

# Aanbesteding OV-concessie Zuidoost-Brabant 2029-2042

Aanbestedingsstrategie

23 juni 2026

# Inhoud

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Context concessie Zuidoost-Brabant	4
1.2	Scope van de concessie	4
1.2.1	Het concessiegebied Zuidoost-Brabant	5
1.2.2	Samenhang concessie Zuidoost-Brabant en Flexcontract	5
1.2.3	Looptijd van de concessie	5
1.3	Doel en totstandkoming van de aanbestedingsstrategie	6
1.4	Leeswijzer	6
<b>2.</b>	<b>Opgave en doelen</b>	<b>7</b>
2.1	Beleidscontext	7
2.2	Ontwikkelingen concessiegebied Zuidoost-Brabant	10
2.2.1	Huidige concessie Zuidoost-Brabant	10
2.2.2	Ontwikkelingen nieuwe concessieperiode	10
2.2.3	SWOT-analyse van het ov in concessiegebied Zuidoost-Brabant	11
2.3	Doelen nieuwe concessie Zuidoost-Brabant	13
2.3.1	Een schaa sprong van het ov passend bij de groei van de regio (hoofdstuk 3)	13
2.3.2	Een robuust en begrijpelijk ov-aanbod als basis (hoofdstuk 4)	13
2.3.3	Duurzaam, verantwoord en vernieuwend ov (hoofdstuk 5)	14
2.4	Kaders	14
2.4.1	Financiële kaders: een ruimer budget	14
2.4.2	Infrastructurele kaders	15
2.4.3	Kaders op het gebied van materieel	16
<b>3.</b>	<b>Een schaa sprong van het ov passend bij de groei van de regio</b>	<b>17</b>
3.1	Netwerkperspectief 2040	17
3.1.1	Concentratie op ov-hoofdroutes	17
3.1.2	Samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en ov	19
3.1.3	Een samenhangend ov-aanbod voor verschillende reizigersgroepen	19
3.1.4	Brainportlijnen	20
3.2	Ontwikkelstappen: meegroeien met ontwikkelingen	21
3.2.1	Gefaseerde ontwikkeling in vier stappen	21
3.2.2	Ontwikkelruimte en ontwikkelrol van de concessiehouder	21
3.2.3	Sturing door de provincie	22
3.2.4	Gedeelde verantwoordelijkheid voor het eindbeeld	22
3.3	Uitgangspunten voor de start van de concessie in 2029	23
<b>4.</b>	<b>Een robuust en begrijpelijk mobiliteitssysteem als basis</b>	<b>24</b>
4.1	Systeem van gedeelde mobiliteit	24
4.2	Minimumeisen	24
4.3	Lijntypen	25
4.4	Overstapgemak	26
4.5	Begrijpelijkheid	27

4.6	Wayfinding	27
4.7	Tarieven	28
<b>5.</b>	<b>Duurzaam, verantwoord en vernieuwend ov</b>	<b>29</b>
5.1	Transitie naar zero-emissie	29
5.2	Circulariteit	30
5.3	Goed en sociaal werkgeverschap	31
5.4	Veiligheid	31
	5.4.1 Sociale veiligheid	31
	5.4.2 Verkeersveiligheid	32
	5.4.3 Digitale veiligheid	32
5.5	Innovatief	33
<b>6.</b>	<b>Partnerschap vanuit eigen verantwoordelijkheden</b>	<b>34</b>
6.1	Doorontwikkeling in partnerschap: provincie en concessiehouder	34
	6.1.1 Rol en verantwoordelijkheden provincie	34
	6.1.2 Rol en verantwoordelijkheden concessiehouder	35
	6.1.3 Doorontwikkeling in partnerschap	35
6.2	Doorontwikkeling in partnerschap: samen met gemeenten	36
	6.2.1 Gemeente als beleidsmaker	36
	6.2.2 Gemeente als wegbeheerder	37
6.3	Samenwerking met grote publieke en private partijen	38
<b>7.</b>	<b>Aanbesteding en implementatie</b>	<b>39</b>
7.1	Openbare procedure zonder onderhandeling	39
7.2	Implementatie	39
7.3	Vervolgstappen na aanbestedingsstrategie	40

# 1. Inleiding

## 1.1 Context concessie Zuidoost-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 dat een passend aanbod voor alle reizigers biedt. 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 (ov). Binnen dit systeem van gedeelde mobiliteit zet de provincie in op drie categorieën vervoersvormen: lijngebonden ov, flexibele vervoersvormen van halte naar halte en vrijwilligersinitiatieven<sup>2</sup>, waarbij het lijngebonden ov (= directe ov-verbindingen op plaatsen en momenten met een grote vervoersvraag) een centrale positie inneemt en de flexibele vervoersvorm *Bravoflex* inmiddels in alle Brabantse concessiegebieden is uitgerold. 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 gevolgd door het concessiegebied Oost-Brabant dat uit twee regio's bestaat. De recent voor deze gebieden verleende concessies vormen een belangrijke stap in het kader van de implementatie van de visie. De concessie Zuidoost-Brabant is de laatste concessie die de provincie vanuit deze visie aanbesteedt.

## 1.2 Scope van de concessie

Sinds 2001 is wettelijk geregeld dat een vervoerder over een concessie moet beschikken om in een regio ov 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 Zuidoost-Brabant betreft het exclusieve recht, en ook de plicht, tot het aanbieden van lijngebonden openbaar busvervoer in het concessiegebied Zuidoost-Brabant en op een aantal aangewezen trajecten in aangrenzende concessiegebieden. De huidige, aan Hermes Groep N.V. verleende

---

<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 ov, '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.

<sup>3</sup> Een concessie geeft een vervoerder (de concessiehouder) het alleenrecht op het uitvoeren van het ov 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).

concessie, is in december 2016 gestart. De concessie zou in december 2026 eindigen, maar is in september 2024 vanwege de nasleep van de coronapandemie met 2,5 jaar verlengd<sup>4</sup>. De opvolgende concessie 'Zuidoost-Brabant 2029-2042' start op 15 juli 2029 en duurt tot en met de eerste zaterdag van de zomervakantie 2042. Gunning van de concessie is voorzien in maart 2028.

### 1.2.1 Het concessiegebied Zuidoost-Brabant

Het concessiegebied Zuidoost-Brabant wijzigt niet en omvat de volgende 21 gemeenten: Asten, Bergeijk, Best, Bladel, Cranendonck, Deurne, Eersel, Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Gemert-Bakel, Heeze-Leende, Helmond, Laarbeek, Nuenen c.a., Oirschot, Reusel-De Mierden, Someren, Son en Breugel, Valkenswaard, Veldhoven en Waalre (zie ook figuur 1: Brabantse gemeenten per concessiegebied). Per 1 januari 2028 zullen de gemeenten Best en Oirschot fuseren tot de gemeente Best-Oirschot.



