussen Bravodirect en Direct. Hierbij is Bravodirect een productformule die zich met name onderscheidt door hogere frequenties en het hogere comfort in de bussen (zie paragraaf 4.4).

#### **Bravodirect verbindingen:**

- Tilburg CS – Waalwijk Noorderallee – 's-Hertogenbosch CS;
- Oss station – Uden busstation;
- Uden busstation – Eindhoven CS;
- 's-Hertogenbosch CS – Uden busstation, en
- 's-Hertogenbosch CS – Eindhoven CS.

Op de laatste na<sup>17</sup>, worden deze verbindingen ook in de huidige concessie al bediend met de productformule Bravodirect. Deze verbindingen worden voor de duur van de concessie uitgevraagd en dienen te voldoen aan de hoge bedieningseisen die hieraan worden gesteld. Het kader over Directlijnen op de vorige pagina heeft betrekking op deze verbindingen. Binnen deze verbindingen is ruimte voor maatwerk (zie paragraaf 4.2).

#### **Directverbindingen**

- Hilvarenbeek Doelenstraat – Tilburg CS;

<sup>17</sup> In het Exploitatieplan 2023 was een nieuwe Bravodirectverbinding voorzien tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven (lijn 304), maar deze is tot op heden niet gerealiseerd, mede door het personeelstekort.

- Uden busstation – Nijmegen CS;
- Uden busstation – Cuijk station of Uden busstation – Boxmeer station, en
- Best station – Hilvarenbeek Doelenstraat of Best station – Tilburg CS.

Om de zekere basis in combinatie met *Bravoflex* te garanderen, vragen wij ook in de meer landelijke gebieden Directlijnen uit voor de duur van de concessie. De eisen, waaronder frequenties, zijn hier lager dan bij *Bravodirect*, maar deze Directlijnen kennen wel ruime bedieningstijden om alle haltes in het concessiegebied in combinatie met *Bravoflex* ook in de avonduren en het weekend bereikbaar te houden.

### 3.1.3 Stadslijnen

Net als in de huidige concessie Oost-Brabant, beschikken de steden 's-Hertogenbosch (inclusief Vught) en Tilburg (inclusief Goirle) ook in de nieuwe concessie over een stadsnet. Ten opzichte van de huidige lijnvoering streven wij daarbij naar een sterkere bundeling van reizigersstromen, zodat hogere frequenties kunnen worden geboden en de wegbeheerders gericht kunnen investeren in de doorstroming. Daarmee sorteren wij voor op de doorontwikkeling naar HOV-stadslijnen om recht te doen aan de rol die het openbaar vervoer moet gaan spelen binnen de mobiliteitstransitie (zie hoofdstuk 4).

Inschrijvende vervoerders krijgen ontwikkelruimte om de stadsnetten naar eigen inzicht vorm te geven. Wel hebben wij voor beide stadsnetten, in samenwerking met de betrokken gemeenten, de volgende uitgangspunten geformuleerd die in het programma van eisen nader worden uitgewerkt:

- Stadslijnen kennen ruime bedieningstijden. We stellen per stad minimumeisen aan de te bieden frequenties;
- De stadslijnen ontsluiten verplichte haltes in de wijken die rechtstreeks, dat wil zeggen zonder overstap, met de ov-knoop en/of de centrumhaltes dienen te worden verbonden;
- Alle bestaande haltes langs de routes van stadslijnen moeten verplicht worden ontsloten;
- De beschikbare routes worden door de wegbeheerders aangewezen, waarbij corridors waar gemeenten doorstromingsmaatregelen hebben genomen of van plan zijn te nemen, dwingend kunnen worden voorgeschreven, en
- Het aanbod op de stadsnetten geldt in elk geval voor de eerste drie jaar van de concessie. Na drie jaar kan de concessiehouder voorstellen doen om (delen van) de stadsnetten anders in te richten en daarbij beter aan te sluiten bij de demografische en stedelijke ontwikkeling.

De provincie overweegt bovendien om voor de hoogfrequente corridors in Tilburg de inzet van gelede bussen te verplichten. Aangezien er ook veel stadsbussen overgaan vanuit de huidige concessie (zie paragraaf 5.1) hebben de inschrijvers weinig invloed op het type materieel. De eisen aan de stadslijnen worden dus mede bepaald op basis van de bestaande (zero emissie) busvloot. De eisen aan het materieel worden in het programma van eisen uitgewerkt.

### 3.1.4 Overige lijnen

Naast Directlijnen en stadslijnen zijn er nog meer typen buslijnen. Op dit moment rijden er bijvoorbeeld buurtbuslijnen, scholierenlijnen en transferiumlijnen ('s-Hertogenbosch). Het meest voorkomende lijntype is de 'streeklijn', in deze aanbesteding aangeduid met 'ontsluitende lijn'.

#### Ontsluitende lijnen

Ontsluitende lijnen rijden op plaatsen met een relatief geringe vervoersvraag. Veelal verbinden deze lijnen kleine kernen met grotere (bus-)stations maar ze kunnen ook een meer lokale functie hebben.

Ontsluitende buslijnen rijden niet altijd de gehele week en niet altijd met hoge frequenties. Wanneer een Ontsluitende lijn niet rijdt, is er altijd een alternatief aanwezig bestaande uit de combinatie *Bravoflex* en een (Bravo)Directlijn of de trein.

De provincie wijst verplichte haltes aan die door de concessiehouder in principe gedurende de hele looptijd van de concessie met een Ontsluitende lijn moeten worden bediend. Deze haltes liggen meestal in kleine kernen die niet verplicht ontsloten zijn met een (Bravo)Directlijn. Ook alle bestaande haltes langs de route van een Ontsluitende lijn moeten worden bediend. Ontsluitende lijnen rijden ten minste op werkdagen tussen 7:00 en 18:00 uur in beide richtingen in elk geval eens per uur.

Het aanbod van Ontsluitende lijnen geldt in elk geval voor de eerste drie jaar van de concessie, waarbij kleine aanpassingen/optimalisaties in deze jaren wel mogelijk zijn. Na drie jaar kan de concessiehouder voorstellen doen om deze lijnen anders in te richten. Hieronder valt ook het niet langer bedienen van bepaalde haltes of het laten vervallen van een lijn. Dit gebeurt altijd nadat het Regieteam Gedeelde Mobiliteit zich hierover heeft kunnen uitspreken en pas na goedkeuring door de provincie (zie ook hoofdstuk 6).

### **Maatwerklijnen**

De maatwerklijnen in het gebied zijn gericht op de vervoersvraag die onvoldoende is om tussen 7:00 en 18:00 uur een vaste bediening te bieden. Maatwerklijnen bieden uitkomst voor specifieke vervoersvragen op specifieke momenten van de dag en dragen zo bij aan de sociale inclusie in het concessiegebied en/of het versterken van de (socio)economische structuur. We onderscheiden in elk geval de volgende type lijnen:

- Spitslijnen: lijnen die tijdens de ochtend- en middagspits ten minste in één richting rijden. Deze lijnen kunnen bijvoorbeeld een aantrekkelijk alternatief bieden voor individueel autoverkeer op die momenten dat een grote (gebundelde) vraag te verwachten is vanuit kleinere kernen of richting specifieke bestemmingen. Het kan ook gaan om versterkingsritten van buurtbuslijnen die standaard met een grote bus worden uitgevoerd.
- Scholierenlijnen: lijnen die aansluiten op de lestijden van scholen op hun route (doorgaans alleen enkele ritten in de ochtendspits en in de middag, vaak in één richting). In de schoolvakanties en bijvoorbeeld op studiedagen hoeven deze lijnen niet te rijden.
- Nachtlijnen: lijnen die (alleen) na 23:00 uur rijden. De concessiehouder mag voor deze lijnen zelf het tarief bepalen, dit is doorgaans hoger dan het reguliere ov-tarief. De reden hiervoor is dat er omwille van de (sociale) veiligheid extra personeel wordt ingezet en het personeel 's nachts bovendien recht heeft op extra toeslagen. Deze lijnen zijn gericht zijn op een heel specifieke doelgroep (jongeren in de dorpen om de steden heen die zo in de gelegenheid worden gesteld om deel te nemen aan het uitgaansleven in de stad). De concessiehouder ontvangt voor dit vervoer geen subsidie maar hij mag wel het reguliere materieel inzetten. Verder gelden de concessie-eisen ten aanzien van de vervoerplicht, reisinformatie et cetera.

De minimale bedieningstijden en frequenties van deze maatwerklijnen worden nader uitgewerkt in het programma van eisen. Dat geldt ook voor de beschikbare routes en verplichte haltes.

## Buurtbuslijnen

De buurtbus is een bestaande en goed gewaardeerde vervoersvorm die ook in de toekomst blijft als onderdeel van de concessie. De huidige buurtbuslijnen blijven onveranderd, tenzij we gezamenlijk (ook in overleg met de vrijwilligers) concluderen dat aanpassing een beter aanbod biedt voor de reiziger.

De huidige buurtbuslijnen vervullen een belangrijke rol in met name het landelijk gebied van de concessie Oost-Brabant. De buurtbuslijnen worden door vrijwilligers gereden waarbij de provincie verwacht dat de concessiehouder de buurtbusverenigingen faciliteert. De concessiehouder stelt de buurtbussen beschikbaar, maakt de dienstregeling én voert versterkingsritten uit op momenten dat de buurtbus te weinig capaciteit biedt. Per buurtbuslijn ontvangt de concessiehouder een vast jaarlijks subsidiebedrag.

### 3.1.5 Beschikbare routes/infrastructuur

De routes van de buslijnen die in dienstregeling 2023 zijn opgenomen blijven in principe beschikbaar voor het openbaar busvervoer. In overleg met de wegbeheerders kan daarvan worden afgeweken. Daarnaast zal de provincie in de aanbestedingsdocumenten alternatieve routes aangeven waarvan de concessiehouder zeker gebruik mag maken. Eventueel kunnen de inschrijvers zelf een alternatieve route voorstellen, maar wanneer dit voorstel niet wordt overgenomen door de betrokken wegbeheerder(s) en/of provincie dan dient de concessiehouder de betreffende buslijn via de huidige of een in de aanbestedingsdocumenten opgenomen alternatieve route te laten rijden.

## 3.2 Een vanzelfsprekende basis: drempelloos reizen

De provincie streeft er naar dat alle inwoners en bezoekers van het Concessiegebied die zelfstandig kunnen reizen, van het systeem van Gedeelde Mobiliteit gebruik moeten kunnen maken. Om dit mogelijk te maken, is het noodzakelijk om drempels voor gebruik van het openbaar vervoer zoveel mogelijk weg te nemen. Op die manier kunnen inwoners van Brabant mee blijven doen aan de samenleving. Bovendien maken we het voor nieuwe reizigers gemakkelijker om van het openbaar vervoer gebruik te gaan maken en gaan bestaande reizigers meer gemak ervaren.

Om ervoor te zorgen dat reizigers zoveel mogelijk drempelloos binnen het systeem van gedeelde mobiliteit kunnen reizen stelt de provincie in de concessie eisen ten aanzien van:

- Toegankelijkheid;
- Overstappemak;
- Tarieven en betaalgemak;
- Informatievoorziening, en
- Alles onder één merknaam: Bravo.

Dit betreffen minimumeisen waaraan de concessiehouder in ieder geval moet voldoen. De provincie zal vervoerders echter uitdagen om in hun inschrijving en tijdens de concessie extra stappen te zetten om resterende drempels binnen het systeem van gedeelde mobiliteit zoveel mogelijk weg te nemen.

### **3.2.1 Toegankelijkheid**

Volgens het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap hebben mensen met een mobiliteitsbeperking, net als ieder ander, het recht om zelfstandig aan de samenleving deel te nemen. Het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de Wet gelijke behandeling stellen daarom dat het openbaar vervoer toegankelijk moet zijn voor mensen met een functiebeperking zodat voldaan wordt aan de uitgangspunten van een inclusieve samenleving. In 2022 hebben alle concessieverleners en concessiehouders het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV getekend. Hierin zijn afspraken gemaakt over de toegankelijkheid van diverse onderdelen van een ov-reis.

Concreet betekent dit dat de concessiehouder voor de uitvoering van de concessie uitsluitend voertuigen mag inzetten die voldoen aan de landelijke eisen, richtlijnen en normen ten aanzien van toegankelijkheid. Dit geldt ook voor de buurtbussen. Daarnaast werkt de provincie samen met gemeenten en andere wegbeheerders aan een verbetering van de fysieke toegankelijkheid van bushaltes, mobiliteitshubs en overige (bus)infrastructuur. De concessiehouder heeft hierin geen directe verantwoordelijkheid, maar brengt wel zijn kennis/expertise in.

