

SWOT concessie Zuidoost-Brabant *extra onderbouwing*

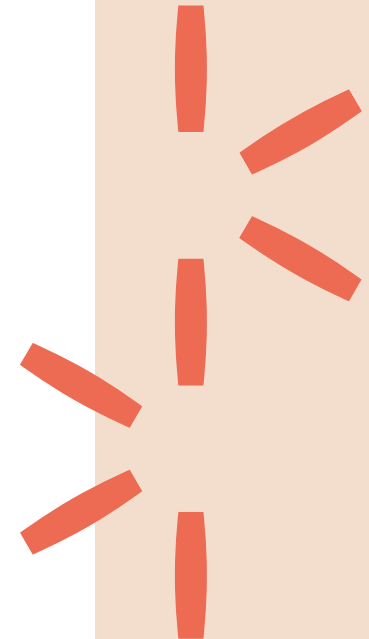
13-3-2026

movares  smart
urban
engineering



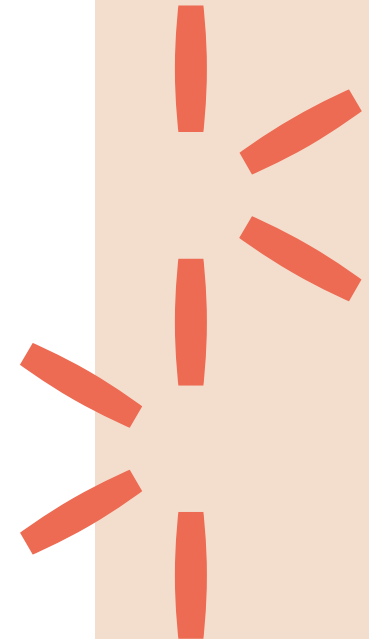
SWOT – extra onderbouwing

- ⌘ Deze presentatie geeft een extra onderbouwing van de belangrijkste elementen uit de SWOT-analyse die is uitgevoerd voor de concessie Zuidoost-Brabant
- ⌘ Op de volgende pagina's zijn deze elementen genummerd weergegeven.
- ⌘ In de daaropvolgende hoofdstukken volgt de onderbouwing per element.



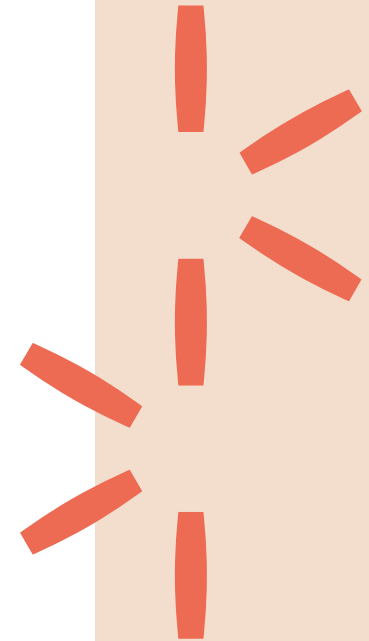
Sterkten

- ⌘ Vrijwel alle inwoners in Zuidoost-Brabant hebben op werkdagen overdag openbaar vervoer beschikbaar **(S1)**
- ⌘ De meeste woningen en de meeste bestemmingen bevinden zich binnen loopafstand van een ov-halte **(S2)**
- ⌘ Het netwerk kent enkele sterke ov-bundels op regionaal en nationaal niveau, met name gericht op Eindhoven (Centraal) **(S1)**
- ⌘ Eindhoven Centraal is via het spoor goed verbonden met andere kernregio's van Nederland **(S3)**
- ⌘ Door het merk 'Bravo' is het ov herkenbaar **(S4)**



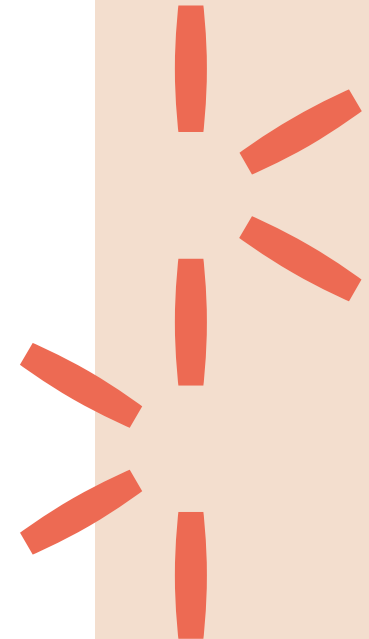
Zwakten

- ⌘ Het ov-netwerk in Zuidoost-Brabant sluit niet meer volledig aan bij de huidige reisbehoeftes, omdat er sprake is van een historisch gegroeid netwerk (**Z1**)
- ⌘ Het netwerk kent veel doorstromingsknelpunten (**Z2**)
- ⌘ OV-infrastructuur komt niet altijd tot zijn recht, door onvoldoende prioriteit bij kruispunten (**Z3**)
- ⌘ Het ov-netwerk is sterk aanbod gestuurd en bedient niet alle vervoersmarkten optimaal (**Z4**)
- ⌘ De concurrentiepositie van het ov staat onder druk door suboptimale prestatie HOV-infra, maar ook door een mix van verbindend en ontsluitend in één lijn (**Z5**) en doordat weinig lijnen écht snel zijn (**Z6**)