Figuur 1: Brabantse gemeenten per concessiegebied (concessiegebied Zuidoost-Brabant groen ingekleurd)

De concessie omvat een aantal lijnen naar aangrenzende concessiegebieden. In een bijlage bij het Programma van Eisen (PvE) zal de provincie een overzicht van deze lijnen publiceren, waarbij de provincie aangeeft welke ruimte de concessiehouder krijgt om concessiegrensoverschrijdende lijnen te ontwikkelen. Ten slotte verwacht de provincie dat de concessiehouder, net als nu het geval is, het netwerk van buurtbuslijnen in het concessiegebied faciliteert. Op dit moment betreft dit 17 buurtbuslijnen.

### 1.2.2 Samenhang concessie Zuidoost-Brabant en Flexcontract

Sinds 1 maart 2026 vormt Bravoflex Zuidoost-Brabant een aanvulling op het ov in het concessiegebied Zuidoost-Brabant. Met Bravoflex zijn ook gebieden zonder bus indirect aangesloten op het lijngebonden ov, zoals landelijke gebieden, buurtschappen en bedrijventerreinen waar geen bus, buurtbus of trein rijdt. Deze flexibele vervoersvorm behoort niet tot de concessie, maar in deze aanbestedingsstrategie staat de provincie wel stil bij de afstemming tussen Bravoflex en het lijngebonden ov.

### 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

<sup>4</sup> Zie: [Persbericht 'Verlenging busconcessie Hermes Zuidoost-Brabant tot zomer 2029'](#)

investeringen in materieel en/of infrastructuur worden gevraagd. De provincie maakt van deze mogelijkheid gebruik en verleent de concessie Zuidoost-Brabant voor een periode van 13 jaar. De provincie kiest om meerdere redenen voor deze periode, te weten:

- Afstemming van de einddatum op het oplevermoment van de Multimodale Knoop Eindhoven (MMK) die op dit moment voorzien is in 2039: Door de concessie in de zomer van 2042 te laten eindigen kan in de concessie nog de laatste ontwikkelstap na oplevering van de MMK worden gezet (zie paragraaf 3.2 voor alle ontwikkelstappen die tijdens de concessie zijn voorzien). Op die manier is er bij de aanbesteding van de opvolgende concessie zekerheid over het ontwerp van de MMK;
- Afstemming van de einddatum op de einddata van de concessies West- en Oost-Brabant (één aanbesteding per drie tot vier jaar) om leerervaringen van een aanbesteding mee te kunnen nemen bij de voorbereiding van de eerstvolgende aanbesteding; en
- Voldoende tijd voor de concessiehouder om investeringen in het kader van de concessie terug te verdienen en lagere transactiekosten voor de provincie en vervoerders omdat de concessie minder vaak aanbesteed hoeft te worden. Dit komt het ov-aanbod ten goede.

### 1.3 Doel en totstandkoming van de aanbestedingsstrategie

Als nadere uitwerking van de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' beschrijft de provincie in deze aanbestedingsstrategie op hoofdlijnen hoe de provincie van de concessie Zuidoost-Brabant een succes wil maken en welke inhoudelijke overwegingen en keuzes hieraan ten grondslag liggen. De aanbestedingsstrategie betreft een tussenstap om van de visie tot het PvE en het bestek voor de aanbesteding van de concessie Zuidoost-Brabant te komen (zie paragraaf 7.3 voor het proces). De aanbestedingsstrategie zelf 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.

Om tot deze aanbestedingsstrategie te komen heeft de provincie een aantal onderzoeken laten uitvoeren die hebben geresulteerd in een overzicht van sterke en zwakke punten en kansen en bedreigingen voor het ov in Zuidoost-Brabant. Daarnaast heeft de provincie tijdens gesprekken met stakeholders input opgehaald en hun bijdrage aan een succesvolle concessie besproken. Ten slotte zijn vervoerkundige uitgangspunten voor de nieuwe concessie besproken in de ambtelijke werkgroep 'Lijnennet Zuidoost-Brabant' met daarin vertegenwoordigers van de gemeenten Eindhoven en Helmond, de Metropoolregio Eindhoven (MRE), de subregio's A2 Samenwerking, BOVENS, De Kempen en De Peel, en het Reizigersoverleg Brabant (ROB).

### 1.4 Leeswijzer

De aanbestedingsstrategie is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 beschrijft ontwikkelingen in de huidige en nieuwe concessie en de richtinggevende doelen die de provincie met de concessie Zuidoost-Brabant nastreeft. Hoofdstuk 3 beschrijft de schaa sprong die het ov gedurende de looptijd van de concessie zal moeten maken om alle ontwikkelingen in de regio te kunnen faciliteren. Hoofdstuk 4 bevat een aantal strategische keuzes rondom de opbouw van een toegankelijk en begrijpelijk basisnetwerk binnen het systeem van gedeelde mobiliteit. Hoofdstuk 5 beschrijft hoe de provincie de nieuwe concessie op een duurzame, verantwoorde en vernieuwende wijze wil laten uitvoeren. Hoofdstuk 6 gaat in op de samenwerking tussen en verantwoordelijkheden van de provincie, concessiehouder, gemeenten en grote publieke en private partijen bij de (door)ontwikkeling van het ov behorend tot de concessie. Ten slotte beschrijft hoofdstuk 7 op hoofdlijnen hoe het proces na vaststelling van de aanbestedingsstrategie tot start van de concessie is ingericht.

## 2. Opgave en doelen

### 2.1 Beleidscontext

#### 2.1.1. Mobiliteitsbeleid

Als nadere uitwerking van de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' heeft het college van Gedeputeerde Staten in 2023 in het 'Bestuursakkoord 2023-2027: Samen maken we Brabant!' de volgende ambitie uitgesproken:

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

De ambitie uit het Bestuursakkoord geeft richting, maar de concessie kijkt veel verder dan de huidige bestuursperiode. 2040 is een jaar waar veel beleidsambities aan zijn gekoppeld. In deze aanbestedingsstrategie wordt 2040 ook genoemd: hiermee doelt de provincie dan op ambities die aan het einde van de concessie (in juli 2042) gerealiseerd moeten worden. Deze paragraaf beschrijft achtereenvolgens de beleidscontext op het gebied van ov, verstedelijking en mobiliteit.