Van de concessiehouder verwachten wij een proactieve houding als het gaat om het uitvoeren van activiteiten om de afspraken in het Bestuursakkoord na te komen. Dit gaat verder dan alleen de fysieke toegankelijkheid van voertuigen, het betreft ook de begrijpelijkheid van het totale systeem van gedeelde mobiliteit. In de concessie worden alleen algemene eisen op het gebied van begrijpelijkheid opgenomen. De provincie zal de concessiehouder daarnaast stimuleren om maatregelen te treffen die stimuleren dat specifieke doelgroepen nog laagdrempeliger van het openbaar busvervoer gebruik kunnen maken. Deze maatregelen kunnen bijvoorbeeld over fysieke toegankelijkheid gaan maar ook over begrijpelijkheid en persoonlijke communicatie.

### **3.2.2 Overstapgemak**

Binnen het systeem van gedeelde mobiliteit vervullen Flex-overstaphaltes en mobiliteitshubs een belangrijke rol. Op deze plaatsen komen de verschillende onderdelen van het systeem samen en is het voor reizigers mogelijk om van het ene onderdeel op een ander over te stappen, bijvoorbeeld van Bravoflex of fiets op een Directlijn. Belangrijk hierbij is het gemak voor de reizigers. Dit stelt niet alleen eisen aan de inrichting van de haltes en mobiliteitshubs (= verantwoordelijkheid wegbeheerder), maar ook aan de afstemming van aankomst- en vertrektijden van de verschillende onderdelen van het systeem van gedeelde mobiliteit. Wat dit laatste betreft hanteert de provincie de volgende hiërarchie: Bravoflex sluit aan en wacht op een Directlijn of overige buslijn en een Directlijn of overige buslijn sluit aan op de trein.

De provincie zal de houders van de Flexcontracten uitdagen om Bravoflex zo goed mogelijk te laten aansluiten op het openbaar vervoer op in elk geval de aangewezen Flex-overstappunten. De provincie verwacht daarbij van de concessiehouder dat hij het openbaar busvervoer naar en vanaf deze overstappunten stipt volgens de dienstregeling uitvoert: op Flex-overstappunten wacht de bus altijd zijn vertrektijd af. Ook hecht de provincie veel waarde aan afstemming op operationeel niveau tussen (de verkeerscentrales van) de concessiehouder en de houders van de Flexcontracten.

Verder daagt de provincie de concessiehouder uit het openbaar busvervoer zo goed mogelijk te laten aansluiten op de trein (en bussen vanuit andere concessies). Wanneer de concessiehouder, bijvoorbeeld met het oog op de punctualiteit, kiest om langere lijnen te knippen of lijnen niet door te koppelen waardoor meer reizigers moeten overstappen, dan kan dit alleen wanneer de concessiehouder een hoge overstapkwaliteit biedt.



Ten slotte verwacht de provincie van de concessiehouder dat hij in zijn reisinformatie de aanwezigheid van kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen en deelmobiliteit opneemt, zodat reizigers zich kunnen informeren over de voor hen best passende mobiliteitsvorm voor de 'first en last mile'. Dit past bij de invulling van de rol van mobiliteitsmakelaar (zie verder paragraaf 6.1.3).

### **Mobiliteitshubs**

In het Ambitiedocument worden verschillende typen mobiliteitshubs onderscheiden als 'verbindende schakels' binnen het systeem van gedeelde mobiliteit. In 2023 is onderzoek gedaan naar potentiële mobiliteitshubs in Oost-Brabant en is een eerste uitwerking van een netwerk van hubs gemaakt. De provincie wil, samen met de betreffende wegbeheerders, nader bepalen welke locaties kunnen worden aangepast. Omdat de functie van hubs in sterke mate wordt beïnvloed door het lijnennet, en dat de uitkomst is van de aanbesteding, wordt hier in de meeste gevallen pas na gunning van de concessie in 2025 mee begonnen.

### **3.2.3 Tarieven en betaalgemak**

Het openbaar vervoer staat qua betalen voor een ingrijpende verandering. Waar nu de ov-chipkaart nog het belangrijkste betaalmiddel is, zullen reizigers bij de start van de concessie met hun betaalpas (OVpay) of een bar- of QR-code inchecken. Deze verandering vergroot het betaalgemak voor reizigers en wordt momenteel landelijk uitgerold.

Het tariefsysteem moet makkelijk zijn en reizigers moeten weten waar ze aan toe zijn qua kosten. Specifiek voor het openbaar busvervoer gelden de volgende uitgangspunten:

- Op lijngebonden openbaar vervoer (Directlijnen, Reguliere lijnen, Stadslijnen, Maatwerklijnen en Buurtbuslijnen) geldt altijd het ov-tarief inclusief de Studenten ov-kaart.
- Contant betalen is niet mogelijk voor alle lijngebonden bussen (Direct, overige buslijnen en buurtbussen) en Flex-vervoer.
- Reizigers kunnen door het hele systeem reizen met hetzelfde betaalmiddel. Hier ligt ook een link met de Mobiliteit-als-Dienst app.

Op dit moment ontwikkelen overheden en vervoerders een aangepast Landelijk Tarievenkader. Daarnaast is de provincie Noord-Brabant bezig met een actualisatie van het 'Brabants tarievenhuis', waarbij gebruik wordt gemaakt van de technische mogelijkheden die OVpay biedt. De provincie verwacht dat de concessiehouder meewerkt aan deze en eventuele andere veranderingen in het betaalsysteem en het tarievenkader/tarievenhuis. Uitgangspunt daarbij is dat aangepaste tarieven, bij gelijkblijvende reizigersaantallen, niet tot grote wijzigingen in de opbrengsten voor de concessiehouder mogen leiden (= opbrengstneutraliteit).

De verwachting is dat het geactualiseerde Brabantse tarievenhuis in de loop van 2024 kan worden vastgesteld. Bij de publicatie van het bestek wordt aangegeven van welke tarieven vervoerders bij hun inschrijving uit kunnen gaan.

### **3.2.4 Informatievoorziening**

Naast overstap- en betaalgemak is het belangrijk dat reizigers over goede reisinformatie over alle onderdelen van de reisketen kunnen beschikken en dat deze informatie via bijvoorbeeld smartphone-apps zoveel mogelijk realtime beschikbaar is. Afstemming en integratie van reisinformatie moeten er

daarbij toe leiden dat reizigers het systeem van gedeelde mobiliteit als een logisch geheel ervaren. Door in de concessie voor te schrijven dat de concessiehouder reisinformatie als open data beschikbaar stelt, kunnen marktpartijen reisinformatiediensten aanbieden die aansluiten bij de behoefte van de reiziger.

Naast bovenstaande punten zal ook benadrukt worden dat een integraal functionerend reisinformatiesysteem van groot belang is voor een drempelloze ervaring van het openbaar vervoer. Kloppende informatie op haltevertrekstaten, in de mobiele applicaties, op de beeldschermen van de bus tijdens de reguliere operatie, maar ook bij tijdelijke omleidingen of bij incidenten, draagt bij aan een positieve reiservaring en hoge klanttevredenheid.

De provincie neemt in het programma van eisen vooral algemene eisen op ten aanzien van de informatievoorziening. Het op doelgroepen of zelfs de individuele reiziger aanpassen van de informatievoorziening is aan de concessiehouder, die hiertoe in de aanbesteding wordt uitgedaagd. Een bijzonder aandachtspunt daarbij is hoe de concessiehouder omgaat met informatievoorziening over het 'maatwerk' dat hij levert in zijn lijnennet (zie paragraaf 4.4).

### **3.2.5 Mobiliteit-als-Dienst (MaaS)**

Mobiliteit-als-Dienst (ook wel aangeduid als Mobility as a Service, MaaS) integreert het plannen, boeken en betalen van verschillende vervoersvormen, waardoor reizigers met minder drempels van A naar B kunnen reizen. Mobiliteit-als-Dienst bevordert het eenvoudig gebruiken en combineren van verschillende vervoersvormen.

De provincie hanteert de volgende uitgangspunten met betrekking tot Mobiliteit-als-Dienst:

- We zorgen dat onze aanbieders van vervoer Mobiliteit-als-Dienst proof zijn/aan kunnen sluiten op Mobiliteit-als-Dienst. Dit doen we door minimale eisen voor te schrijven in onze contracten en in bijvoorbeeld vergunningen/ontheffingen (o.a. ten aanzien van interoperabiliteit, data en standaarden).
- Voor reizigers die geen gebruik kunnen of willen maken van een app zorgen we voor een oplossing.

Mobiliteit-als-Dienst moet ervoor zorgen dat reizigers hun reis zoveel mogelijk via één platform, bijvoorbeeld een app, kunnen plannen, boeken en betalen, ongeacht de vervoersvorm(en) waarmee zij willen reizen. Dit betekent bijvoorbeeld dat de reiziger in de app een reisadvies uitvraagt, waar een rit met *Bravoflex* onderdeel van is, vanuit dezelfde app deze *Bravoflex* rit kan boeken en betalen. De provincie verwacht van de concessiehouder dat die deze functionaliteit via ten minste één bestaand of nieuw te ontwikkelen platform aanbiedt en hierbij samenwerkt met de aanbieders van *Bravoflex*.

Een dergelijk systeem of dergelijke systemen moet(en) bij voorkeur op landelijke of zelfs Europese schaal tot stand komen, zodat de inwoners van Brabant hier ook voor hun reizen buiten de provinciegrenzen gebruik van kunnen maken. Daarom sluit de provincie zoveel mogelijk aan bij landelijke ontwikkelingen en eist de provincie dat de concessiehouder de landelijk vastgestelde MaaS-waardige bestekseisen naleeft. Deze eisen zijn er onder meer op gericht dat de concessiehouder gegevens, in de vorm van open data, en boekings- en betalingsmogelijkheden beschikbaar stelt aan Mobiliteit-als-Dienst aanbieders.

Bij de ontwikkeling van Mobiliteit-als-Dienst geldt altijd dat de concessiehouder een constructieve en proactieve houding inneemt en non-discriminerend handelt als het gaat om het delen van informatie, het beschikbaar stellen van producten en proposities en het boeken en betalen van vervoerwijzen via de app of het platform.

### 3.2.6 Alles onder één merknaam: Bravo

De provincie zorgt ervoor dat het totaalsysteem (van Direct, Flex en Samen) in heel Brabant voor iedereen begrijpelijk is. Hiervoor blijft de provincie het merk Bravo inzetten. We zetten in op een actieve promotiestijl en kijken naar nieuwe mogelijkheden om (potentiële) reizigers te informeren en te betrekken bij gedeelde mobiliteit in Brabant.

Om ervoor te zorgen dat het systeem van gedeelde mobiliteit in heel Brabant voor iedereen begrijpelijk en herkenbaar is en om de samenhang tussen de verschillende onderdelen te benadrukken, kiest de provincie ervoor om zowel het openbaar vervoer als Bravoflex onder het merk Bravo uit te laten voeren. Dit houdt in dat de concessiehouder al zijn marketingactiviteiten en reisinformatie onder de merknaam Bravo uitvoert en in ieder geval via de communicatiekanalen van Bravo communiceert (website, social mediakanalen). Daarbij verlangt de provincie medewerking van de concessiehouder bij de (provincie brede) promotie van het merk Bravo.

De concessiehouder dient uiteraard informatie aan te bieden over het eigen product en het gebruik van dit product te stimuleren. De provincie verwacht van de concessiehouder dat hij hiervoor budget reserveert en zijn marketingactiviteiten afstemt met andere marktpartijen, waaronder concessiehouders van aangrenzende concessiegebieden. De provincie biedt de concessiehouder, gelet op zijn opbrengst-verantwoordelijkheid, de ruimte voor eigen initiatieven om het gebruik van het openbaar vervoer in het concessiegebied te stimuleren.

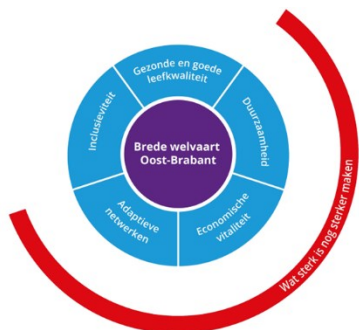
Het openbaar busvervoer zal onder de merknaam en in de huisstijl van Bravo worden uitgevoerd. Onder de merknaam Bravo kunnen verschillende productformules gehangen worden als dit een duidelijke toegevoegde waarde heeft voor reizigers. Deze worden in paragraaf 4.4 toegelicht.