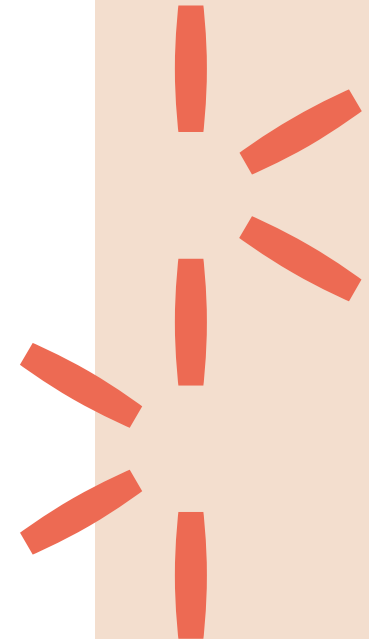
Kansen

- ⌘ Steeds meer wordt het ov gezien als belangrijk deel van de oplossing om de stad aantrekkelijk en leefbaar te houden en daarop zelfs te verbeteren (**K1**)
- ⌘ Een andere opzet van het netwerk kan het aanbod beter doen aansluiten bij de wensen van huidige en toekomstige gebruikers ondanks of zelfs dankzij demografische veranderingen (**K2**)
- ⌘ Sleutelwoorden zijn sneller, frequenter en directer (**K3**)
- ⌘ Doorstromingsmaatregelen die zowel de kwaliteit verbeteren als de kosten verlagen, zijn deels kostbaar, maar deels ook relatief eenvoudig te realiseren (**K4**)
- ⌘ Er liggen veel kansen bij sociaal recreatieve reizigers in daluren (**K5**)



Bedreigingen

- ⌘ De concurrentiepositie van het ov in Zuidoost-Brabant zal zonder ingrijpen verder verslechteren (**B1**)
- ⌘ Grote investeringen in ov-infra zijn noodzakelijk, maar effect wordt tenietgedaan als ook de auto gefaciliteerd blijft worden (**B2**)
- ⌘ Er blijven veel ov-knooppunten liggen (**B3**)
- ⌘ Demografische ontwikkelingen zijn zonder aanpassing van het ov-product tegenstrijdig aan het ov-belang (**B4**)

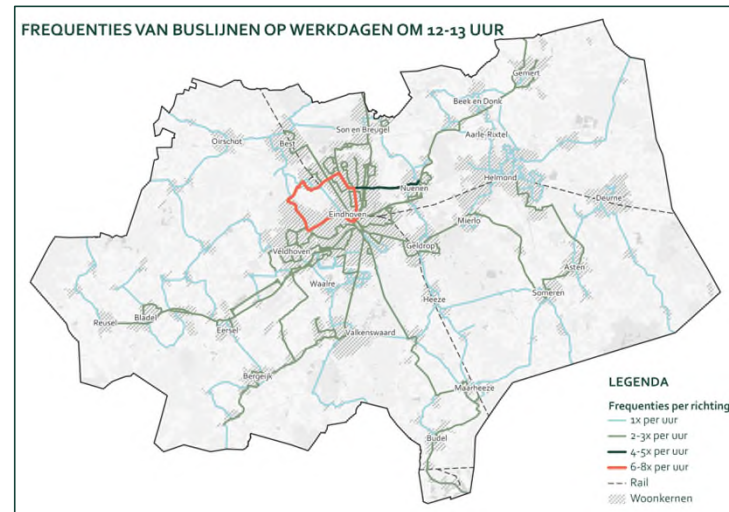
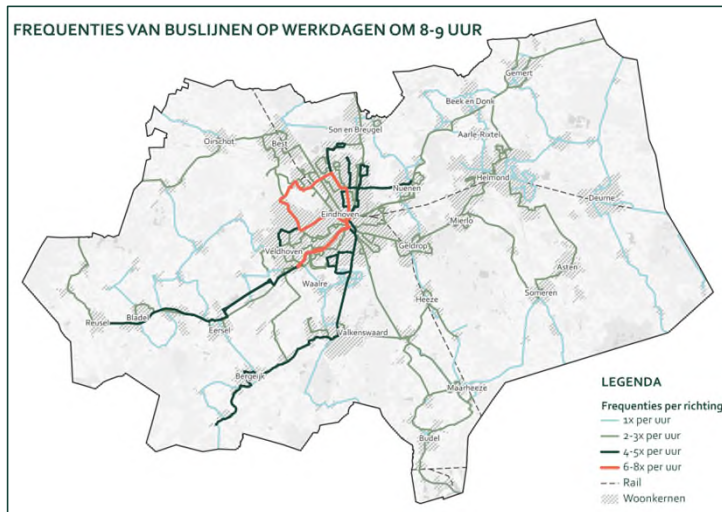


Onderbouwing sterkten



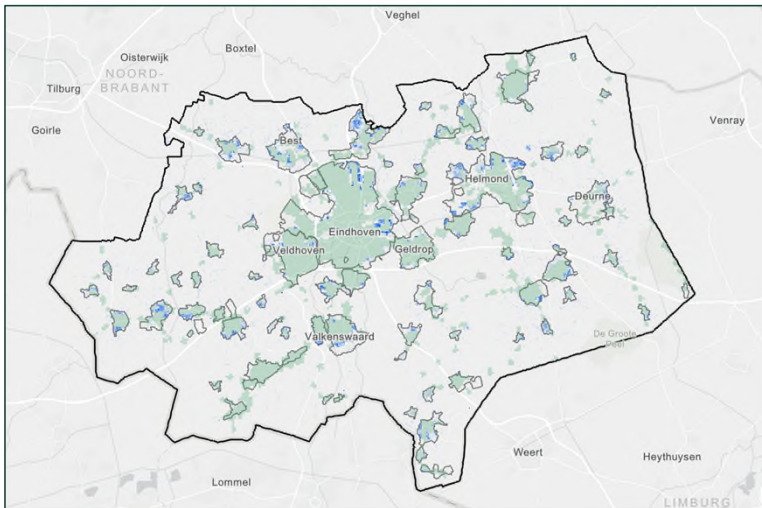
S1. Lijnennetkaart

- ⌘ Vrijwel alle inwoners in Zuidoost-Brabant hebben op werkdagen overdag openbaar vervoer beschikbaar (**S1**) en Het netwerk kent enkele sterke ov-bundels op regionaal en nationaal niveau, met name gericht op Eindhoven (Centraal) (**S1**)
- ⌘ De lijnennetkaarten tonen welke gebieden op werkdagen met het ov bereikbaar zijn, inclusief de bijbehorende frequenties. De dikte van de lijnen laat zien dat er sterke ov-bundels samenkomen op Eindhoven Centraal.
- ⌘ Aanvullende lijnennetkaarten voor andere tijden en dagen zijn beschikbaar in het dashboard, onder het tabblad 'lijnennetkaarten'.