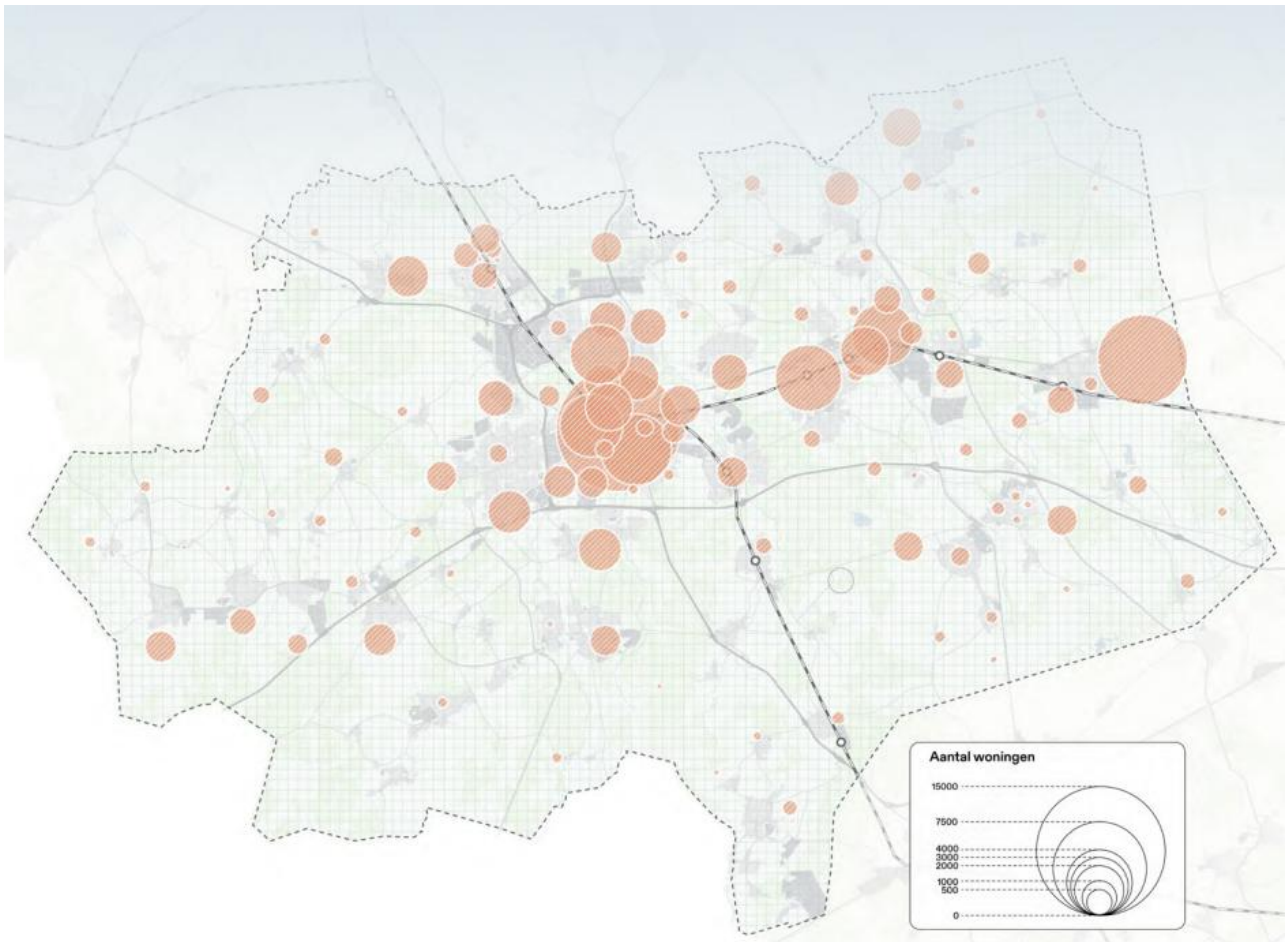
De ov-ambitie voor heel Nederland wordt beschreven in het Toekomstbeeld OV 2040. Samen met provincies Limburg en Zeeland heeft onze provincie concrete maatregelen uitgewerkt<sup>5</sup>. Dit betreffen maatregelen voor de hoofdstructuur van het ov. Voor Brabant zijn de opgaven het versterken van het bestaande ov-netwerk en het sneller verbinden van herkomsten en bestemmingen zonder railverbinding. Ook wordt het belang van ov-corridors beschreven voor woningbouw/stedelijke verdichting, het bieden van een hoogwaardig alternatief voor de auto en het verbeteren van overstappen tussen ov en andere vervoerswijzen. De aanbestedingsstrategie, in het bijzonder hoofdstuk 3, bouwt hierop voort.

Provincie, Rijk en gemeenten hebben in 2023 een Verstedelijkingstrategie 2040 voor heel Brabant opgesteld en in het Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant 2040<sup>6</sup> afgesproken om dit per stedelijke regio verder uit te werken. Dit heeft geresulteerd in de Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2040 waarin de regio richting geeft aan de mobiliteitsopgave waar zij voor staat. Figuur 2 illustreert de actuele woningbouwplannen in Zuidoost-Brabant, met concentraties in Eindhoven en Veldhoven, rond hoogwaardige ov-knopen (HOV-knopen), langs de HOV4-as, en in gebieden rond Helmond en Deurne.

---

<sup>5</sup> Zie: ['OV in 2040: de zuidelijke hink-stap-sprong'](#)

<sup>6</sup> Zie: ['Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant 2040'](#)



*Figuur 2: Inventarisatie woningbouwplannen (bron: Actualisatie MIRT-Onderzoek Brainportregio, 2025 Nog niet alle plannen zijn in de figuur opgenomen en dichtheden worden omhoog bijgesteld)*

Gezien de enorme verstedelijkings- en mobiliteitsopgave binnen de Brainportregio zijn daarnaast specifiek voor deze regio afspraken gemaakt tussen Rijk, provincie en regio in de Brainportdeal (2022), Regionale Woondeal (2023, geactualiseerd in 2025) en de Beethovendeal (2024). Hierbij gaat het om de (versnelde) bouw van een groot aantal woningen en de realisatie van grootschalige mobiliteitsmaatregelen om deze ontwikkelingen mogelijk te maken.