## 4. Wat sterk is nog sterker maken

Een zekere en vanzelfsprekende basis is essentieel bij het realiseren van de Visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'. Om de verstedelijking te faciliteren en de daarbij horende mobiliteitstransitie in gang te zetten is echter meer nodig. De mobiliteitsgroei moet voor een belangrijk deel worden opgevangen door het openbaar vervoer. Daarvoor is niet alleen méér ov, maar ook een ander type ov nodig. Dit hoofdstuk beschrijft wat de provincie hierbij van de concessiehouder verwacht.

### 4.1 Groei van het ov-gebruik



Zoals beschreven in paragraaf 2.1 wil de provincie dat de toekomstige mobiliteitsgroei voor een belangrijk deel wordt opgevangen door het openbaar vervoer. Omdat het ov nu een klein aandeel heeft in de modal split, leidt een relatief kleine verandering van de modal split ten gunste van het openbaar vervoer tot een relatief grote toename van het ov-gebruik. Naast het bieden van een zekere en vanzelfsprekende basis is het sterk laten groeien van het ov-gebruik een centrale opgave in de nieuwe concessie.

Vanuit de provinciale verstedelijkingsstrategie en de principes van brede welvaart is het zeer wenselijk om gedurende de komende concessieperiode deze beweging in te zetten. Alleen als het openbaar vervoer, samen met de fiets, een belangrijk deel van de toename van de mobiliteitsvraag voor haar rekening neemt, wordt voorkomen dat de bereikbaarheid van de regio nog sterker onder druk komt te staan dan nu al het geval is. Dit is essentieel om de economische vitaliteit van het concessiegebied op hetzelfde peil te houden en liefst te versterken. De mobiliteitstransitie levert bovendien een belangrijke bijdrage op het gebied van klimaat en energie, duurzame bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Dit raakt niet alleen onze regionale brede welvaart, maar heeft ook implicaties buiten onze provincie.

Het ov-systeem wordt hiermee wel voor een grote uitdaging gesteld. In de eerste plaats omdat het openbaar vervoer momenteel is afgeschaald als gevolg van het personeelstekort, waardoor het aanbod minder aantrekkelijk is dan in de periode voor 2020. Daarnaast omdat méér openbaar vervoer ook hogere exploitatiekosten betekenen. De provincie is van plan extra te investeren in het openbaar vervoer (zie paragraaf 2.4) en door extra reizigers te vervoeren nemen de inkomsten van de concessiehouder toe. Wel mag verwacht worden dat het extra aanbod relatief duur is als bijvoorbeeld vooral ritten in de spits richting de grote steden moeten worden uitgebreid. In de tegenspitsrichting rijden deze bussen dan leeg. Om de inschrijvers in de gelegenheid te stellen om zoveel mogelijk extra aanbod te bieden en daarmee het ov-gebruik maximaal te laten stijgen, biedt de provincie gedurende de aanbesteding meer mogelijkheden voor 'maatwerk' binnen de *Bravodirect* productformule dan bij de recente aanbesteding van de concessie West-Brabant. Inschrijvers kunnen daarmee optimaal aansluiten bij de vraag van de reiziger, nieuwe verbindingen bieden die specifiek gericht zijn op bepaalde doelgroepen en zo de hoge kostendekkingsgraad bereiken die nodig is voor een schaa sprong van het ov.

Met deze grote ontwikkelvrijheid kunnen inschrijvers onder meer de volgende uitdagingen aangaan:

- Verder uitbouwen van de zware bus-corridors tussen de (middel)grote steden;
- Ontsluiten van de nieuwe woningbouwlocaties binnen de (grote) steden;
- Uitbreiden van de bediening van routes waar de infrastructuur verbetert, bijvoorbeeld gericht op de ontwikkeling van Bus Rapid Transit;
- Inspelen op veranderd reisgedrag, bijvoorbeeld door aanbod vooral te verhogen op de werkdagen met het meeste ov-gebruik;
- Inspelen op de wensen van specifieke doelgroepen, zoals forensen of bezoekers van vrijetijdslocaties;
- Inspelen op de wensen van grote werkgevers en belangrijke bestemmingslocaties, om in samenwerking met hen passende vervoerconcepten te ontwikkelen, en
- Het tijdens grootschalige werkzaamheden aan weginfrastructuur en ov-knooppunten blijven bieden van snel en betrouwbaar busvervoer voor bestaande en nieuwe reizigers.

In de volgende paragrafen wordt in meer detail de doorontwikkeling van het vervoerproduct op regionale corridors (paragraaf 4.2) en in de steden (paragraaf 4.3) beschreven. Ten slotte wordt in paragraaf 4.4 beschreven wat de provincie verwacht als het gaat om het informeren en verleiden van de reiziger, zodat deze op die verbindingen waar het ov fors verbetert ook daadwerkelijk het ov te verkiest boven de auto.

## 4.2 Doorontwikkeling *Bravodirect*

Er is tussen de (middel-)grote steden veel potentie aanwezig is om de komende concessieperiode meer reizigers aan het regionale openbaar vervoer te binden. Naast scholieren en studenten gaat het dan in toenemende mate ook om het verleiden van (potentiële) automobilisten, onder andere forensen tussen de grote kernen en bezoekers van recreatieve bestemmingen zoals De Efteling en De Beekse Bergen. Deze potentie voor reizigersgroei op regionale verbindingen kan worden benut door de *Bravodirect*-verbindingen, behorende tot de zekere basis (zie paragraaf 3.1.2), door te ontwikkelen en daarnaast maatwerk te bieden binnen de productformule *Bravodirect*.

Doorontwikkeling van *Bravodirect* moet bijdragen aan een attractiever openbaar vervoer, juist ook voor keuzereizigers. De provincie en de regionale partners zetten daarom sterk in op het verbeteren van de bestaande *Bravodirect*corridors:

- In het M3P van de SRBT wordt met de hoogste prioriteit ingezet op het versterken van de ov-verbinding Tilburg – Efteling – Waalwijk – 's-Hertogenbosch door het versnellen van lijnen en vergroten van de betrouwbaarheid door middel van 'doorsteekjes' op drukke punten, voorrang bij verkeersregelinstanties, mogelijk maken van vluchtstrookgebruik en daar waar nodig de aanleg van busbanen.
- In het M3P van de stedelijke regio 's-Hertogenbosch-Oss wordt ingezet op het opwaarderen naar Bus Rapid Transit van de verbindingen Tilburg – Waalwijk – 's-Hertogenbosch en Oss/Uden – Veghel – Eindhoven/'s-Hertogenbosch.

### **Bus Rapid Transit**

Eén van de drie ontwikkelrichtingen in de Regionale Uitwerking OV-Netwerk landsdeel Zuid luidt: “Sneller verbinden herkomsten en bestemmingen zonder railverbinding”. Brabant wordt gekenmerkt door een aantal grotere woon- en werkgebieden zonder railverbinding. Om deze gebieden beter te ontsluiten wordt ingezet op een nieuw product: een BRT-systeem (Bus Rapid Transit). Inzet van het BRT-systeem is om de keuzereiziger een hoogwaardig alternatief voor de auto te bieden en zo te verleiden om het ov te gebruiken. Dit product is met name gericht op reizigers die nu niet in het ov zitten, omdat het huidige ov-product onvoldoende concurrerend is ten opzichte van de auto. Het BRT-systeem bestaat uit hoogwaardige ov-lijnen naar hoofdstations en stadsranden met de snelheid en het comfort van de trein.

Het tempo van de doorontwikkeling van *Bravodirect* is sterk afhankelijk van de snelheid waarin vrijliggende businfrastructuur en BRT-hubs worden aangelegd en flankerende maatregelen worden genomen om de mobiliteitstransitie te ondersteunen (fiscaal beleid, parkeerbeleid, verkeersluw maken binnensteden). Ook de ontwikkeling van de verkeersdrukke op het hoofdwegennet bepaalt in belangrijke mate de concurrentiepositie van de bus, maar ook de (on)mogelijkheden om huidige busroutes te versnellen door meer van het hoofdwegennet gebruik te maken. Wel biedt het vluchtstrookgebruik kansen. Op die corridors waar bij start van de aanbesteding in oktober 2024 bindende afspraken zijn gemaakt over verbetering van de doorstroming, zal de provincie sturend zijn door het stellen van eisen aan het vervoer.

Op de overige corridors (dit zullen naar verwachting de meeste corridors zijn) laat de provincie juist veel vrijheid aan de inschrijvers voor maatwerk. De concessiehouder mag hier snelle routevarianten rijden, specifiek gericht op het bieden van een snel en betrouwbaar alternatief voor de auto (waar natuurlijk ook huidige ov-reizigers van profiteren). De frequentie en bedieningsperiode van deze snelle routevarianten laten wij volledig aan de vervoerder, zodat maximaal kan worden ingespeeld op het feitelijke tempo van de geschetste ontwikkelingen en optimaal aan kan worden gesloten bij de vraag van de reiziger. Lijnen die de concessiehouder onder de productformule *Bravodirect* uitvoert moeten daarbij wel onderscheidend zijn op één of meerdere van de volgende aspecten: snelle reistijden en relatief grote halteafstanden, aansluiting bij de vervoervraag van specifieke doelgroepen, uitstraling en comfort van het materieel en/of het bieden van (hoge) frequenties. Bovendien blijven ze beperkt tot de op de volgende pagina beschreven corridors.

In het ontwerp Programma van Eisen zal de provincie nader ingaan op de eisen die voor deze maatwerklijnen gaan gelden. Van bijzonder belang daarbij is de keuze of maatwerklijnen haltes mogen bedienen die niet door de *Bravodirect* lijnen als bedoeld in paragraaf 3.1.2 worden bediend.

Wij dagen de inschrijvers uit om vooruitlopend op de verdere doorontwikkeling van de *Bravodirect*-verbindingen, al stappen te zetten op het gebied van materieelkeuze en comfort. Materieel wordt voor een lange periode aangeschaft en bij de keuze dient dan ook al te worden voorgesorteerd op de toekomstige situatie. Daarbij wil de provincie het mogelijk maken dat de bussen die op de volwaardige *Bravodirect* verbindingen, zoals beschreven in paragraaf 3.1.2, rijden, ook kunnen worden ingezet op de maatwerklijnen. Dit is goedkoper in de exploitatie en bovendien kunnen zo voor de reiziger interessante doorkoppelingen tussen verschillende lijnen ontstaan. Om dezelfde reden kiest de provincie ervoor om de Directlijnen (niet zijnde *Bravodirect*lijnen) die tot de zekere basis behoren niet onder de productformule *Bravodirect* te scharen: hier is het juist gewenst om dezelfde bussen in te kunnen zetten op Ontsluitende lijnen en (bijvoorbeeld) scholierenlijnen.

Op de volgende corridors kunnen maatwerklijnen *Bravodirect* functioneren in aanvulling op de *Bravodirect*lijnen behorende tot de zekere basis (zie paragraaf 3.1.2):

### **1. Corridor Oss – Uden/Veghel-Eindhoven**

Deze corridor is onderwerp van meerdere studies<sup>18</sup> die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd en die de mogelijkheden verkennen om de stap naar BRT te zetten. Tijdens de concessie wil de provincie hier samen met de concessiehouder en de betreffende wegbeheerders verder mee aan de slag. De mogelijkheid tot 'bus op vluchtstrook' op de A50 is voorzien vanaf het jaar 2027. Dit biedt kansen voor het ov om op bepaalde herkomst-bestemmingsrelaties op snelheid met de auto te concurreren, al dan niet gericht op bijzondere doelgroepen.

### **2. Corridor 's-Hertogenbosch – Eindhoven**

Maatwerk in de vorm van een snelle routevariant is hier mogelijk, in het bijzonder richting Eindhoven (gebruikmakend van de mogelijkheid tot 'bus op vluchtstrook' op de A50) waarbij de *Bravodirect*-verbinding 's-Hertogenbosch – Eindhoven (in feite de bundeling van bestaande lijnen 154 en 156) de belangrijkste functie zal blijven vervullen.