S2. Loopafstand vanaf ov-halte

- ⌘ De meeste woningen en de meeste bestemmingen bevinden zich binnen loopafstand van een ov-halte (**S2**)
- ⌘ De kaart laat zien dat het grootste deel van de woningen zich binnen een loopafstand van 800 meter van een halte bevinden.
- ⌘ De gebieden met ov-haltesdekking (groen) beslaan het merendeel van de bebouwde omgeving, terwijl inwoners buiten deze loopafstand (blauw) beperkt van omvang zijn.
- ⌘ Voor meer kaarten, bijvoorbeeld voor haltesdekking van IC-stations, raadpleeg het dashboard.



S3: Sterk verbonden met kernregio's

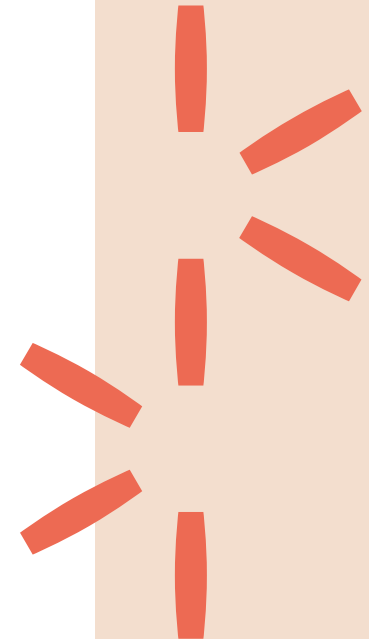
- ⌘ Eindhoven Centraal is via het spoor goed verbonden met andere kernregio's van Nederland (S3)
- ⌘ Eindhoven Centraal heeft rechtstreekse intercity's naar o.a. Amsterdam, Utrecht, Rotterdam, Den Haag, Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch en Maastricht. Deze treinen rijden met hoge frequenties en de reistijd is in veel gevallen minder dan een uur.

Naar	Reistijd	Frequentie (rechtstreeks)
Amsterdam	+/- 75 min	4 x p/u
Utrecht	+/- 50 min	4 x p/u
Rotterdam	+/- 60 min	2 x p/u
Den Haag	+/- 90 min	2 x p/u
Breda	+/- 40 min	2 x p/u
Tilburg	+/- 20 min	2 x p/u
's-Hertogenbosch	+/- 20 min	4 x p/u
Maastricht	+/- 60 min	2 x p/u



S4. Herkenbaarheid Bravo

- ⌘ Door het merk 'Bravo' is het ov herkenbaar (**S4**)
- ⌘ Uit het inwoneronderzoek blijkt dat zowel ov-reizigers als de meerderheid van niet-reizigers de naam Bravo kennen.
- ⌘ Bekendheid met de naam is een significante bijdrager aan kennis van inwoners over de werking van het ov.

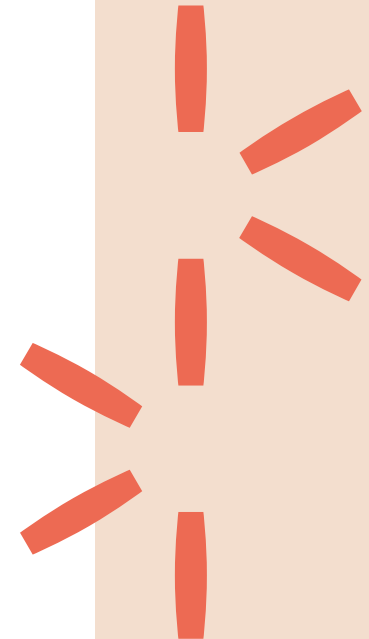


Onderbouwing zwakten



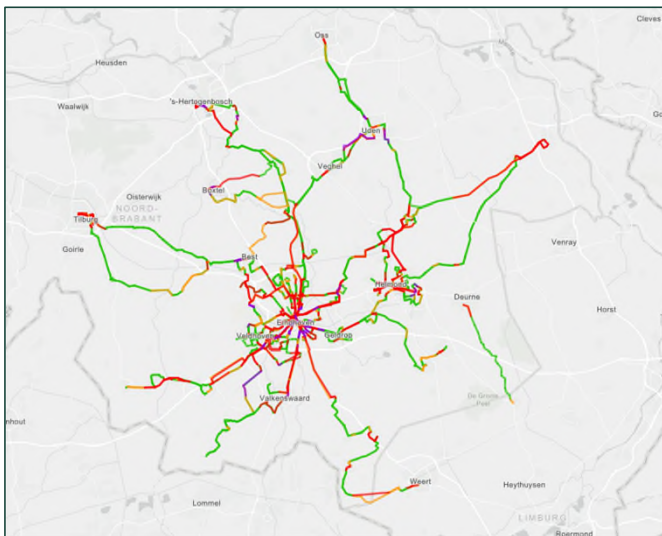
Z1. Historisch gegroeid netwerk

- ⌘ Het ov-netwerk in Zuidoost-Brabant sluit niet meer volledig aan bij de huidige reisbehoeftes, omdat er sprake is van een historisch gegroeid netwerk (**Z1**)
- ⌘ Het netwerk is historisch gegroeid: Opgebouwd vanuit eerdere reispatronen en stap voor stap aangepast, waardoor het huidige netwerk niet overal meer aansluit op de veranderende mobiliteitsvraag.
- ⌘ Dit is gebaseerd op een analyse van de historische netwerkontwikkeling, het huidige netwerk en de ruimtelijke indeling van de regio door betrokken ov-experts van de provincie en Movares