In 2025 is de mobiliteitsopgave vanuit de regio vertaald in een Meerjarig Multimodaal Mobiliteitspakket (MMMP), zijnde een samenhangend, meerjarig en adaptief pakket aan mobiliteitsmaatregelen om te komen tot een robuust, duurzaam en samenhangend mobiliteitssysteem dat de grote toename van reisbewegingen in de Brainportregio op een slimme manier in goede banen leidt. Binnen dit pakket wordt voorgesorteerd op het concentreren van verstedelijking in gebieden die al goed bereikbaar zijn met het ov en het verbeteren van de ov-infrastructuur naar deze gebieden toe.

### 2.1.2 Voorbereiding op de aanbesteding

Zoals de provincie dat ook voor de concessiegebieden West-Brabant en Oost-Brabant heeft gedaan, is de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' nader uitgewerkt in een Uitgangspuntendocument<sup>7</sup>. Dit document is in samenwerking met de inliggende gemeenten, de MRE en het ROB tot stand gekomen en in 2025 door het college van Gedeputeerde Staten vastgesteld. De uitgangspunten gelden voor de aanbesteding van de OV-concessie, de aanbestedingen van Bravoflex (als onderdeel van de aanbesteding van het WMO-vervoer), de stimulering en ondersteuning van 'Samen'-initiatieven en in projecten rondom mobiliteitshubs.

Op basis van deze vastgestelde documenten heeft MRE namens de 21 gemeenten in de Brainportregio in haar Regionale inbreng OV-concessie Zuidoost-Brabant<sup>8</sup> input gegeven voor de voorbereiding van de nieuwe ov-concessie. De regio ambieert een adaptief ov-systeem voor de hele Brainportregio, opgebouwd uit corridors, tangenten en ontsluitende verbindingen die via hubs op elkaar zijn aangesloten. De regio signaleert hierbij dat de opgaven in de regio enorm zijn maar ook dat het daadwerkelijke tempo van deze ontwikkelingen gedurende de concessie nu nog niet te overzien is. MRE pleit daarom voor flexibiliteit binnen de concessie.

Het Bestuursakkoord, het Uitgangspuntendocument, het MMMP en regionale inbreng gelden hierbij als de meest op de nieuwe concessie toegespitste beleidsdocumenten. De provincie heeft de aanbestedingsstrategie daarom voornamelijk op deze documenten gebaseerd.

### 2.1.3. Ontwikkelingen Eindhoven

Binnen concessiegebied Zuidoost-Brabant concentreert het ov-gebruik zich in sterke mate in de gemeente Eindhoven. Ook heeft het busstation bij Eindhoven CS, dat tijdens de concessie zal worden vervangen door de MMK, een centrale rol in het busnetwerk in het concessiegebied. En omdat bijna de helft van de woningbouwopgave van de regio in deze gemeente gerealiseerd wordt, heeft de gemeente Eindhoven in het Masterplan Mobiliteit 2050 haar visie beschreven hoe om te gaan met de extra mobiliteit als gevolg van deze verstedelijkingsopgave. Inzet is een leefbaardere stad met een goede bereikbaarheid en minder auto's. In de bijbehorende actieagenda heeft de gemeente Eindhoven onder andere een verkeerscirculatieplan dat moet leiden tot minder verkeersdruk in het centrum en een verbeterplan voor de ring opgenomen. Daarbij zet de gemeente vol in op lopen, fietsen en goed ov en op meer ruimte voor groen, pleinen en parken. Tijdens de looptijd van de concessie zal de gemeente Eindhoven de infrastructuur verbeteren wat bedraagt aan structureel aantrekkelijker ov, maar de grootschalige werkzaamheden die hieraan voorafgaan kunnen tijdelijk voor hinder zorgen bij de uitvoering van het ov.

Daarnaast zet de gemeente Eindhoven vol in op parkeerbeleid als belangrijk instrument voor de mobiliteitstransitie. De sturing bestaat uit lage parkeernormen bij nieuwbouw (waarvoor de aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer een voorwaarde is), het verminderen van parkeergelegenheid en het uitbreiden van betaald parkeren waarbij de tarieven vergelijkbaar moeten worden met andere grote steden. Om bezoekers van de stad een alternatief te bieden, wil de gemeente naast P+R Genneper Parken aan de zuidkant en P+R Meerhoven aan de westkant, drie stadsrandhubs toevoegen: P+R Kastelenplein (langs HOV4), een locatie aan de noordzijde en één aan de oostzijde van de stad.

---

<sup>7</sup> Zie: [Uitgangspuntendocument gedeelde mobiliteit concessiegebied Zuidoost-Brabant \(juni 2025\)](#)

<sup>8</sup> Dit document is niet bestuurlijk door MRE vastgesteld. Het betreft een niet-openbaar gemaakt ambtelijk stuk.

## 2.2 Ontwikkelingen concessiegebied Zuidoost-Brabant

### 2.2.1 Huidige concessie Zuidoost-Brabant

Net als alle andere concessies in Nederland, heeft de concessie Zuidoost-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. Vanaf 2022 zorgt een tekort aan chauffeurs er echter voor dat het ov-aanbod minder kan worden uitgebreid dan gewenst, hetgeen niet bijdraagt aan het herstel van het ov-gebruik. In 2025 maakten circa 20 miljoen mensen gebruik van de bussen behorend tot de concessie. Dat is nog 14% minder dan in 2019 maar 7% meer dan in 2023. In het kader van de verlenging van de concessie heeft de provincie afgesproken dat Hermes de dienstregeling weer opschaalt naar omgerekend 595.000 dienstregelingsuren in 2028 met het oog op een verder herstel van het ov-gebruik tijdens het restant van de concessieperiode.

Met zo'n 40.000 busreizigers per dag is het busstation in Eindhoven veruit het belangrijkste knooppunt in het concessiegebied. Dit knooppunt wordt gevoed door een aantal sterke bundels van lijnen vanuit verschillende richtingen. Het betreft zowel lijnbundels naar belangrijke attractiepunten (Eindhoven Airport, De Run/MMC) als lijnbundels naar de (grotere) kernen in de regio. Daarnaast is sprake van een sterke lijnbundel vanuit de concessie Oost-Brabant ('s-Hertogenbosch, Oss, Uden/Veghel). Het concessiegebied kent met bijvoorbeeld De Kempen en De Peel echter ook enkele uitgestrekte, meer landelijke gebieden, waar reguliere lijnen over het algemeen minder rendabel zijn door lagere reizigersaantallen en grote afstanden. Hier is een grotere rol weggelegd voor flexibele vervoersvormen.