### **3. Corridor 's-Hertogenbosch – Veghel – Uden**

Op deze corridor wordt als onderdeel van de zekere basis een *Bravodirect* verbinding uitgevraagd. Deze verbinding mag als bijzonderheid op verschillende dagen/tijden via een andere (snelle) route rijden. Zo ontstaat bijvoorbeeld de mogelijkheid voor een sneldienst Veghel – 's-Hertogenbosch en de ontsluiting van nieuwe bestemmingsgebieden in 's-Hertogenbosch-oost. Deze verbinding kan zo een alternatief gaan vormen voor reizen die nu met de auto worden gemaakt. De provincie schrijft deze route niet dwingend voor want deze route kent ten opzichte van de huidige lijn 306 zowel voordelen (snelheid, ontbrekende schakel in het netwerk) als nadelen (minder kernen ontsloten).

### **4. Corridor Tilburg – Efteling – Waalwijk – 's-Hertogenbosch**

Ook deze corridor is kansrijk om verder door te ontwikkelen dankzij de forse toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen in de onderling verbonden gemeenten (met name Tilburg, Waalwijk en 's-Hertogenbosch). De ligging van de Efteling aan deze corridor biedt kansen om het aantal (vrijetijds)reizigers in de tegenspits te laten toenemen. Een voorbeeld van een snelle routevariant die in de huidige concessie al bestaat is de lijn 300 tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch, die nu alleen rijdt op weekdagen overdag.

### **5. Corridor Tilburg – Hilvarenbeek**

Hoewel hier in plaats van een *Bravodirect*lijn een Directlijn wordt uitgevraagd als onderdeel van de 'zekere basis' is hier wel ruimte voor maatwerklijnen, bijvoorbeeld om op bepaalde momenten *Bravodirect*lijnen gericht op vrijetijdslocaties te bieden. Aan deze corridor ligt namelijk de toeristische trekpleister Beekse Bergen.

Deze vijf corridors worden ook in het Toekomstbeeld OV 2040 als kansrijk bestempeld. Daarnaast worden in het Toekomstbeeld ook een aantal potentiële verbindingen genoemd die woongebieden rechtstreeks aansluiten op werkgebieden. Met name richting Eindhoven West/Veldhoven (ASML) is

---

<sup>18</sup> Onder andere 'BRT Oss-Eindhoven' en 'Pré-verkenning BRT in het kader van de mobiliteitsaanpak MIRT-A50'

een aantal Brainportlijnen benoemd, waarvan enkele lijnen voor een groot deel binnen de concessie Oost-Brabant vallen:

- Uden/Veghel - Veldhoven (veel potentie), en
- Tilburg Zuid – Veldhoven (mogelijk voldoende potentie op langere termijn).

Tijdens de marktconsultatie zullen we aftasten welke kansen vervoerders zien om deze verbindingen vorm te geven, onder voorwaarde van een sluitende businesscase. Ook de inzet van 'tempo 100' bussen in relatie tot de op de (tweedehands- of lease-) markt beschikbare bussen en gelet op de transitie naar zero emissie busvervoer zal worden voorgelegd in de marktconsultatie.

### **4.3 Doorontwikkeling stadsnetten in Tilburg en 's-Hertogenbosch**

De grootste woningbouwopgave vindt tot 2040 plaats in deze twee steden. Tot 2030 realiseert Tilburg 31.000 nieuwe woningen (Binnenstad/Spoorzone/Piushaven, NOVEX Kenniskwartier en WBI-locatie Stappegoo). Binnen 's-Hertogenbosch gaat het tot 2030 om ruim 11.000 woningen (NOVEX Spoorzone, Groote Wielen Noordoosthoek en Station Oost). Zowel Den Bosch als Tilburg zetten in op 'selectieve' autobereikbaarheid en een meer autoluwe stad, met een daarbij behorende parkeerstrategie en ruimte voor lopen en fietsen. Al deze extra inwoners en arbeidsplaatsen zorgen binnen en naar de steden voor veel nieuwe verplaatsingen. Door een hoogwaardig alternatief voor de eigen auto te bieden, willen we toewerken naar een mobiliteitstransitie binnen de nieuwe gebiedsontwikkelingen. Dit vraagt op de drukste corridors om een kwalitatieve impuls van het stedelijk openbaar vervoer, bovenop de zekere basis zoals beschreven in paragraaf 3.1.3.

Om deze impuls mogelijk te maken zet de provincie reeds bij start van de concessie samen met de gemeenten in op een sterkere bundeling van reizigers op de corridors die nu en straks de zwaarste reizigersstromen faciliteren. Dit leidt tot meer kwaliteit en hogere frequenties. Dit is het startpunt richting de beoogde schaa sprong binnen het stedelijk openbaar vervoer. Zowel binnen Tilburg als 's-Hertogenbosch zijn, onder andere vanuit de versnellingsafspraken met het Rijk, middelen beschikbaar voor investeringen in snellere infrastructuur op strategische plekken. Zowel de provincie als de steden beschouwen de verlening van de nieuwe concessie als een kans om door te pakken en in de eerste jaren van de concessie forse verbeteringen op de genoemde corridors realiseren.

Essentieel hierbij is dat de doorstroming en betrouwbaarheid op deze corridors verbetert, waardoor de reistijden per openbaar vervoer korter worden. Het gaat nadrukkelijk niet alleen om busbanen, maar ook om routing via stroomwegen waar dat mogelijk is en minder haltes waar dat kan met behoud van een voldoende dekking en acceptabele loopafstanden. De rijtijdwinst die dit oplevert vertaalt zich in meer ritten per dienstregelinguur en meer reizigers. Hierdoor komen meer middelen beschikbaar om de kwaliteit verder te verbeteren: zo wordt de verbeterstap die we aan het begin van de concessie kunnen zetten uiteindelijk een schaa sprong. Het tempo van de schaa sprong is daarmee in belangrijke mate afhankelijk van de snelheid waarmee de noodzakelijke doorstromingsmaatregelen, kunnen worden uitgevoerd. Routes waar verbeterde businfrastructuur worden gerealiseerd worden uiteraard voorgeschreven.



### **Stadsnet Tilburg**

In Tilburg zijn inmiddels concrete afspraken gemaakt over de volgende doorstromingsprojecten:

- Spoorlaan (met bus in twee richtingen, inclusief nieuwe halte Heuvel) met autovrij deel tussen de Heuvelring en de Magazijnstraat, Hart van Brabantlaan, Ringbaan West met vervanging van het spoorviaduct: gereed voor 2030, en
- Vrijliggende busbanen op de Prof. Cobbenhagenlaan en op de Statenlaan zijn voorzien tussen 2030 en 2035.

Onze gezamenlijke ambitie is om bij de start van de nieuwe concessie op minimaal één corridor al een flinke kwaliteitsslag te maken. Op basis van bovenstaande afspraken, de huidige vervoersstromen en toekomstige potentie (woningbouwopgave/mobiliteitstransitie), geldt daarbij de volgende prioritering voor de uitbouw naar hoogwaardig openbaar vervoer (HOV):

1. Corridor CS – Reeshof, gestrekte route via (globaal) de huidige route van lijnen 2 en 3 tot Winkelcentrum Heyhoef, westelijk daarvan vrijheid voor de concessiehouder om de routes binnen De Reeshof vorm te geven (binnen de kaders van beschikbare routes en verplichte haltes).
2. Corridor CS – Tilburg-Noord. Zolang het ETZ Twee Stedenziekenhuis nog niet is verplaatst, kiezen wij voor een route via Kraaiven, daarna voor de meest directe route via Ringbaan West.

Hierbij hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Hogere snelheid door routing via stroomwegen, betere doorstroming en beperken van het aantal haltes (halteafstand > 500 m);
- Hoge frequenties, waarbij we streven naar minimaal 6 ritten per uur per richting in de spits en 4 ritten per uur daarbuiten;
- Gemakkelijk overstappen op en tussen HOV-lijnen, en
- Uitstraling, bijvoorbeeld door een andere vormgeving van haltes.

Wij streven ernaar om voor de start van de aanbesteding duidelijkheid te verschaffen op welke verbeteringen de concessiehouder kan rekenen zodat wij op die trajecten hogere minimumeisen kunnen opnemen. Voor het overige streven wij ernaar de concessiehouder vrij te laten om het stedelijk HOV vorm te geven en gedurende de concessie verder uit te bouwen. Zoals toegelicht in paragraaf 3.1.3 is een groot deel van de stadsbussen afkomstig uit de huidige concessie. In het programma van eisen zal nader worden uitgewerkt welke mogelijkheden er zijn voor een andere/hogewaardige uitstraling van de stadsbussen.

### **Stadsnet 's-Hertogenbosch**

Ook in 's-Hertogenbosch is de ambitie om bij de start van de concessie eerste stappen te zetten richting stedelijk HOV door een grotere bundeling van reizigersstromen. Mede gezien de woningbouwopgave ligt daarbij de prioriteit op de corridors die de buitenwijken op een snelle manier verbinden met 's-Hertogenbosch CS. Daarnaast hebben de provincie en de gemeente 's-Hertogenbosch de ambitie om de huidige transferiumlijnen meer te integreren binnen het toekomstige stadsnet, natuurlijk met behoud van de meerwaarde die deze lijnen hebben voor de gebruiker van de transferia.

In de stad zijn een aantal maatregelen in voorbereiding die een positieve bijdrage kunnen leveren aan de doorstroming van het openbaar vervoer:

- De keuzes met betrekking tot de aanrijdroutes naar de ov-knoop (waarvoor een MIRT-proces loopt) en de daarbij behorende fasering, bepalen voor een belangrijk deel welke kwaliteitsimpuls

al bij de start van de concessie mogelijk is en welk perspectief aan de concessiehouder kan worden geboden voor een gefaseerde kwaliteitsverbetering van het stadsnet;

- De Mobiliteitsaanpak Brede Binnenstad (die o.a. een autoluwere brede binnenstad betreft), en
- Een lijnvoering van het ov waarbij een scherpere focus ligt op de doorgaande routes.

In het programma van eisen wordt de betekenis van bovenstaande ambities en ontwikkelingen nader geconcretiseerd.

## 4.4 Begrijpelijkheid voor de reiziger

### 4.4.1 Begrijpelijk lijnennet en uitmuntende reisinformatie

In de concessie West-Brabant heeft de provincie sterk ingezet op eenduidigheid de lijnvoering en de soorten lijnen om zo het lijnennet voor de reiziger zo intuïtief en begrijpelijk mogelijk te houden.<sup>19</sup> Dit is zeker van belang wanneer het de ambitie is om nieuwe reizigers te trekken, zoals in Oost-Brabant het geval is. Toch kiest de provincie er bewust voor om niet zo sterk in te zetten op eenduidigheid, om zo een grotere bijdrage te leveren aan de mobiliteitstransitie zoals toegelicht in paragraaf 4.1. Hierdoor ontstaat ten opzichte van West-Brabant een (nog) grotere noodzaak dat de concessiehouder de reiziger adequaat informeert, zodat (bijvoorbeeld) een reiziger op vrijdag niet staat te wachten op een bus die alleen van maandag tot en met donderdag rijdt. In het programma van eisen zal de provincie beschrijven onder welke voorwaarden, op het vlak van reisinformatie en communicatie, op bepaalde maatwerklijnen *Bravodirect* geboden mag worden. Als onderdeel van de aanbesteding zal aan inschrijvers worden gevraagd om, indien zij kiezen voor maatwerk, te borgen dat reizigers vertrouwd raken met deze lijntypen.

Daarnaast is het bij lijnen die gericht zijn op specifieke doelgroepen extra van belang om reizigers snel en accuraat te informeren over verstoringen in de dienstregeling. Deze lijnen rijden immers niet altijd, of niet altijd dezelfde route. Een volgende (gelijkwaardige) rit laat dan lang op zich wachten. Bovendien zijn met name nieuwe reizigers nog niet zo vertrouwd met het ov. De vervoerkundige vrijheid die de concessiehouder krijgt komt dus met een grote verantwoordelijkheid: het bieden van uitmuntende reisinformatie, zeker bij onvoorziene omstandigheden.