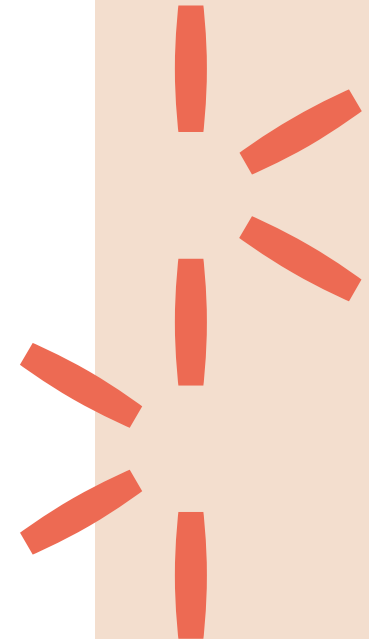
Z2. Doorstromingsknelpunten

- ⌘ Het netwerk kent veel doorstromingsknelpunten (Z2)
- ⌘ De kaart laat zien dat er op veel trajecten vertraging ontstaat. Segmenten met normale doorstroming zijn groen weergegeven, terwijl geel, rood en paars duiden op locaties waar structureel vertraging wordt opgelopen. Dit is met name in en rond de stedelijke kern en begin en eindpunten van de lijnen.
- ⌘ De kaart geeft het beeld in de spits. Kleuren duiden op verschil in rijtijd tussen snelle en langzame ritten.



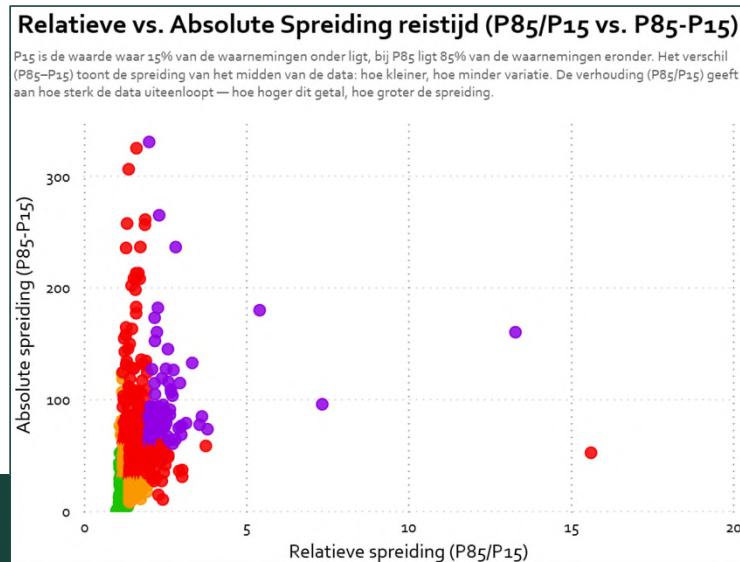
Beoordeling

- zwaar
- middel
- goed
- licht
- Overige



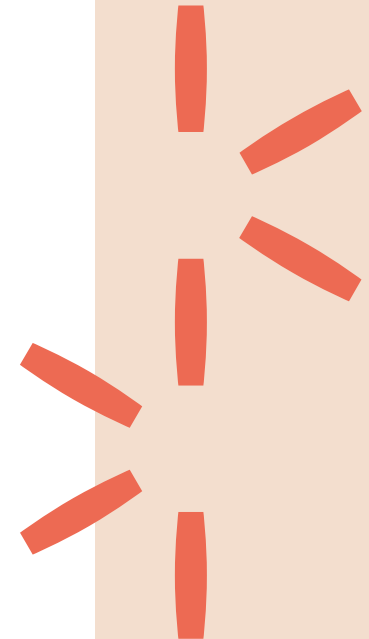
Z3. Onvoldoende prioriteit bij kruispunten

- ⌘ OV-infrastructuur komt niet altijd tot zijn recht, door onvoldoende prioriteit bij kruispunten (Z3)
- ⌘ De grafiek laat zien dat er op meerdere trajecten (elke stip is een traject) sprake is van een grote relatieve en absolute spreiding in reistijd. In de ideale situatie zijn er uitsluitend stippen links onderin.
- ⌘ Deze spreiding duidt op een lagere betrouwbaarheid in rijtijd en verstoringen in de doorstroming. Een dergelijke variatie is een sterk signaal voor onvoldoende ov-prioriteit bij kruispunten en conflicten met autoverkeer, waardoor de bus soms moet wachten, en soms niet.
- ⌘ De kaart op de vorige pagina laat zien dat ook op trajecten met busbanen en andere doorstromingsmaatregelen sprake is van (sterke) spreiding
- ⌘ Voor meer detail per lijn, raadpleeg het dashboard



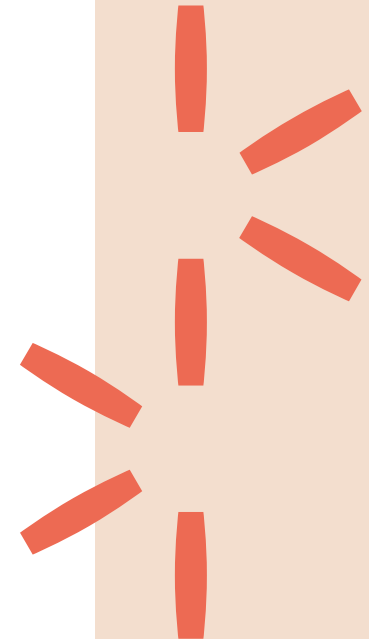
Z4. Aanbod-gestuurd ov-netwerk

- ⌘ Het ov-netwerk is sterk aanbod-gestuurd en bedient niet alle vervoersmarkten optimaal (Z4)
- ⌘ Als vraag en aanbod niet meer goed in balans is bestaan er HB-relaties met een hoge vervoersvraag die geen directe ov-verbinding hebben
- ⌘ Voorbeelden
 - ⌘ De economische toplocaties die vaak uitsluitend met het station verbonden zijn, maar niet met woonwijken of plaatsen rondom.
 - ⌘ Het centrum van Eindhoven is niet rechtstreeks verbonden met woonwijken en plaatsen in het noorden van Eindhoven, het busstation ligt op enige loopafstand
 - ⌘ Reizen tussen woonwijken en werklocaties in en rondom Eindhoven moeten vrijwel altijd via Eindhoven Centraal, wat extra reistijd tot gevolg heeft