### 2.2.2 Ontwikkelingen nieuwe concessieperiode

De regio Zuidoost-Brabant kent een sterke toename van het aantal arbeidsplaatsen, waarbij de hightech-sector de belangrijkste aanjager is. Tot 2040 wordt voor de MRE een verdere toename geprognosticeerd met bijna 80.000 banen, met name in de driehoek Eindhoven-Veldhoven-Best. Ongeveer de helft van de banengroei wordt verwacht in het HTSM-cluster (hightech-systemen en materialen); de andere helft vooral in de sectoren diensten, overheid, zorg, onderwijs.

De toename van het aantal arbeidsplaatsen vereist een forse uitbreiding van het aantal woningen in Zuidoost-Brabant en zal leiden tot sterke groei van de bevolking. In de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant wordt uitgegaan van 100.000 nieuwe woningen tussen 2023 en 2040 (30% toename van de totale woningvoorraad) en in de regionale woondeal en de Beethovendeal zijn afspraken gemaakt over het (versneld) realiseren van nieuwe woningen. Voor de realisatie van bijna 50.000 nieuwe woningen tussen 2025 en 2030 zijn inmiddels plannen gemaakt die als 'hard' mogen worden verondersteld. Daarbij moet wel worden aangetekend dat de netcongestie mogelijk voor vertraging zorgt, omdat vanwege deze netcongestie vanaf 1 juli 2026 voor delen van de regio een aansluitingspauze op het elektriciteitsnet geldt.

De bevolkingsgroei is fors: ruim 800.000 in 2023 naar bijna 850.000 in 2029 en ruim 900.000 in 2039. Die groei gaat samen met vergrijzing én kleiner wordende huishoudens: het aandeel alleenstaanden groeit. Uit onderzoek van KIM blijkt dat alleenstaanden vaker reizen met ov (vooral vanwege minder autobezit en omdat ze vaker in stedelijke gebieden wonen). Voor ov betekent dit niet automatisch meer vraag in de hele regio, maar wél een grotere potentiële markt — vooral wanneer het netwerk goed aansluit op jongere, stedelijke en sociaal-recreatieve verplaatsingen, en wanneer gemak, frequentie, bereikbaarheid van haltes en begrijpelijkheid van het systeem worden verbeterd. De provincie heeft de demografische en economische ontwikkelingen in relatie tot mobiliteit laten onderzoeken. Op macroniveau bestaan verschillen per subregio. Groei van inwoners en arbeidsplaatsen vindt vooral plaats in en rond Eindhoven. Demografische en economische verschillen tussen stedelijke en landelijke gebieden worden groter.

De forse toename van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen heeft een grote impact op de totale mobiliteitsvraag in Zuidoost-Brabant. Om de regio bereikbaar te houden zijn in de Brainportdeal (2022) en Beethovendeal (2024) afspraken gemaakt over het intensiveren en versnellen van maatregelen om de mobiliteitsgroei op te vangen en daarmee de verstedelijkingsopgave mogelijk te maken. Doorontwikkeling van het ov speelt daarin een belangrijke rol. Met het oog hierop zijn onder meer afspraken gemaakt over:

- Versnelling van de ontwikkeling van Knoop XL Eindhoven<sup>9</sup>, waaronder de realisatie van een ondergronds busstation. Tijdens de bouwfase zal gedurende een langere periode (2031-2038) gebruik moeten worden gemaakt van een tijdelijk busstation.
- Maatregelen gericht op het faciliteren van een mobiliteitstransitie, waaronder het verbeteren van de doorstroming van het ov in de regio, de aanleg van hubs en fietsverbindingen en een werkgeversaankpak die gebruik van het ov in plaats van de auto stimuleert.
- Realisatie van HOV4<sup>10</sup> tussen Eindhoven Centrum en Veldhoven De Run/MMC en de High Tech Campus Eindhoven.
- Onderzoek naar verbetering van het hoofd- en onderliggend wegennet A2/N2<sup>11</sup>, inclusief de Brainportlijn(en) en de noordwestelijke ontsluiting van Eindhoven.

### 2.2.3 SWOT-analyse van het ov in concessiegebied Zuidoost-Brabant<sup>12</sup>

Ter voorbereiding op de aanbesteding heeft de provincie de sterktes en zwaktes van en de kansen en bedreigingen voor het ov-netwerk in Zuidoost-Brabant geïnventariseerd. Figuur 3 toont de belangrijkste inzichten vanuit de SWOT-analyse in relatie tot de nieuwe concessie.

---

<sup>9</sup> Zie: <https://www.openeindhoven.nl/projecten/centrum/stationsgebied-knoop-xl>

<sup>10</sup> Zie: <https://www.openeindhoven.nl/projecten/gestel/groots-gestel/hov4-eindhoven-centrum-velhoven-de-run> en <https://www.velhoven.nl/projecten/hov4>

<sup>11</sup> Zie: <https://www.mirtoverzicht.nl/lopende-mirt-projecten/mirt-verkenning-a2-n2--randweg-eindhoven>

<sup>12</sup> Op de website [www.brabant.nl/OVzuidoostbrabant](http://www.brabant.nl/OVzuidoostbrabant) is de onderbouwing van de SWOT-analyse gepubliceerd.