### 4.4.2 Marktbewerking

Het bieden van maatwerklijnen, het communiceren daarvan en de *branding* vanuit Bravo draagt bij aan een verbeterd aanbod maar betekent niet dat reizigers dit aanbod ook daadwerkelijk gaan gebruiken. Zeker als de concessiehouders nieuwe routes/verbindingen aanbiedt waar een groot deel van de potentiële reizigers het ov nu niet of nauwelijks gebruikt, is goede marktbewerking nodig om reizigers net dát zetje te geven om voor het ov te kiezen. De provincie verwacht daarom dat de concessiehouder de samenwerking zoekt met belangrijke (nieuwe en bestaande) bestemmingslocaties en een passend aanbod ontwikkelt voor hun medewerkers, klanten of bezoekers. Op deze wijze draagt de concessiehouder bovendien bij aan een goede benutting van de extra ritten die de hij kan bieden voor het extra budget dat de provincie beschikbaar stelt.

---

<sup>19</sup> Een voor die concessie specifieke overweging was dat in de huidige concessie West-Brabant meerdere streeklijnen dicht tegen het niveau van *Bravodirect* aanzaten en de provincie wilde stimuleren dat rond Breda een regionaal samenhangend netwerk van *Bravodirect*lijnen ontstaat. In Oost-Brabant is dit netwerk al aanwezig en ligt het aanbod op of zelfs boven de eisen (frequentie, bedieningstijden) die in West-Brabant zijn geëist.

#### 4.4.3 Productformules

Op dit moment worden in het Bravo-huisstijlhandboek de volgende productformules onderscheiden:

- *Bravodirect*: lijnen met een hoogwaardige kwaliteit wat bedieningstijden, frequenties, snelheid en comfort betreft;
- *Bravoflex*: flexibel vervoer uitgevoerd onder de merknaam Bravo. Deze productformule valt niet onder de concessie, en
- *Brabantliner*: lijnen die zich onderscheiden door een hoge gemiddelde snelheid en comfort. De provincie ziet bij aanvang van de concessie nog geen ruimte voor deze productformule.

In afwijking van de eisen voor de concessie West-Brabant staat de provincie meer variatie toe binnen de productformule *Bravodirect*. Wel moet per huidige *Bravodirect*corridor ten minste één lijn volgens de hoge frequentie-eisen en bedieningstijden rijden zoals die ook zijn gehanteerd in West-Brabant (zie paragraaf 3.1.2). Belangrijk is met name dat *Bravodirect*bussen rijden op lijnen die zich op ten minste één van de bij *Bravodirect* behorende kwaliteitsaspecten onderscheiden (snelle reistijden en relatief grote halteafstanden, aansluiting bij de vervoervraag van specifieke doelgroepen, uitstraling en comfort van het materieel en/of het bieden van hoge frequenties (zie ook paragraaf 4.2).

De provincie ziet bij aanvang van de concessie nog geen ruimte om de productformule *Brabantliner* toe te passen, dit omdat de buslijnen die (veel) gebruik maken van de autosnelwegen ook een meer ontsluitende functie in de kernen vervullen. Hierbij is snel kunnen in- en uitstappen en het kunnen bieden van staanplaatsen van belang. De bij deze productformule passende “tempo 100 bussen” worden daarom niet voorgeschreven. Het is wel denkbaar dat deze bussen in beeld komen in de vorm van maatwerk of als doorontwikkeling naar Bus Rapid Transit (zie paragraaf 4.2).



## 5. Maatschappelijk verantwoorde concessie



De provincie wil welvaart en welzijn voor alle Brabanders en ziet dat grote maatschappelijke vraagstukken steeds meer de directe leefomgeving en bestaanszekerheid van de Brabander raken<sup>20</sup>. Het openbaar busvervoer draagt van nature al bij aan de brede welvaart door het kleine ruimtebeslag en energieverbruik per reiziger en de eisen die de provincie aan de beschikbaarheid en tarieven stelt. Toch meent de provincie dat de concessiehouder op de in dit hoofdstuk beschreven aspecten extra stappen kan zetten om de bijdrage van het openbaar busvervoer aan de brede welvaart nog verder te vergroten.

### 5.1 Transitie naar uitstootvrij busvervoer

In het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer (BAZEB) hebben provincies, vervoerregio's en de rijksoverheid de volgende ambities geformuleerd:

- In 2030 is het openbaar busvervoer volledig zero emissie (ZE);
- Vanaf 2025 stromen alleen nog nieuwe ZE-bussen in, en
- ZE-bussen maken volledig gebruik van hernieuwbare energie, die bij voorkeur regionaal is opgewekt.

De ambitie van de provincie is om de transitie naar schoon en stil busvervoer al voor 2030 te realiseren. Daarom eist de provincie dat alle buslijnen vanaf de start van de concessie emissievrij worden uitgevoerd. Zo draagt de concessie maximaal bij aan het beperken van de uitstoot van schadelijke stoffen voor mens en planeet, zoals CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>.

De transitie naar uitstootvrij busvervoer is in de huidige concessie al begonnen. Sinds 2018 rijden 19 batterij-elektrische stadsbussen in 's-Hertogenbosch. En in de loop van 2024 gaan er nog eens 20 batterij-elektrische Bravodirect bussen in de Meierij en 44 batterij-elektrische stadsbussen in Tilburg rijden. De nieuwe concessiehouder heeft de verplichting om de in totaal 83 stads- en Bravodirect-bussen van Arriva over te nemen. De voorwaarden voor de overname, alsmede informatie over de elektrische bussen en bijbehorende laadinfrastructuur, worden bij de aanbestedingsdocumenten gevoegd.

De provincie blijft tot 2030 de inzet van dieselveertuigen toestaan voor de uitvoering van:

- Buurtbuslijnen: omdat er nog geen ZE-negenpersoonsbusjes zijn met de benodigde actieradius en die met een B-rijbewijs mogen worden bestuurd.
- Versterkingsritten: omdat voor het produceren van extra ZE-bussen om pieken in de vervoervraag op te vangen schaarse grondstoffen nodig zijn, terwijl dit maar beperkte milieuwinst oplevert (deze bussen rijden relatief weinig kilometers). Deze ritten mogen met tweedehands dieselbussen uitgevoerd worden, waarvan er in Nederland ruim voldoende beschikbaar zijn.

---

<sup>20</sup> Bestuursakkoord 2023-2027 'Samen maken we Brabant!', pagina 9

Hoewel de provincie in principe geen ZE-techniek voorschrijft, heeft de provincie wel geconstateerd dat vervoerders op dit moment hoofdzakelijk voor batterij-elektrische bussen kiezen. Ook de 83 bussen die de concessiehouder van Arriva moet overnemen zijn allemaal batterij-elektrische bussen. De provincie ziet daarom geen aanleiding om andere technieken te stimuleren. Wel treft de provincie een aantal maatregelen om de transitie naar ZE-busvervoer betaalbaar te houden en om risico's weg te nemen die de concessiehouder zelf niet kan beïnvloeden:

- De provincie maakt met de eigenaren van de remises in Den Bosch, Tilburg en Uden afspraken over het verhuren van de remises aan de concessiehouder. Deze remises beschikken reeds over grootzakelijke netaansluitingen. Ook treft de provincie voorbereidingen voor een vervangende remise in Waalwijk (met netaansluiting). De provincie beoogt hiermee de concessiehouder zekerheid te geven over de hoeveelheid stroom die vanaf de start van de concessie beschikbaar is zodat de transitie naar ZE-busvervoer niet wordt afgeremd door de netcongestie.
- De provincie biedt vervoerders die op de aanbesteding willen inschrijven, indien zij dit wensen, ondersteuning bij de financiering van de ZE-bussen en de bijbehorende laadinfrastructuur in de vorm van een meerpartijenovereenkomst. Met deze overeenkomst biedt de provincie richting de financier zekerheid ten aanzien van de betaling van rente en aflossing. Deze zekerheid levert een rentevoordeel op dat ten goede komt aan het openbaar busvervoer.
- Nieuwe ZE-bussen die de concessiehouder aanschafft vallen onder een overnameregeling. Dit betekent dat de provincie de opvolgende concessiehouder verplicht om deze bussen eind 2039 over te nemen van de concessiehouder. De concessiehouder hoeft de restwaarde dus niet zelf te betalen.

Bij dit alles geldt dat schaarste op het elektriciteitsnetwerk gevolgen kan hebben voor het tempo van de transitie naar uitstootvrij busvervoer in de concessie. Hoewel de provincie verschillende maatregelen neemt om te zorgen voor beschikbaarheid van voldoende stroom bij start van de concessie, bestaat het risico dat dit niet op alle locaties het geval zal zijn. De provincie vraagt daarom vervoerders om in hun inschrijving een alternatief op te nemen mocht op beoogde remiselocaties niet voldoende stroom beschikbaar zijn. Tijdens de implementatie van de concessie bekijkt de provincie samen met de concessiehouder de noodzaak om op dit alternatief terug te vallen en de implicaties hiervan voor de afspraken in de concessie.

## 5.2 Circulariteit

In 2030 is het primair grondstoffengebruik gehalveerd. In 2050 is het realiseren van de circulaire economie gerealiseerd, waarbij we grondstoffen duurzaam winnen, efficiënt inzetten en hergebruiken en aantasting van het leefmilieu voorkomen. Afvalstoffen bestaan niet meer en de wegwerpeconomie is verleden tijd.

*Bron: Inkoopbeleid 2021 provincie Noord-Brabant*

De provincie wil zelf steeds duurzamer inkopen en verwacht ook van de concessiehouder dat die blijvend streeft naar maximalisatie van hergebruik van producten, materialen en grondstoffen en behoud van natuurlijke hulpbronnen.

### **Materieel en circulariteit**

De provincie overweegt geen maximumleeftijd te hanteren voor ZE-bussen die alleen worden ingezet voor spits- en versterkingsritten. Hiermee beoogt de provincie de inzet van (tweedehands) ZE-bussen met een door batterijdegradatie beperkte actieradius mogelijk te maken en het vervangen van batterijpakketten te voorkomen als dat gelet op de lengte van de materieelomlopen van deze bussen niet strikt noodzakelijk is. Dit leidt tot een besparing op het grondstoffengebruik. De wenselijkheid van het loslaten van de leeftijdseis alsmede de verwachte bijdrage daarvan aan circulariteit toetst de provincie in een marktconsultatie.

Voor alle andere ZE-bussen geldt een maximumleeftijd van 15 jaar die ook als afschrijftermijn voor de overnameregeling wordt gehanteerd. Net als in de concessie West-Brabant worden geen leeftijdseisen gesteld aan batterijpakketten. Zo wordt mogelijk gemaakt dat alleen die onderdelen van batterijpakketten worden vervangen die daadwerkelijk einde levensduur zijn. Ook hiermee beoogt de provincie ruimte te bieden aan de concessiehouder om het grondstoffengebruik te beperken.

Op dit moment zijn certificeringen op het gebied van circulariteit nog niet gangbaar in de ov-sector, zoals dat bijvoorbeeld wel het geval is met certificering op het gebied van CO<sub>2</sub>-reductie. Bij de aanbesteding van de concessie West-Brabant, die in december 2023 gegund is, was circulariteit één van de gunningscriteria. Op basis van de inschrijvingen voor deze concessie heeft de provincie geconstateerd dat de ov-sector al veel principes ten aanzien van circulair inkopen toepast in de bedrijfsvoering. Tegelijkertijd is de impact van circulair inkopen niet makkelijk meetbaar te maken en kunnen vervoerbedrijven nog maar beperkt invulling geven aan hun ketenverantwoordelijkheid, mede vanwege het ontbreken van normen en certificeringen op het gebied van circulariteit in de (automotive) industrie. De provincie onderzoekt daarom of (ook) op een andere manier gestimuleerd kan worden dat inschrijvers meetbaar minder grondstoffen verbruiken, bijvoorbeeld bij de productie van nieuwe voertuigen, en wil daarbij de verbinding zoeken met het stimuleren van de regionale circulaire economie. Daarbij overweegt de provincie om bij één van de herijkingen tijdens de looptijd van de concessie (zie paragraaf 6.2) eisen ten aanzien van certificering op het gebied van circulariteit in de concessie op te nemen, en wel op het moment dat aangesloten kan worden bij een passende circulariteitsnorm.