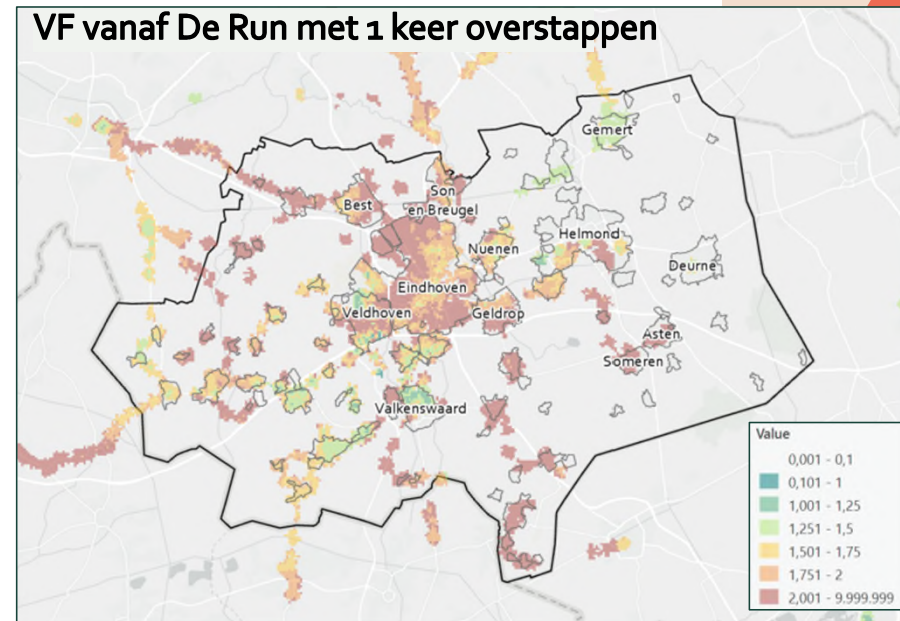
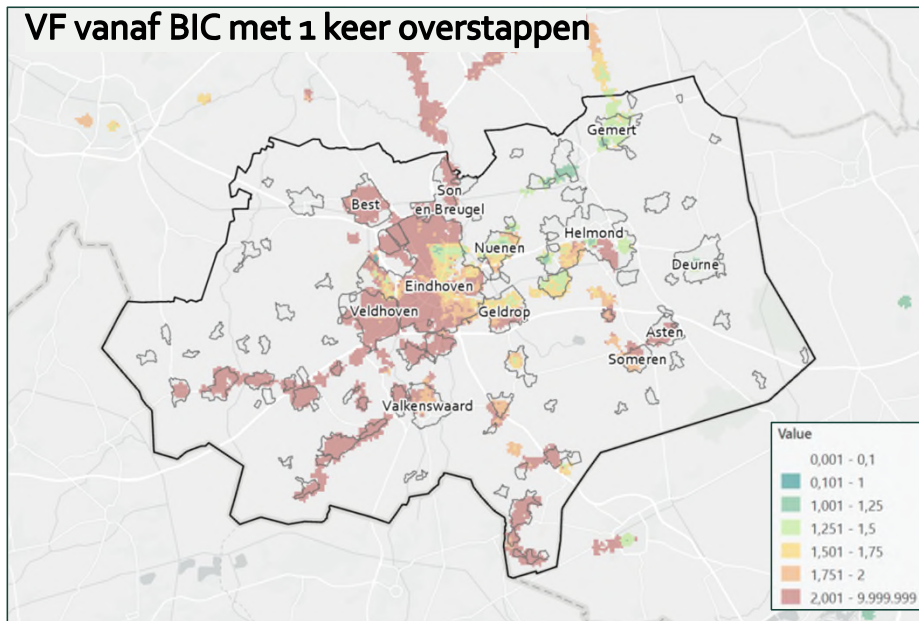
Z5. Suboptimale prestatie en traag ov

- ⌘ De concurrentiepositie van het ov staat onder druk door suboptimale prestatie HOV-infra, maar ook door een mix van verbindend en ontsluitend in één lijn (Z5) en doordat weinig lijnen écht snel zijn (Z6)
- ⌘ Uit het inwoneronderzoek blijkt dat niet-busreizigers een overwegend negatieve attitude hebben tegenover de bus.
 - ⌘ Gebrek aan flexibiliteit, betrouwbaarheid en snelheid zijn associaties die het meeste bijdragen aan dit imago.
 - ⌘ Ook geeft 60% van de niet-reizigers aan dat reizen met de bus niet makkelijk voor ze is. Onder wekelijkse busreizigers is dat ook nog 15%.
 - ⌘ Verder weet een groot deel van de niet-reizigers niet waar ze met de bus naartoe kunnen reizen en hoe ze een reis kunnen plannen.
- ⌘ Voorbeeld van een lijn met gemeente verbindende en ontsluitende functie is lijn 24. Een reis Geldrop – Helmond verliest tijd door een omrijbeweging in Mierlo. Een reis Mierlo – Eindhoven verliest tijd door een omrijbeweging in Geldrop.