<h3>Sterktes</h3> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vanuit Eindhoven CS is OV-infra in vrijwel alle windrichtingen aanwezig.</li> <li>• Bijna alle bedrijventerreinen zijn met ov bereikbaar.</li> <li>• OV is vrijwel altijd dichtbij (hoge halte dekking).</li> <li>• Sterke HOV-stads- en streekcorridors.</li> <li>• HOV-haltes zijn herkenbaar (Eindhoven), comfortabel en hebben een dynamisch reizigers informatie systeem.</li> <li>• Rondom Eindhoven gunstige attitude voor ov.</li> <li>• Sterk spoorproduct (4 stations Helmond, IC's van/naar Eindhoven).</li> <li>• Buurtbussen met goed georganiseerde verenigingen.</li> </ul>	<h3>Zwaktes</h3> <ul style="list-style-type: none"> <li>• OV-infra functioneert niet altijd goed, ook daar wordt vertraging opgelopen.</li> <li>• Bedrijventerreinen en wijken zijn vaak eenzijdig ontsloten (station Eindhoven + route ernaartoe, meer niet).</li> <li>• Vervoer voornamelijk gericht op van en naar het station, weinig doorgaande reizen.</li> <li>• Belangrijke bestemmingen zijn veelal snelweglocaties, zonder parkeer- of bereikbaarheidsprobleem.</li> <li>• Buslijnen met lange reistijden door indirecte en/of langzame routes.</li> <li>• Het gebied is aantrekkelijk voor auto's door goede auto-infrastructuur.</li> <li>• Geen duidelijke keuzes tussen ontsluitende lijnen (die soms verbindend zijn) en verbindende lijnen (die soms ontsluitend zijn).</li> <li>• Ingewikkeld netwerk, met veel lijnen, lijnummers en routevarianten.</li> <li>• Door infra(on)mogelijkheden onaantrekkelijke netwerkkeuzes (bijv. 14/114 De Hurk en 11/17 Floraplein) door ontbreken keermogelijkheid.</li> <li>• Beperkte integratie met andere modaliteiten (voor-/natransport met de fiets of auto).</li> </ul>
<h3>Kansen</h3> <p><b>Infrastructuur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 70% van autoverkeer in binnenstad Eindhoven is doorgaand, kans om deze om te leiden en daarmee de capaciteit en betrouwbaarheid van busroutes in het centrum te verhogen.</li> <li>• Ontbreken van spoor in de regio zorgt voor een groter belang/grotere afhankelijkheid van de bus.</li> <li>• Forse ontwikkelingen van HOV, zoals HOV4.</li> <li>• Benutten van provinciale wegen en snelwegen voor sneller ov.</li> <li>• Bravoflex kan zorgen voor meer regulier ov-gebruik en betere netwerkdekking.</li> <li>• Benutten van impuls van reizigersgroei na de MMK-verbouwing.</li> </ul> <p><b>Demografisch</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Migratie zorgt voor groei, en migranten fietsen minder vaak.</li> <li>• Groei éénpersoonshuishoudens: verdichting en minder autobezit.</li> <li>• Rijbewijs en autobezit wordt minder vanzelfsprekend onder jongeren.</li> <li>• Ouderen zijn langer vitaal, zijn goed in staat ov te gebruiken en vullen daluren met sociaal recreatieve reizen.</li> </ul> <p><b>Ruimtelijk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeids- en woningbouwlocaties zijn niet op of nabij dezelfde plek gesitueerd.</li> <li>• Transit-oriënted development: verdichting rondom (H)OV-haltes en stations voor gunstige concurrentiepositie ov voor nieuwe bewoners.</li> <li>• Sterke oriëntatie op de centrale kern, met Eindhoven als sterke metropool. Hierdoor kansen voor sterke HOV lijnen.</li> <li>• Groei in kernen in de regio.</li> <li>• Het tipping point is nabij: er komen meer corridors waar voldoende massa is om aantrekkelijk ov aan te kunnen bieden, door een combinatie van frequentieverhogingen en HOV verbindingen.</li> </ul> <p><b>Belangrijke bestemmingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grote (groeiende) arbeidslocaties, zoals ASML op De Run en BIC.</li> <li>• Eindhoven 365: evenementen, congressen en festivals trekken veel bezoekers in daluren.</li> </ul> <p><b>Beleid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Politieke belangstelling (en daarmee geld) voor de regio.</li> <li>• Het mobiliteitsbeleid van gemeenten is van invloed op ov, mobiliteit en parkeren.</li> </ul>	<h3>Bedreigingen</h3> <p><b>Infrastructuur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Helmond is sterk afhankelijk van de trein en daardoor van grote investeringen op het spoor.</li> <li>• Weinig financiële ruimte in huidige begrotingen voor groei in het ov-aanbod.</li> <li>• Grote investeringen in hoofdwegennet versterken aantrekkelijkheid auto (voorbeeld: verbreding A58 naar 2x 4 rijstroken).</li> <li>• Congestie op het onderliggend wegennet zet doorstroming ov onder druk.</li> <li>• De verbouwing van MMK gedurende de concessie leidt tot opgave om bestaande reizigers te behouden.</li> </ul> <p><b>Demografisch</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Onzekerheid over wie de toekomstige ov-gebruiker is.</li> <li>• Groei van éénpersoonshuishoudens zorgt voor lagere bevolkingsdichtheid.</li> <li>• Afname van het aantal scholieren en studenten.</li> <li>• Ouderen blijven langer vitaal en er is een sterke toename van rijbewijs- en autobezit onder ouderen. Ouderen zijn daardoor minder afhankelijk van openbaar vervoer.</li> <li>• Sterke vergrijzing in de regio (meer dan in de stad).</li> <li>• Vergrijzing van buurtbuschauffeurs.</li> </ul> <p><b>Ruimtelijk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Onzekerheid over de locatie en fasering van woningbouw en waar o.a. expats gaan wonen.</li> <li>• Arbeids- en woningbouwlocaties zijn niet op dezelfde plek gesitueerd.</li> <li>• Ongerichte groei 'straatje erbij': te weinig om de bus vol te krijgen, en de bushalte in de kern is vaak te ver weg voor nieuwe woonwijken.</li> <li>• Onvoldoende massa in de regio om hoge frequenties te kunnen verantwoorden.</li> <li>• Dominantie van de auto, zowel in de (binnen)stad als in de streek.</li> </ul> <p><b>Belangrijke bestemmingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afhankelijkheid van grote bedrijven: conjunctuurgevoelig en sterke verspitsing.</li> <li>• Vooral een inkomende pendel richting de stad, waardoor vullen van de tegenspits lastig is.</li> </ul> <p><b>Beleid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Er is beperkte sturing mogelijk op het parkeren in een aantal grote parkeergarages in het centrum van Eindhoven tot 2035.</li> </ul>

Figuur 3: SWOT-analyse van het ov in het concessiegebied Zuidoost-Brabant

## 2.3 Doelen nieuwe concessie Zuidoost-Brabant

Op basis van de resultaten van de SWOT-analyse en de voorziene ontwikkelingen in de komende concessieperiode heeft de provincie de volgende doelen voor de concessie Zuidoost-Brabant geformuleerd:

- Een schaa sprong van het ov passend bij de groei van de regio
- Een robuust en begrijpelijk ov-aanbod als basis
- Duurzaam, verantwoord en vernieuwend ov

Bovenstaande doelen zijn niet alleen richtinggevend voor de aanbesteding maar gelden voor de gehele concessieperiode. Doorontwikkeling van het ov tijdens de concessie moet resulteren in een grotere bijdrage van het ov-systeem aan de doelen. De doelen zelf worden hieronder kort toegelicht en vervolgens verder uitgewerkt in hoofdstukken 3 tot en met 5.