## **5.3 Goed en sociaal werkgeverschap**

Chauffeurs en ander personeel dat in direct contact met reizigers staat vormen het visitekaartje van het openbaar busvervoer in Oost-Brabant. Een hartelijk welkom, prettige rijstijl en behulpzame houding dragen bij aan een positieve beleving van het openbaar busvervoer door reizigers. Daarbij is het belangrijk dat de concessiehouder over voldoende personeel beschikt om de dienstregeling stipt uit te kunnen voeren en dat het personeel deskundig en gemotiveerd is om reizigers goed van dienst te zijn. Het personeelsbeleid is een zaak tussen de vervoerder als werkgever en zijn personeel, vastgelegd in o.a. de CAO. Bij de aanbesteding stelt de provincie ten aanzien hiervan dus geen eisen. Wel legt de provincie enkele accenten vanuit haar opdrachtgeverschap. Het gaat dan om onderwerpen die de dienstverlening richting reiziger verbeteren en/of waar de provincie eigen beleid op voert (sociale veiligheid en 'social return') en/of die de provincie helpen bij het monitoren van de concessie. Gelet op de krappe arbeidsmarkt en de vergrijzing van het chauffeursbestand zal de provincie, net als in de aanbesteding van de concessie West-Brabant, elke inschrijver verplichten om in het implementatieplan te beschrijven welke maatregelen hij treft om bij aanvang van de nieuwe

concessie over voldoende personeel te kunnen beschikken om de dienstregeling uit te kunnen voeren. Het implementatieplan is een toetsingscriterium in de aanbesteding.

### **Opleiding en duurzame inzetbaarheid**

Hoewel opleiding en duurzame inzetbaarheid primair de verantwoordelijkheid zijn van de concessiehouder in zijn rol als werkgever, verwacht de provincie van de concessiehouder dat hij oog heeft voor het welzijn en de veiligheid van zijn personeel. Dat betekent dat de concessiehouder niet alleen afspraken zoals vastgelegd in de CAO Openbaar Vervoer en het Rijtijdenbesluit naleeft, maar ook dat de concessiehouder investeert in de opleiding van personeel en maatregelen treft gericht op duurzame inzetbaarheid van zijn personeel. Dit komt de kwaliteit en betrouwbaarheid van de dienstverlening ten goede.

### **Monitoring sociale veiligheid en rijtijden**

In een bijeenkomst met Provinciale Staten in najaar 2023 gaven chauffeurs aan dat met name het afnemende gevoel van (sociale) veiligheid en de druk op het op tijd rijden leiden tot hogere werkdruk. De provincie onderzoekt of het treffen van aanvullende maatregelen op het gebied van sociale veiligheid, het welbevinden van het personeel kan verbeteren (zie ook paragraaf 5.5).

Daarnaast schrijft de provincie in alle concessies al voor dat de concessiehouders reële rijtijden moeten hanteren. Momenteel onderzoekt de provincie vanuit haar rol als concessieverlener hoe zij met gebruikmaking van (open) data, nauwkeuriger kan monitoren of rijtijden in de dienstregeling in de praktijk haalbaar zijn.

### **Verkleinen van de afstand tot de arbeidsmarkt**

Vanuit het oogpunt van sociaal werkgeverschap (concessiehouder) en opdrachtgeverschap (provincie) ziet de provincie een belangrijke rol voor de concessiehouder weggelegd bij het bieden van kansen voor mensen met een grote(re) afstand tot de arbeidsmarkt. De provincie verwacht van de concessiehouder dat hij maatregelen treft die gericht zijn op het verkleinen van deze afstand en zal in het programma van eisen aangeven welke prestatie de concessiehouder moet leveren.

## **5.4 Verkeersveiligheid**

Verkeersveiligheid is belangrijk: iedereen moet zich veilig kunnen bewegen in de openbare ruimte. Onveiligheid leidt tot veel menselijk leed en grote maatschappelijke schade. We willen de verkeersveiligheid vergroten door een risicogestuurde en datagedreven aanpak waarin drie pijlers centraal staan: 'infrastructuur', 'gedrag' en 'handhaving'.

De provincie heeft verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan, zoals ook blijkt uit bovenstaande passage uit het Bestuursakkoord. In het Beleidskader Mobiliteit is verkeersveiligheid omschreven als een absolute voorwaarde voor een goed functionerend mobiliteitssysteem. Met het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2020-2024 (BVVP)<sup>21</sup> geeft de provincie hier invulling aan. Als beroepsvervoerder heeft de concessiehouder een belangrijke rol als het gaat om het waarborgen en

---

<sup>21</sup> <https://www.brabant.nl/-/media/5855e02e03744dc6899fdb051ba5c0c3.pdf>

verder verbeteren van de verkeersveiligheid. De provincie verwacht dat de concessiehouder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid hier invulling aan geeft, maar stelt wel aanvullende eisen. Zo zal de provincie aangeven op welke wijze de registratie van incidenten plaats moet vinden zodat dit in heel Brabant op uniforme wijze gebeurt en informatie over ongevallen vergelijkbaar is. Ook stelt de provincie eisen aan het materieel (bijvoorbeeld het gebruik van camera's in plaats van buitenspiegels). De eisen die de provincie in Oost-Brabant voornemens is te stellen, zullen dezelfde zijn als de eisen die per juli 2025 in de concessie West-Brabant gaan gelden.

## 5.5 Sociale veiligheid

Uit de klantwensenpiramide<sup>22</sup> blijkt dat (sociale) veiligheid, naast betrouwbaarheid, voor reizigers een noodzakelijke voorwaarde is om van het openbaar vervoer gebruik te maken. Wanneer reizigers zich onveilig voelen, wanneer er veel incidenten plaatsvinden of wanneer het beeld bestaat dat het openbaar vervoer onveilig is, zullen reizigers het openbaar vervoer mijden.

Gelet op het belang van een sociaal veilig openbaar vervoer, is landelijk afgesproken om dit aspect geen onderwerp van de concurrentie tussen vervoerders te laten zijn. De provincie vult deze landelijke afspraak in door een deel van haar exploitatiebijdrage te oormerken voor maatregelen op het gebied van sociale veiligheid. De concessiehouder kan deze middelen dus niet voor andere doeleinden inzetten.

De provincie continueert in de concessie de huidige werkwijze waarbij de verantwoordelijkheid voor de sociale veiligheid volledig bij de concessiehouder ligt. De afgelopen jaren is namelijk gebleken dat de concessiehouders die in Brabant actief zijn in hun jaarplannen doeltreffende maatregelen op het gebied van sociale veiligheid hebben opgenomen en uitgevoerd. Hun aanpak resulteerde in 2023 in een hoge waardering (8,2) voor de veiligheid van de rit. Wel zal de provincie in de aanbestedingsdocumenten de huidige werkwijze, waaronder een gezamenlijk overleg tussen concessiehouders, provincie en ketenpartners, formaliseren. De provincie verwacht in dat kader dat de concessiehouder informatie over incidenten en de resultaten van de tweejaarlijkse landelijke Personeelsmonitor (aspect sociale veiligheid) met de provincie deelt.

Ten slotte zal de provincie voorafgaand aan de start van de aanbestedingsprocedure een sessie met geïnteresseerde vervoerders en stakeholders organiseren, zoals landelijk is overeengekomen.

---

<sup>22</sup> Hagen, M. van, Bron. P (2013) De emotionele reis van onze klant. Waarom 56 minder is dan 45. NS. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 21 en 22 november 2013, Rotterdam.



## 6. Relatie provincie - vervoerder

Om de concessie tot een succes te maken is een goede samenwerking tussen provincie (concessieverlener) en vervoerder (concessiehouder) belangrijk. De concessiehouder is aan zet voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer in het concessiegebied. De provincie is betrokken als opdrachtgever van de concessiehouder én regisseur van het systeem van gedeelde mobiliteit. De provincie streeft vanuit haar regierol binnen het systeem van gedeelde mobiliteit naar afstemming tussen vervoerwijzen, integratie van informatie, boeken en betalen en de totstandkoming van verbindende schakels zoals mobiliteitshubs en MaaS-apps.

### 6.1 Samenwerking binnen de Concessie

#### 6.1.1 Regierol bij de provincie

Omdat er meer verschillende vervoersvormen zijn georganiseerd door verschillende partijen, vraagt dit om een nieuwe kijk op marktregie. De verschillende onderdelen moeten voor de reiziger goed op elkaar aansluiten en er moet voor de reiziger een goed functionerend totaalsysteem zijn. Om hiervoor te zorgen, is het belangrijk dat er een marktregisseur is. De provincie heeft al in haar visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' aangegeven deze rol te willen invullen voor heel Brabant en dus ook voor concessiegebied Oost-Brabant.

Binnen het systeem van gedeelde mobiliteit vindt onder regie van de provincie afstemming plaats tussen de concessiehouder, gemeenten en aanbieders van andere mobiliteitsdiensten, waaronder de houders van de Flex-contracten. In de concessie valt de regierol van de provincie samen met de opdrachtgeversrol (concessieverlener). De provincie kan vanuit haar rol van regisseur van het systeem van gedeelde mobiliteit over bijvoorbeeld uitbreiding of inperking van de dienstverlening door de concessiehouder besluiten. Uiteraard heeft de concessiehouder ook een eigen verantwoordelijkheid bij het vormgeven van het systeem van gedeelde mobiliteit, in beginsel door het verzorgen van het openbaar vervoer en het invullen van de rol van mobiliteitsmakelaar.

#### 6.1.2 Regieteam Gedeelde Mobiliteit en Tactisch Ontwikkelteam

Het samenwerkingsmodel rond het systeem van gedeelde mobiliteit, met daarin een centrale rol voor het Tactisch Ontwikkelteam en het Regieteam Gedeelde Mobiliteit, omvat een aantal voorgeschreven proces- en werkafspraken, maar biedt ook ruimte voor eigen invulling door de deelnemers aan de verschillende overlegvormen. Met andere woorden, het samenwerkingsmodel dat in deze paragraaf is beschreven is niet in beton gegoten, maar kan tijdens de looptijd van de concessie op basis van ervaringen van de deelnemers, in ieder geval bij iedere herijking (zie paragraaf 6.2) of naar behoefte vaker, op basis van consensus aangepast en aangevuld worden zodat flexibel ingespeeld kan worden op veranderende omstandigheden. Hieronder wordt kort toegelicht hoe de beide teams functioneren.

De provincie is (vanuit haar regierol) voorzitter van het Regieteam Gedeelde Mobiliteit. Andere vaste deelnemers van het Regieteam Gedeelde Mobiliteit zijn de concessiehouder, de opdrachtgevers en houders van de Flex-contracten, het Reizigersoverleg Brabant, de regio's Noordost-Brabant en Hart

van Brabant en de gemeenten Tilburg en 's-Hertogenbosch. De concessieverlener stelt, in afstemming met de direct betrokken deelnemers aan het Regieteam Gedeelde Mobiliteit, kaders voor de rol van de concessiehouder in het oplossen van geconstateerde mobiliteitsproblemen en knelpunten in het concessiegebied, waaronder de omzetting van openbaar vervoer naar *Bravoflex* en vice versa, het opzetten van pilots van kleinschalige mobiliteit, het aansluiten van deelmobiliteit en communicatie over gedeelde mobiliteit.

De concessiehouder is voorzitter en voert het secretariaat van het Tactisch Ontwikkelteam. De concessiehouder betreft de overige leden van het Tactisch Ontwikkelteam, te weten de concessieverlener, het Reizigersoverleg Brabant, de coördinatoren van de regio's Noordoost-Brabant en Hart van Brabant en de gemeenten Tilburg en 's-Hertogenbosch, onder meer bij de totstandkoming van het ontwikkelplan en onderliggende plannen, waaronder het exploitatieplan, en bij de uitwerking van ontwikkelvoorstellen. De concessiehouder zorgt dat deze plannen aansluiten op de hiervoor genoemde kaders.

### **6.1.3 Rol Concessiehouder als mobiliteitsmakelaar**

De provincie voorziet een faciliterende rol voor de concessiehouder bij de deur-tot-deur reis waar openbaar busvervoer en *Bravoflex* onderdeel van zijn. De provincie verwacht van de concessiehouder dat hij bij de uitvoering van zijn rol als mobiliteitsmakelaar oog heeft voor de gehele ketenreis en zich niet alleen richt op 'zijn' openbaar busvervoer. Dit betekent niet dat de provincie van de concessiehouder verwacht dat hij zelf vervoersvormen in aanvulling op het openbaar busvervoer aanbiedt (een eventueel aanbod zal niet meewegen bij de beoordeling van de inschrijvingen van vervoerders), maar wel dat de hij een faciliterende rol vervult richting bestaande en toekomstige aanbieders van deze aanvullende vervoersvormen in het concessiegebied.