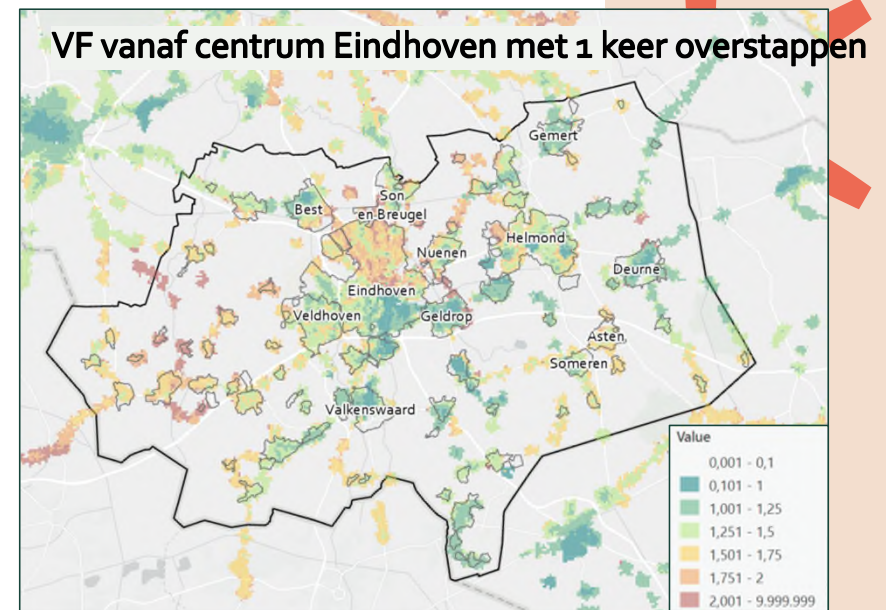
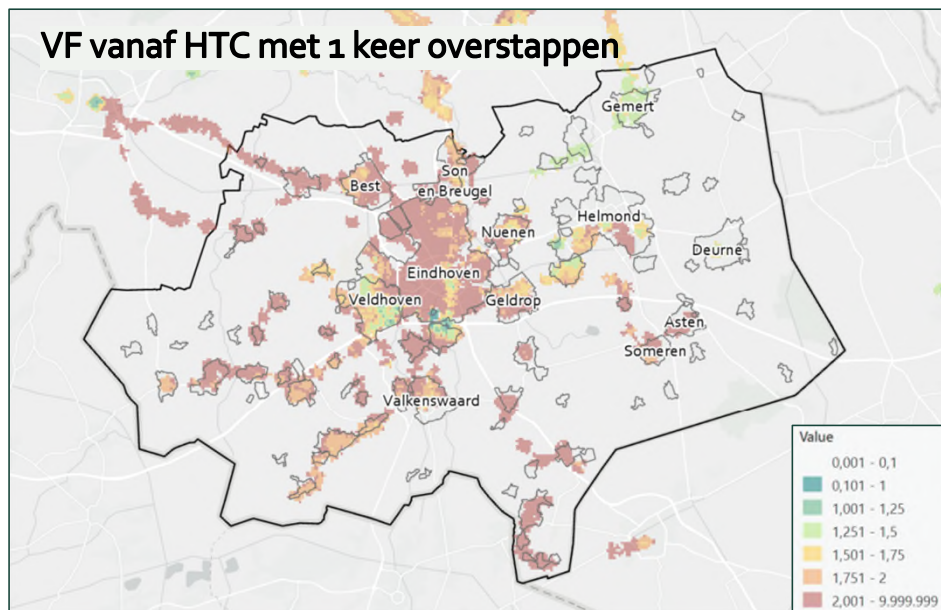


Z6. Weinig lijnen zijn écht snel

- ‡ De concurrentiepositie van het ov staat onder druk door suboptimale prestatie HOV-infra, maar ook door een mix van verbindend en ontsluitend in één lijn (Z5) en doordat weinig lijnen écht snel zijn (Z6)
- ‡ In de kaarten hieronder zijn de VF-waarden (reistijd verhouding ov/auto) weergegeven. Deze waarde is een belangrijke indicator voor de concurrentiepositie van het ov t.o.v. de auto. Een waarde kleiner dan 1 betekent dat het ov sneller is dan de auto.



Z6. Weinig lijnen zijn écht snel



Onderbouwing kansen



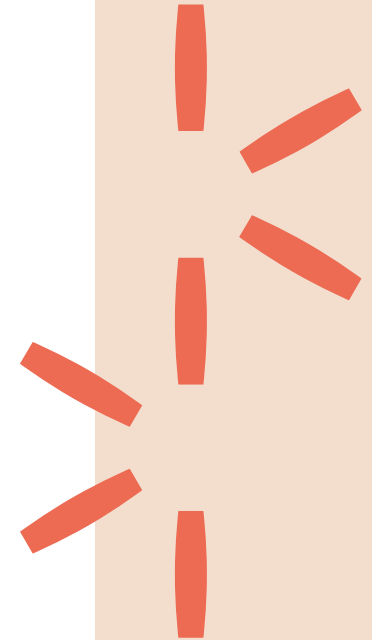
K1. OV als oplossing

- ⌘ Steeds meer wordt het ov gezien als belangrijk deel van de oplossing om de stad aantrekkelijk en leefbaar te houden en daarop zelfs te verbeteren (**K1**)
- ⌘ De groei van ov wordt bewust geconcentreerd rond ov-knooppunten, met Eindhoven Centraal als spil (Eindhoven Internationale Knoop XL). Dit laat zien dat ov niet volgend is op ontwikkelingen, maar sturend wordt ingezet.
- ⌘ In gemeentelijk beleid wordt ov expliciet gekoppeld aan vermindering van autoverkeer, de duurzame mobiliteitstransitie en het creëren van een gezonde, compacte en aantrekkelijke stad.