### 2.3.1 Een schaa sprong van het ov passend bij de groei van de regio (hoofdstuk 3)

Zoals in de vorige paragraaf beschreven zal het aantal inwoners en arbeidsplaatsen de komende concessieperiode fors toenemen. Dit vraagt om een schaa sprong van het ov: de groei van de mobiliteit kan zo op een duurzame en ruimte-efficiënte manier plaatsvinden. Het tempo waarmee het ov-gebruik vervolgens zal toenemen hangt niet alleen af van de snelheid waarmee het aantal woningen en arbeidsplaatsen zal toenemen, maar ook van flankerend beleid van gemeenten op het gebied van bijvoorbeeld parkeren. Daarbij is het tempo waarmee het ov-aanbod uitgebreid kán worden afhankelijk van de voor ov beschikbare capaciteit op het elektriciteitsnet, de beschikbaarheid van (ov-)infrastructuur en de mate waarin bussen prioriteit krijgt bij de verkeersafwikkeling. Vanwege onzekerheden rondom al deze ontwikkelingen kiest de provincie voor een gefaseerde uitbreiding van het ov-aanbod, maar wel met een duidelijk eindbeeld: het Netwerkperspectief 2040 (zie paragraaf 3.1). In het Netwerkperspectief 2040:

- worden bestemmingen onder andere door de toevoeging van nieuwe verbindingen beter bereikbaar;
- moet extra ov-aanbod leiden tot een netwerk met 'metro-achtige' frequenties in en rond Eindhoven, gebruikmakend van vrije infrastructuur;
- worden nieuwe grote woon- en werkgebieden met HOV bediend, en;
- voorziet het ov beter in de behoefte van de verschillende groepen reizigers (niet alleen forenzen en scholieren/studenten maar bijvoorbeeld ook sociaal-recreatieve reizigers).

### 2.3.2 Een robuust en begrijpelijk ov-aanbod als basis (hoofdstuk 4)

Het lijngebonden ov vormt de basis van het systeem van gedeelde mobiliteit in Zuidoost-Brabant, dat daarnaast ook *BravoFlex* en 'Samen'-initiatieven, waaronder vormen van deelmobiliteit zoals op dit moment via het platform *umob*<sup>13</sup> in Eindhoven, omvat. Gezamenlijk moeten deze vervoersvormen een samenhangend, betrouwbaar en toegankelijk systeem vormen. Door alle bestaande haltes met ov of *BravoFlex* te blijven bedienen, waarbij reizigers met maximaal één overstap naar een groot station en/of centrumgebied kunnen reizen, garandeert de provincie een basisbereikbaarheid van het concessiegebied. Met verschillende typen lijnen, elk met hun eigen kenmerken, streeft de provincie naar een passend en begrijpelijk ov-netwerk voor reizigers. Overstap- en betaal gemak en duidelijke en accurate reis informatie moeten er daarbij voor zorgen dat (nieuwe) reizigers geen drempels ervaren om met het ov te reizen en ook de andere vervoersvormen binnen het systeem van gedeelde mobiliteit makkelijk weten te vinden en te gebruiken.

---

<sup>13</sup> Zie: <https://eindhoven.umob.app/nl>

### **2.3.3 Duurzaam, verantwoord en vernieuwend ov (hoofdstuk 5)**

Ten slotte vindt de provincie het belangrijk dat het ov-aanbod toekomstbestendig is. Dit vereist een duurzame en verantwoorde uitvoering van de concessie met oog voor mogelijke vernieuwingen. Duurzaam verwijst hierbij naar het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen (= zero-emissie) en beperking van het gebruik van grondstoffen (= circulariteit). Bij verantwoord gaat het om aspecten als veiligheid in de brede zin en goed werkgeverschap. Ten slotte biedt de gefaseerde aanpak van de schaa sprong kansen om vernieuwingen en innovaties door te voeren bij iedere uitbreiding van het ov-aanbod. De provincie zoekt een concessiehouder die hier oog voor heeft en gemotiveerd is om hier ook zelf in te investeren.

## **2.4 Kaders**

Belangrijk voor de realisatie van de doelen van de nieuwe concessie zijn de kaders waarbinnen de toekomstige concessiehouder moet opereren. De belangrijkste kaders liggen op het vlak van financiën, infrastructuur en materieel.

### **2.4.1 Financiële kaders: een ruimer budget**

De financiële middelen die voor de realisatie van de doelen beschikbaar zijn bestaan uit de opbrengsten uit de verkoop van vervoerbewijzen (= reizigersopbrengsten), de opbrengsten vanuit de ov-studentenkaart en de subsidie van de provincie. Om de schaa sprong mogelijk te maken verhoogt de provincie de exploitatiesubsidie van € 34,5 mln. per jaar in de laatste jaren van de huidige concessie naar ruim € 41 mln. per jaar in de nieuwe concessie. Daarnaast stelt de provincie maximaal € 5 mln. per jaar beschikbaar om de lagere opbrengsten vanuit de ov-studentenkaart te compenseren. Deze bedragen zijn al beschikbaar op de meerjarenbegroting van de provincie. Voor exploitatie van Brainportlijnen (zie paragraaf 3.1.4) is aan Provinciale Staten gevraagd extra subsidie beschikbaar te stellen. Hierover wordt in het najaar van 2026 een besluit verwacht.

De reizigersopbrengsten (exclusief opbrengsten uit de ov-studentenkaart) bedroegen in 2024 € 27 mln., maar de provincie verwacht een sterke stijging van deze reizigersopbrengsten; dit gelet op de voorziene toename van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen, zoals beschreven in paragraaf 2.2.2, en de daarvoor benodigde schaa sprong van het ov. Omdat geen substantiële verandering in het aantal studenten is voorzien, verwacht de provincie dat de opbrengsten uit de ov-studentenkaart, inclusief de eerdergenoemde maximale compensatie, stabiel blijven op een niveau van € 16 mln. per jaar.

Rekening houdend met de extra subsidie voor de ontwikkeling van de reizigersopbrengsten waarvoor de verantwoordelijkheid net als in de huidige concessie bij de concessiehouder blijft liggen, verwacht de provincie dat de financiële omvang van de concessie zal toenemen van € 77,5 mln. in 2024 naar meer dan € 100 mln. per jaar richting 2040. De strategische keuzes in deze aanbestedingsstrategie heeft de provincie op dit budget gebaseerd. Richting het PvE en vervolgens richting het bestek zal de provincie echter nog aanvullend vervoerkundig en financieel onderzoek verrichten om een duidelijker beeld te verkrijgen van de te verwachten financiële omvang van de concessie. Dit is nodig om zekerheid te hebben dat gestelde eisen financieel haalbaar zullen zijn en dat financiële bepalingen aansluiten bij de beoogde schaa sprong en de fasering daarvan.