Concreet verwacht de provincie dat de concessiehouder als mobiliteitsmakelaar Mobiliteit-als-Dienst aanbiedt en op die manier zorgt dat reizigers hun reis met lijngebonden openbaar vervoer en *Bravoflex* gemakkelijk kunnen plannen, boeken en betalen (zie paragraaf 3.2.5). De provincie verwacht van de concessiehouder dat hij de rol van 'mobiliteitsmakelaar' in elk geval de eerste drie jaar van de concessie vervult en vanuit die rol garandeert dat reizigers zoveel mogelijk verschillende ketenreizen kunnen maken met behulp van één app of platform waarmee het diverse maar nu nog gefragmenteerde aanbod wordt ontsloten. De provincie kiest er bewust voor de rol van mobiliteitsmakelaar bij de concessiehouder te beleggen. Door de invulling van deze rol per concessie uit te vragen verwacht de provincie de samenwerking tussen de concessiehouder en andere mobiliteitsaanbieders in het concessiegebied het beste te kunnen stimuleren. Omdat de invulling per concessiegebied kan en mag verschillen, bestaat wel de kans dat in de toekomst in elke concessie een ander platform actief is..

Het maken van ketenreizen (bijvoorbeeld een combinatie van openbaar vervoer met fiets, auto of deelvervoer) wordt steeds gemakkelijker door digitaal beschikbare informatie en boekings- en betalingsmogelijkheden. Hierbij is belangrijk dat reizigers zo min mogelijk drempels ervaren bij het plannen, boeken en betalen van hun reis, zoals ook is uitgewerkt in het rapport 'Contouren Toekomstbeeld OV 2040'<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> Link naar [Contouren Toekomstbeeld OV 2040](#)

## 6.2 Inspelen op (on)voorzien ontwikkelingen

De provincie wil tijdens de looptijd van de concessie naar een systeem van gedeelde mobiliteit wordt toewerken dat zo goed mogelijk invulling geeft aan de vervoersbehoeften van inwoners en bezoekers van het concessiegebied. In de komende concessieperiode voorziet de provincie een sterke toename van de mobiliteit. De provincie wil deze toename op de lange(re) vooral accommoderen met het openbaar vervoer en de fiets (korte afstand). De mogelijkheden tot uitbreiding hangen af van de snelheid van ontwikkeling van infrastructuur, hubs en flankerende maatregelen (zie paragraaf 4.2). Dit vraagt flexibiliteit aan de zijde van de concessiehouder, in het bijzonder wat de inzet van materieel en personeel betreft (zie paragraaf 4.1).

### 6.2.1 Majeure ontwikkelingen

Flexibiliteit is ook gewenst gezien een aantal grote (on)voorzien ontwikkelingen die invloed hebben op de concessie. De gevolgen van dergelijke ontwikkelingen kunnen niet altijd (volledig) bij de concessiehouder gelegd worden. De hieronder opgesomde ontwikkelingen beschouwt de provincie als 'majeure ontwikkelingen' waarvan de gevolgen mogelijk zo groot zijn dat aanpassing van de concessie gewenst is:

- **Woningbouwopgaves:** Brabant bouwt de komende jaren tienduizenden woningen. In het concessiegebied staat de woningbouw met name gepland in de regio's Breda-Tilburg en 's-Hertogenbosch. Uitgangspunt daarbij is dat de grotere nieuwbouwlocaties in principe ontsloten worden met hoogwaardig openbaar vervoer. De provincie stimuleert in dat kader dat gemeenten woningen bouwen in de nabijheid van Directlijnen en wil hierover, als onderdeel van de verstedelijkingsakkoorden, afspraken met de verschillende stedelijke regio's maken.
- **M3P's:** In aanvulling op deze woningbouwopgaves zijn er voor de betreffende regio's, Breda-Tilburg en 's-Hertogenbosch-Oss, meerjarige multimodale mobiliteitspakketten (M3P's) samengesteld. De M3P's geven antwoord op de uitdagingen die de regio's hebben op het gebied van mobiliteit. Het openbaar busvervoer moet een grotere rol gaan spelen bij het invullen van de mobiliteitsopgave als gevolg van de toename van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen. Realisatie van (infra)maatregelen die in de pakketten worden voorzien om doorstroming of betrouwbaarheid te verbeteren (zie paragrafen 4.2 en 4.3), kunnen aanleiding geven tot het maken van gewijzigde/nieuwe afspraken in de concessie.
- **Multimodale Knoop Eindhoven:** Het project 'Multimodale Knoop Eindhoven' richt zich op het realiseren van een toekomstbestendig busstation inclusief faciliteiten voor fiets, Kiss & Ride en taxi waarbij openbare ruimten zodanig worden ingericht dat reizigers makkelijk tussen deze modaliteiten kunnen wisselen. De werkzaamheden in het kader van dit project kunnen gevolgen hebben voor de exploitatie van de Bravodirect verbinding vanuit Uden/Veghel. Dit vraagt om flexibiliteit aan de zijde van de concessiehouder om samen met de gemeente Eindhoven en de provincie de gevolgen voor reizigers zoveel mogelijk te beperken.
- **MIRT-verkenning station 's-Hertogenbosch:** Op dit moment worden de mogelijkheden voor capaciteitsuitbreiding van station 's-Hertogenbosch verkend. Daarnaast worden de mogelijkheden voor herinrichting van de voorpleinen, vernieuwing van de stationshal en het busstation, betere aansluiting op andere mobiliteitsvormen en betere voorzieningen voor fietsparkeren onderzocht. Tijdens werkzaamheden rond het station wordt van de concessiehouder veel flexibiliteit gevraagd om de exploitatie van het openbaar busvervoer op dit belangrijke knooppunt zo goed mogelijk te continueren.
- **Studenten ov-kaart:** Wijzigingen in de opzet van de Studenten ov-kaart en/of de verdeling van de opbrengsten uit deze kaart over concessies/vervoerders, kunnen grote gevolgen hebben voor de bijdrage die de concessiehouder uit de Studenten ov-kaart ontvangt. Met name de zogeheten

BOS-onderzoeken in de komende jaren kunnen vanwege veranderd reisgedrag na de coronapandemie consequenties hebben voor de inkomsten van de concessiehouder. Bij wijzigingen groter dan 5% gaat de provincie met de concessiehouder het gesprek aan over compensatie of minderwerk.

De provincie vraagt vervoerders die op de aanbesteding inschrijven om hun visie te geven op de ontwikkelmogelijkheden van het openbaar busvervoer op de langere termijn door een strategisch ontwikkelplan uit te vragen voor de eerste drie jaar van de concessie met een doorkijk naar de verdere toekomst.

### **6.2.2 Herijking concessie**

De provincie draagt zelf bij aan de gewenste flexibiliteit in de concessie door in de aanbestedingsdocumenten mogelijkheden voor herijking van de concessie op te nemen. Na drie jaar wordt de concessie voor de eerste keer herijkt. Samen met de concessiehouder kijkt de provincie terug en vooruit, zowel naar de samenwerking als naar de uitvoering en de behaalde resultaten. Een herijking kan aanleiding geven tot aanpassing van de concessie: vanwege de lange concessieduur kan het voorkomen dat bijvoorbeeld het programma van eisen niet meer actueel is. Door eisen aan te passen zorgt de provincie voor een betere aansluiting op de situatie van dat moment. Hierbij zorgt de provincie ervoor dat niet te veel wordt afgeweken van de oorspronkelijke concessie, het bijbehorende risicoprofiel en de toezeggingen van de concessiehouder in zijn inschrijving. De aanpassing mag niet in het voor- of nadeel zijn van één van de partijen. Vanuit Europese en landelijke wetgeving moet de provincie bovendien overcompensatie voorkomen.

De concessiehouder stelt ten behoeve van elk herijkingsmoment een geactualiseerd/nieuw ontwikkelplan op. Bij de eerste herijking bepalen partijen gezamenlijk de looptijd van het tweede ontwikkelplan en daarmee het moment van de tweede herijking. Het ontwikkelplan wordt besproken in het Regieteam Gedeelde Mobiliteit om afstemming tussen de ontwikkeling van de concessie en ontwikkeling van andere vervoersvormen binnen het systeem van gedeelde mobiliteit te borgen.

De ontwikkeling van de concessie vindt hoofdzakelijk plaats in het Tactisch Ontwikkelteam. Hierin worden de jaarplannen op bijvoorbeeld het gebied van exploitatie en marketing besproken die de concessiehouder als nadere uitwerking van zijn ontwikkelplan opstelt. Deze 'plancyclus' is van belang voor alle deelnemers aan het Tactisch Ontwikkelteam en Regieteam Gedeelde Mobiliteit en wordt daarom gedetailleerd uitgewerkt in het programma van eisen.

## **6.3 Bekostigingsmechanisme passend bij doelen concessie**

Niet alleen de eisen die de provincie stelt moeten ruimte bieden om in te kunnen spelen op (on)voorziene ontwikkelingen. Ook de financiële afspraken tussen de provincie en de concessiehouder, ofwel het bekostigingsmechanisme van de concessie, moet hiertoe stimuleren en mag in ieder geval niet beperkend werken. In het bijzonder moet het bekostigingsmechanisme bijdragen aan de realisatie van de noodzakelijke groei van de concessie en het aantal reizigers, gelet op de schaa sprong op weg naar 2040 en de mobiliteitstransitie die al op veel kortere termijn ingezet moet worden. Om dit te bereiken hanteert de provincie de volgende uitgangspunten ten aanzien van het bekostigingsmechanisme:

- Opbrengstverantwoordelijkheid bij de concessiehouder: De provincie acht de concessiehouder als geen ander in staat om het ov-aanbod steeds optimaal af te stemmen op (veranderingen in)

de vervoersvraag. Door de opbrengstverantwoordelijkheid bij de concessiehouder te leggen heeft deze ook een financiële prikkel om meer betalende reizigers te trekken.

- Ov-aanbod dat meebeweegt met veranderingen in de reizigersopbrengsten: door aan de concessiehouder een vaste subsidie toe te zeggen, maar de omvang van het ov-aanbod (= het aantal dienstregelinguren) af te laten hangen van de hoogte van de reizigersopbrengsten, beoogt de provincie de in de vorige paragraaf beschreven flexibiliteit te realiseren. Tegelijkertijd wordt het opbrengstenrisico voor de concessiehouder hiermee beperkt zonder dat de provincie daarbij zelf extra risico's loopt. Het mechanisme bestaat eruit dat de concessiehouder het ov-aanbod moet uitbreiden wanneer de reizigersopbrengsten toenemen, maar het ov-aanbod mag verminderen op het moment dat de reizigersopbrengsten afnemen. Dit is anders dan in de huidige concessie, waar uitbreiding van het aanbod op een lijn om een toenemende vervoersvraag te faciliteren ten koste gaat van aanbod op een andere lijn of een ander moment.

Bij dit alles geldt dat de provincie ervoor waakt dat het bekostigingsmechanisme niet te complex wordt. Dit om strategisch gedrag van vervoerders bij de inschrijving op de aanbesteding te voorkomen, maar ook met het oog op de hanteerbaarheid in het concessiebeheer. De provincie sluit met dit bekostigingsmechanisme aan op het bekostigingsmechanisme dat in de concessie West-Brabant 2025-2035 gaat worden toegepast. Wel zal de provincie tijdens een marktconsultatie de aantrekkelijkheid van dit bekostigingsmechanisme voor vervoerders nog expliciet toetsen.



## 7. Proces en planning

### 7.1 Openbare procedure met onderhandeling

Daar waar de provincie werkt met concessies of contracten zoeken we naar meer ontwikkelruimte en flexibiliteit en sturen we meer op hoofdlijnen. Ook worden nieuwe aanbestedingstechnieken ingezet als deze toegevoegde waarde hebben.

*Bron: Visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'*

De provincie zal vervoerders bij de aanbesteding van de concessie uitdagen om een inschrijving met een zo gunstig mogelijke prijs-kwaliteitverhouding in te dienen. Anders gezegd, de inschrijver die voor het beschikbare subsidiebedrag (zie paragraaf 2.4) de meeste dienstregelingen en de beste kwaliteit biedt, wordt de winnaar van de aanbesteding. De provincie hecht er daarom veel belang aan dat vervoerders een goed beeld hebben van de doelen, eisen en wensen van de provincie en omgekeerd dat de provincie een goed beeld heeft van de toezeggingen van vervoerders in hun inschrijving. Daarom is de mogelijkheid tot interactie tussen provincie en vervoerders over de inhoud van de aanbestedingsdocumenten en de inschrijvingen gewenst.