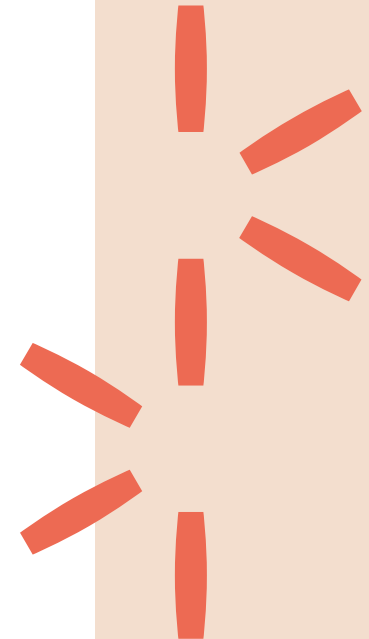
K2. Andere opzet van het netwerk

- ⌘ Een andere opzet van het netwerk kan het aanbod beter doen aansluiten bij de wensen van huidige en toekomstige gebruikers ondanks of zelfs dankzij demografische veranderingen **(K2)**
- ⌘ Uit inwoner- en reizigersonderzoek komen verschillende netwerkvoorkeuren naar voren:
 - ⌘ Frequente reizigers (met name forenzen en studenten) hechten vooral waarde aan snelheid en een hoge frequentie, terwijl andere reizigers en reismomenten (zoals sociaal-recreatieve reizen) vaker een voorkeur hebben voor haltes op korte afstand.
 - ⌘ Daarnaast blijken potentiële reizigers gevoeliger voor overstappen, die voor hen vaker een drempel vormen.



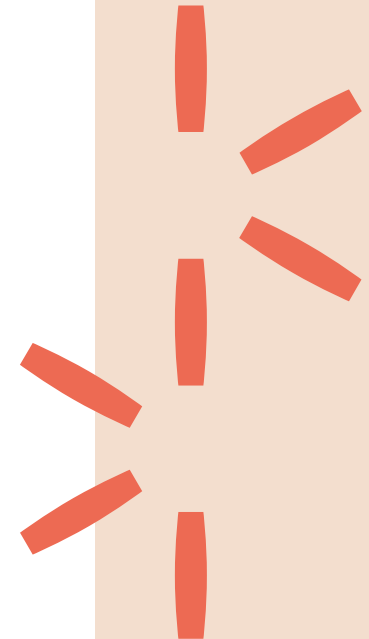
K3. Sleutelwoorden

- ⌘ Sleutelwoorden zijn sneller, frequenter en directer (**K3**)
- ⌘ In het toekomstbeeld OV (IenW, 2019) staat dat het ov aantrekkelijk moet worden door hogere frequenties, kortere reistijden en directere verbindingen.
- ⌘ Ook uit de inwoners- en reizigersenquêtes komen deze netwerkvoorkeuren naar voren:
 - ⌘ Frequente reizigers (met name forenzen en studenten) hechten vooral waarde aan snelheid en een hoge frequentie, terwijl andere reizigers en reismomenten (zoals sociaal-recreatieve reizen) vaker een voorkeur hebben voor haltes op korte afstand.
 - ⌘ Daarnaast blijken potentiële reizigers gevoeliger voor overstappen, die voor hen vaker een drempel vormen.



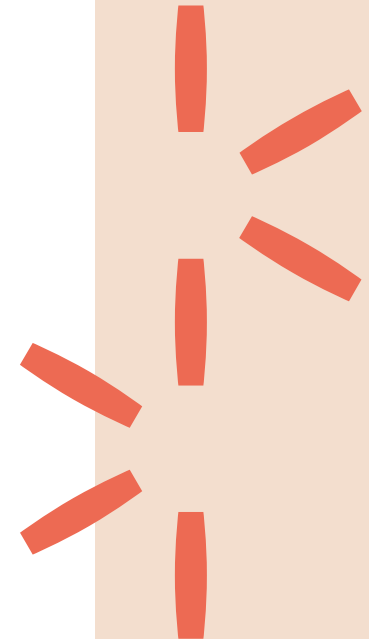
K4. Doorstromingsmaatregelen

- ⌘ Doorstromingsmaatregelen die zowel de kwaliteit verbeteren als de kosten verlagen, zijn deels kostbaar, maar deels ook relatief eenvoudig te realiseren (**K4**)
- ⌘ Op basis van lokale analyse door een ov-expert:
 - ⌘ Op de busbanen waar de doorstroming niet goed is, helpt het anders instellen van de verkeerslichten om de bus vooruit te helpen. Dit geldt ook voor relatief rustiger kruisingen zonder busbanen of -stroken. Beide zijn eenvoudig en tegen lage kosten te realiseren.
 - ⌘ Op drukker kruisingen, zoals met de ring, is het nodig busstroken te voorzien om de bus voorbij de wachtrij te helpen. Een gebruik aan ruimte, kan ertoe leiden dat deze maatregel kostbaar wordt.
 - ⌘ Als knelpunten worden veroorzaakt door lange files, zijn ook lange busstroken nodig om de bus vooruit te helpen. Ook dit zijn kostbare maatregelen.



K5. Kansen sociaal recreatieve reiziger

- ⌘ Er liggen veel kansen bij sociaal recreatieve reizigers in daluren (**K5**)
- ⌘ Uit het inwoneronderzoek komen drie potentiegroepen voor de bus naar voren:
 - ⌘ frequente spitsreizigers die ook in daluren willen gaan reizen
 - ⌘ laagfrequente reizigers en niet-reizigers die (wel eens) met de bus willen reizen
 - ⌘ Deze groepen geven vooral aan de bus te willen gebruiken voor vrijetijdsdoeleinden.