Bij de vorige aanbesteding van de concessie Oost-Brabant beperkte de interactie tussen de provincie en vervoerders zich tot twee momenten, te weten:

- Een marktconsultatie onder marktpartijen voorafgaand aan de start van de aanbestedingsprocedure, en
- Het stellen en beantwoorden van vragen tijdens de aanbestedingsprocedure en eventueel naar aanleiding van de inschrijvingen.

Binnen deze formele momenten is er beperkt mogelijkheid om de vraag van de provincie aan de markt nader toe te lichten en waar gewenst/nodig de invulling van die vraag door vervoerders bij te sturen. Sinds de aanpassing van het Besluit personenvervoer 2000 per 1 oktober 2019 kan de provincie voor een aanbestedingsprocedure kiezen waarbij meer interactie tussen de provincie en vervoerders mogelijk is: de **openbare procedure met onderhandeling**.

De openbare procedure met onderhandeling is arbeidsintensiever en kent een langere doorlooptijd dan de 'traditionele' openbare procedure, maar gelet op positieve ervaringen bij onder andere de recente aanbesteding van de concessie West-Brabant, kiest de provincie voor deze procedure. Met deze keuze heeft de provincie namelijk meer ruimte voor inhoudelijke gesprekken met vervoerders over hun inschrijving, waarbij het doel is vervoerders de gelegenheid te bieden om:

- Eventuele gebreken in hun inschrijving te herstellen. Ondanks de grote mate van zorgvuldigheid die vervoerders doorgaans besteden aan hun inschrijving, kunnen bij het opstellen van een inschrijving altijd fouten worden gemaakt. Mede gelet op de grote inspanningen die een aanbesteding als de onderhavige vraagt van vervoerders, is het onwenselijk dat dergelijke fouten direct leiden tot uitsluiting. Om die reden wordt gebruik gemaakt van de ruimte die de van toepassing zijnde wet- en regelgeving biedt om vervoerders dergelijke fouten te laten herstellen.

- Onduidelijkheden in hun inschrijving op te helderen. Dit leidt er enerzijds toe dat de beoordelaars de inschrijvingen beter op hun waarde kunnen beoordelen, en kan anderzijds voorkomen dat na concessieverlening discussies ontstaan over de inhoud van de winnende inschrijving.
- De kwaliteit van hun inschrijving te verhogen. De focus ligt hierbij op het aanvullen van de onderbouwing waarom voor bepaalde maatregelen gekozen wordt, de effecten die hiermee bereikt worden en de wijze waarop eventuele risico's bij de realisatie beheerst worden.

De OV-autoriteiten hebben afgesproken om de planning van de ov-aanbestedingen onderling af te stemmen. Mochten de momenten van indienen en gunnen van de openbare procedure zonder onderhandeling beter passen binnen de DOVA-aanbestedingskalender, dan overweegt de provincie alsnog voor de openbare procedure zonder onderhandeling te kiezen.

Andere aanbestedingsprocedures, te weten de mededingingsprocedure met onderhandeling en de concurrentiegerichte dialoog, geven de provincie vergelijkbare mogelijkheden, maar hebben als nadeel dat de selectie- en gunningsfase gescheiden zijn waardoor inschrijvers op meerdere momenten bezwaar kunnen maken tegen besluiten die de provincie in het kader van deze procedure moet nemen. Om die reden wordt niet voor deze procedures gekozen.

## 7.2 Vervolgstappen na aanbestedingsstrategie

Onderstaande tabel geeft de vervolgstappen weer die na vaststelling van de aanbestedingsstrategie nog zullen worden doorlopen.

Wat	Wanneer
Vaststelling aanbestedingsstrategie	26 maart 2024
Vrijgave ontwerp-Programma van Eisen, ingang reactietermijn	22 mei 2024
Einde reactietermijn	5 juli 2024
Vaststelling aanbestedingsdocumenten	Oktober 2024
Start aanbestedingsprocedure	16 Oktober 2024
Sluitingsdatum indienen Eerste inschrijving	26 februari 2025
Sluitingsdatum indienen Definitieve inschrijving	25 april 2025
Gunning	18 juni 2025
Einde bezwaartermijn	31 juli 2025
Start nieuwe concessie	13 december 2026

### Opstellen Programma van Eisen

Op basis van de globale, meer abstract geformuleerde keuzes die in deze aanbestedingsstrategie gemaakt zijn, stelt de provincie een Programma van Eisen (PvE) op. Het PvE is een belangrijk onderdeel van de aanbestedingsdocumenten omdat het de eisen bevat waaraan het aanbod van de concessiehouder in ieder geval moet voldoen. Het gaat hierbij onder meer om (minimum)eisen ten aanzien van het vervoeraanbod, het in te zetten materieel, de uitvoeringskwaliteit (onder meer punctualiteit en rituitval), marketing, sociale veiligheid, toegankelijkheid, duurzaamheid en reisinformatie. Het PvE biedt daarmee garanties aan reizigers en andere belanghebbenden over het minimum kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer dat de concessiehouder moet bieden.

Dit minimum kwaliteitsniveau zoals vastgelegd in het PvE ligt lager dan zowel het huidige aanbod in het concessiegebied als het verwachte aanbestedingsresultaat. De provincie kiest hiervoor om

vervoerders de mogelijkheid te bieden zich bij de aanbesteding van andere inschrijvers te onderscheiden op basis van de extra kwaliteit die zij bieden ter invulling van de vervoersbehoeften van (potentiële) reizigers in het concessiegebied. De provincie zal vervoerders via het gunningsmodel stimuleren om bij de aanbesteding maximaal van de geboden ruimte gebruik te maken. Daarnaast geeft deze ruimte de concessiehouder de mogelijkheid om tijdens de looptijd van de concessie in te spelen op (on)verwachte ontwikkelingen in het concessiegebied.

Ter voorbereiding op het PvE zal de provincie – mede door bespreking van deze aanbestedingsstrategie – belanghebbenden informeren over de vertaling van het beleid in doelen voor de concessie en de strategische keuzes die de provincie maakt ten aanzien van de scope van de concessie en de minimumeisen. Voorbereidende gesprekken vinden plaats, of hebben plaatsgevonden, met de bestuurlijke kopgroep Gedeelde Mobiliteit van de regio's Hart van Brabant en Noordoost-Brabant, het ROB en gemeenten in het concessiegebied. De aanbestedingsstrategie zal ook worden toegelicht in een (informerende) bijeenkomst van Provinciale Staten (19 april 2024).

### **Reactiemogelijkheid ontwerp Programma van Eisen**

Bij het opstellen van het PvE wordt nadrukkelijk de input betrokken van belanghebbenden, zoals de gemeenten in het concessiegebied, het Reizigersoverleg Brabant (ROB) en de aangrenzende provincies en vervoerautoriteiten. Een ontwerpversie van het PvE wordt tussen 22 mei en 5 juli 2024 voor advies aan het ROB en voor reactie aan gemeenten voorgelegd. Ook zal de provincie eenieder die dat wil (zoals reizigers, bedrijven en belangenorganisaties) de mogelijkheid bieden om schriftelijk te reageren. Provinciale Staten kunnen daarnaast in een (oordeelsvormende) bijeenkomst op 14 juni 2024 hun reactie geven op het ontwerp PvE.

Daarnaast organiseert de provincie een marktconsultatie rond het ontwerp PvE. De provincie ziet deze marktconsultatie als kans om:

- De interesse voor de concessie bij potentiële inschrijvers op te wekken/te vergroten;
- De uitwerking van het Programma van Eisen van de concessie Oost-Brabant vooraf aan potentiële inschrijvers voor te leggen en informatie te verkrijgen over de haalbaarheid en betaalbaarheid van de eisen, en
- Informatie te verkrijgen over eventuele kansen en risico's rond de uitvoering van de concessie.

Het doel van de marktconsultatie is het verhogen van de kwaliteit van de aanbestedingsstukken door daar waar wenselijk rekening te houden met de mogelijkheden en suggesties vanuit de markt. Indien de marktconsultatie nieuwe/aanvullende inzichten oplevert, worden deze bij het opstellen van het definitieve PvE en het bestek meegenomen.

### **Opstellen aanbestedingsdocumenten**

De provincie neemt de adviezen en reacties naar aanleiding van het ontwerp PvE op in een reactienota. In de reactienota geeft de provincie aan of, en zo ja, op welke wijze deze adviezen, reacties en uitkomsten van de marktconsultatie in het PvE zijn verwerkt. Via de Statenmededeling 'voortgangsrapportage gedeelde mobiliteit' en (desgewenst) mondeling via de Statenwerkgroep worden leden van Provinciale Staten geïnformeerd over het verloop van het aanbestedingsproces.

Parallel aan het afmaken van het PvE en het opstellen van de reactienota stelt de provincie de overige aanbestedingsdocumenten op, waarvan de belangrijkste zijn:

- De aanbestedingsleidraad, met daarin het aanbestedingsreglement en een beschrijving van de beoordelingsprocedure inclusief de gunningscriteria en de informatie die door inschrijvers moet worden aangeleverd.



- Het concessiebesluit, het besluit tot verlening van de concessie Oost-Brabant aan de nieuwe concessiehouder met daarin de eisen waaraan hij vanaf de start van de concessie moet voldoen. Voor de inhoudelijke eisen wordt in het concessiebesluit verwezen naar het PvE.
- De financiële bepalingen, waarin de financiële vergoeding is opgenomen die door de provincie ter beschikking kan worden gesteld voor de uitvoering van de concessie Oost-Brabant en is aangegeven aan welke financieel-administratieve verplichtingen de concessiehouder moet voldoen om voor deze vergoeding in aanmerking te komen.
- Een informatiepakket bestaande uit relevante gegevens over het openbaar vervoer in het concessiegebied Oost-Brabant. Daar waar de provincie nog niet over deze gegevens beschikt, zullen de betreffende partijen, waaronder de huidige concessiehouder, gemeenten en wegbeheerders, tijdig om de levering van de ontbrekende gegevens worden verzocht.
- Een overnameverplichting met daarin de bussen en laadinfrastructuur die van de zittende vervoerder moeten worden overgenomen.
- Een overnameregeling voor de bussen die door de nieuwe vervoerder worden aangeschaft en in aanmerking komen voor overname aan het einde van de nieuwe concessie.
- Een personeelsopgave met daarin het directe personeel dat moet worden overgenomen van de zittende vervoerder.

Gedeputeerde Staten stellen bovengenoemde aanbestedingsstukken inclusief het PvE en de Reactienota volgens planning vast op in oktober 2024.

#### **Aanbestedingsprocedure**

Na vaststelling van de aanbestedingsstukken door Gedeputeerde Staten, wordt een aankondiging van de aanbesteding ter publicatie in het Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie verzonden. Na publicatie van de aanbesteding kunnen geïnteresseerde (markt)partijen de aanbestedingsdocumenten downloaden. Zij krijgen vervolgens een aantal maanden de tijd om hun inschrijving op te stellen. Gedurende deze periode kunnen zij vragen stellen met betrekking tot de inhoud van de offerteaanvraag. Deze vragen zullen zo snel mogelijk worden beantwoord om partijen voldoende gelegenheid te bieden de antwoorden bij het opstellen van hun inschrijvingen mee te nemen. Vervolgens vindt de beoordeling van de inschrijvingen plaats. Zoals in paragraaf 7.1 beschreven, biedt de provincie inschrijvers daarbij in principe de mogelijkheid om hun eerste inschrijving nog aan te passen naar aanleiding van vragen/opmerkingen van de provincie.

#### **Gunningsbesluit en implementatie**

Na de beoordeling van de inschrijvingen zal het beoordelingsteam aan Gedeputeerde Staten het voorstel doen om de concessie Oost-Brabant te gunnen aan de inschrijver met de hoogste score op de gunningscriteria, dat wil zeggen de inschrijver die de beste prijs/kwaliteitverhouding heeft geboden. Na het besluit tot de verlening van de concessie Oost-Brabant kan de nieuwe concessiehouder starten met de implementatie van zijn inschrijving. Wel geldt daarbij dat andere inschrijvers tot zes weken na bekendmaking van het besluit tot verlening van de concessie Oost-Brabant de mogelijkheid hebben om bezwaar tegen dit besluit te maken, een periode waarin de concessiehouder terughoudend zal zijn met het aangaan van financiële verplichtingen ten behoeve van de uitvoering van de concessie.

#### **Start nieuwe concessie Oost-Brabant**

Op 13 december 2026 start de concessiehouder met de uitvoering van de concessie Oost-Brabant.