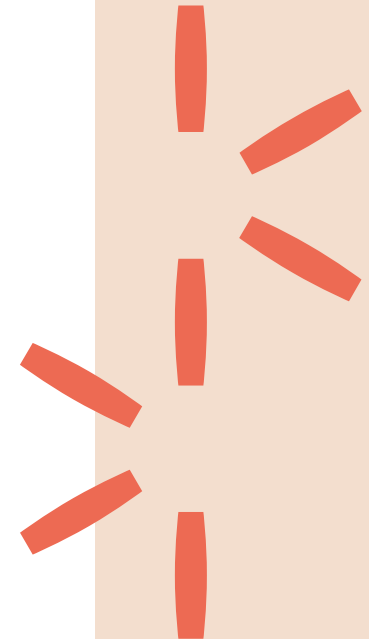


Onderbouwing bedreigingen



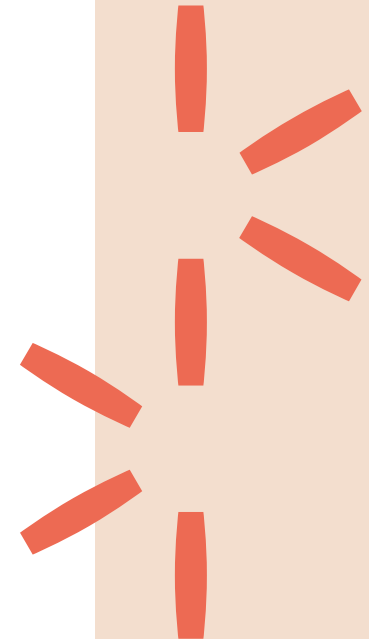
B1. Groeiende regio

- ⌘ De concurrentiepositie van het ov in Zuidoost-Brabant zal zonder ingrijpen verder verslechteren (**B1**)
- ⌘ De regio groeit het inwoneraantal in de regio is de afgelopen vijf jaar met 6% gegroeid en zal volgens bevolkingsprognoses naar verwachting verder toenemen (+17% in 2040 t.o.v. 2019). Daardoor wordt het drukker op de weg. Het gevolg is dat het ov trager wordt.
- ⌘ Tegelijkertijd groeit het ov-budget niet mee. Met dezelfde middelen, moeten meer mensen vervoer worden.



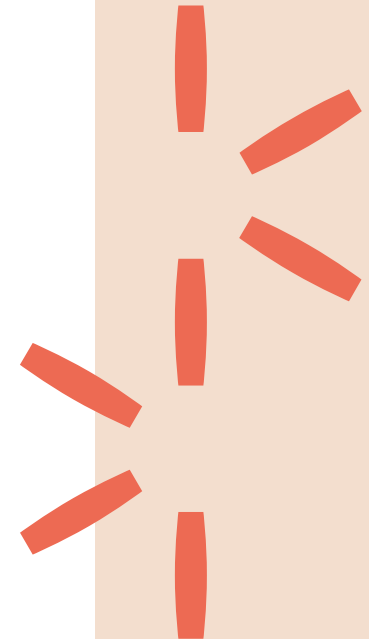
B2. OV-investeringen

- ⌘ Grote investeringen in ov-infra zijn noodzakelijk, maar effect wordt tenietgedaan als ook de auto gefaciliteerd blijft worden (**B2**)
- ⌘ Grote investeringen in ov-infrastructuur zijn noodzakelijk om de groei van Eindhoven en de brainportregio op te vangen, maar het effect daarvan wordt beperkt wanneer het autogebruik tegelijkertijd wordt gefaciliteerd. De concurrentiepositie van het ov veranderd dan immers niet.
- ⌘ Onderzoek van het KiM laat zien dat lagere ov-tarieven of kwaliteitsverbeteringen zorgen voor extra mobiliteit, maar de verschuiving van auto naar ov blijft relatief klein. Parkeertarieven en parkeercapaciteit blijken effectievere sturingsmechanismen. Met name parkeerbeleid heeft een grote invloed op autogebruik.



B3. Blijvende OV-knelpunten

- ⌘ Er blijven veel ov-knooppunten liggen (**B3**)
- ⌘ Er loopt op dit moment geen programma om ov-knelpunten te verhelpen, behalve de aanleg van HOV₄ en ontwikkeling van/rondom de MMK Eindhoven Centraal
- ⌘ HOV₅ (Eindhoven – Geldrop) wordt genoemd als kansrijk, maar is geen project.
- ⌘ Het is zelfs denkbaar dat er ov-knelpunten bij komen
 - ⌘ Invoering van 30 km/h op wegen waar nu 50 km/h gereden wordt, deels gepaard met snelheidsregulerende herinrichting.
 - ⌘ Versmalling rijbanen op drukke ov-routes, bijvoorbeeld bij Witte Dame en Stadion
 - ⌘ Het wegennet wordt drukker, waar ook het ov last in de file staat of komt



B4. Impact demografische ontwikkelingen

- ⌘ Demografische ontwikkelingen zijn zonder aanpassing van het ov-product tegenstrijdig aan het ov-belang (**B4**)
- ⌘ De besluitvorming omtrent de ov-concessie is niet gekoppeld met besluitvorming in de rest van de mobiliteit, waardoor de concurrentie van het ov ten opzichte van de auto niet verbeterd.
- ⌘ Nieuwe woonwijken worden niet goed per ov bediend. Voorbeelden:
 - ⌘ Zilverackers in Veldhoven, lang onderweg met lijn 14
 - ⌘ Dierdonk, al sinds de jaren '90 geen ov-bediening
 - ⌘ Uitbreiding Doornakkers Tongelre, meer dan 800 m vanaf stadslijn 5
 - ⌘ Blixembosch Buiten, meer dan 700 m vanaf stadslijn 2
- ⌘ Bedrijventerreinen hebben niet altijd ov-bediening. Voorbeelden:
 - ⌘ Habraken in Veldhoven
 - ⌘ Strijp-T en Parkforum in Eindhoven