## 2.4.2 Infrastructurele kaders

Om de beoogde schaalprong van het ov te realiseren zet de provincie in op versnelling van het ov op de corridors die de grootste vervoersstromen verwerken en samen de ov-hoofdinfrastructuur<sup>14</sup> vormen. Daarnaast is een betrouwbare uitvoering van al het ov in de regio hiervoor van groot belang. In dat kader is in het 'Uitgangspuntendocument gedeelde mobiliteit concessiegebied Zuidoost-Brabant' als uitgangspunt opgenomen dat wegbeheerders de doorstroming van het ov ook in de toekomst op orde houden c.q. verbeteren, waartoe de provincie knelpunten bij de doorstroming op de belangrijkste ov-assen in kaart brengt. Daarnaast bevat het MMMP 2025 een samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen die bijdragen aan versnelling en betrouwbaarheid van het ov. Dit betreft de volgende maatregelen, met tussen haakjes de beoogde uitvoeringstermijn:

- Bus op vluchtstrook A50 (2025-2030)
- Knelpunt Beekse Brug (2025-2030)
- HOV Oost (Geldrop-Mierlo-Helmond (2025-2030)
- Bus op vluchtstrook A2 Zuid tussen Nederweert en Leenderheide (2025-2030)
- Aanleg HOV4 (2025-2030)
- Doortrekken HOV4 naar De Kempen (2025-2030)
- Bus op vluchtstrook A67 West noordelijke rijbaan richting Eersel (2025-2030)
- HOV De Kempen deel D – Extra ov-bereikbaarheid N284 (2025-2030)
- OV De Kempen – Tilburg (2025-2030)
- Kertracé Brainportlijn (2030-2040)

De ontwikkeling van de MMK bestaat uit verschillende grootschalige infrastructurale werken. In 2025 is de verkenningsfase afgerond en een voorkeursbeslissing genomen. Vanaf 2026 wordt het plan verder uitgewerkt. De huidige planning is dat de bouwwerkzaamheden starten in 2030 en dat het nieuwe busstation rond 2039 wordt opgeleverd. Bij start van de aanbesteding is het precieze ontwerp van dit ondergrondse busstation en de tunnels die daar naartoe leiden nog niet bekend. Omdat de concessie gefaseerd wordt doorontwikkeld, is het ook niet nodig om gedetailleerde informatie te verstrekken over een ontwikkeling die zo ver weg ligt. Wel hebben vervoerders duidelijkheid nodig over de eerste jaren van de concessie. Daar moeten zij hun inschrijving op maken. Het gaat dan om vragen zoals: hoe lang kan het huidige busstation nog kan worden gebruikt? Hoe ziet het ontwerp van het tijdelijk busstation eruit? Hoe wordt dit tijdelijke busstation aangelegd en kan het vervolgens worden bereikt door bussen en door reizigers? De provincie zal, in afstemming met de projectorganisatie, duidelijk aangeven op welke informatie vervoerders hun inschrijving kunnen baseren.

In afstemming met de wegbeheerders maakt de provincie in het PvE keuzes over de ov-hoofdinfrastructuur, passend binnen het Netwerkperspectief 2040. De provincie streeft er daarbij naar om concrete afspraken te maken over beschikbaarheid (in termen van typen en aantallen voertuigen) en kwaliteit (in termen van snelheid en doorstroming/betrouwbaarheid) van wegen voor het ov. Hierbij zet de provincie in op wederkerigheid: aan deze afspraken kunnen toezeggingen gekoppeld worden voor een hoger bedieningsniveau. Dit vanuit de gedachte dat een hogere snelheid en betere doorstroming tot kortere en betrouwbaardere rijtijden en meer reizigers(-opbrengsten) leiden, waardoor middelen beschikbaar komen om het ov-aanbod uit te breiden.

De provincie overweegt ook om de concessiehouder ruimte te bieden om minder ov te bieden daar waar de doorstroming en snelheid niet op orde blijven.

---

<sup>14</sup> Met de term ov-hoofdinfrastructuur doelt de provincie op vrijliggende busbanen in stedelijke gebieden en op overige infrastructuur waar een goede doorstroming van bussen gegarandeerd is en geen sprake is van snelheidsbeperkende maatregelen voor bussen, waaronder de HOV-infrastructuur zoals weergegeven in figuur 4 (paragraaf 3.1).

### **2.4.3 Kaders op het gebied van materieel**

Met het oog op een duurzame uitvoering van de concessie zet de provincie in op een zo snel mogelijke transitie naar een volledige zero-emissievloot (ZE-vloot) waarbij alle voertuigen elektrisch aangedreven worden. De provincie wil deze transitie faciliteren door op strategische locaties stallingen met voldoende zware netaansluiting beschikbaar te stellen (zie paragraaf 5.1). Maar ook in dat geval is het door de huidige netcongestie onzeker of de beschikbare capaciteit op het elektriciteitsnet voldoende zal zijn om de concessie direct vanaf de start met een volledige ZE-vloot uit te voeren.

De extra bussen die de concessiehouder naar verwachting voor de schaa sprong van het ov nodig zal hebben en de vervanging van de 63 bussen die hij bij de start van de concessie van de huidige concessiehouder moet overnemen, bieden daarbij kansen om het ov tijdens de concessie verder te verduurzamen, met name door gebruik te maken van de laatste ontwikkelingen op onder andere het gebied van circulariteit. Daarnaast biedt de vervanging van bussen kansen in relatie tot de schaa sprong van het ov, omdat de nieuwe bussen afgestemd kunnen worden op de vervoersbehoefte op dat moment.

Op routes met een hoge vervoervraag in het stedelijk gebied van Eindhoven kunnen dubbelgelede bussen (25m-lengte) mogelijk een betere oplossing zijn dan extra vaak rijden met standaardbussen (12m) of gelede bussen (18m). In een drukke stad als Eindhoven kan zeer hoogfrequent ov namelijk ook leiden tot minder doorstroming voor auto, fiets of ander ov. Beperkingen aan de infrastructuur (het huidige busstation Eindhoven CS en haltes langs de HOV-banen) maken het pas mogelijk om in de tweede ontwikkelfase (zie paragraaf 3.2) met dit materieeltype te rijden.

## 3. Een schaalsprong van het ov passend bij de groei van de regio

Zoals beschreven in hoofdstuk 2, vinden tijdens de komende concessieperiode ingrijpende ruimtelijke en economische ontwikkelingen plaats. Een schaalsprong in het ov is noodzakelijk om de bereikbaarheid van de regio op peil te houden en verder te verbeteren. Het openbaar vervoer moet, als onderdeel van de totale bereikbaarheid, meegroeien met de schaalsprong die de regio maakt.<sup>15</sup> Dit hoofdstuk richt zich op de realisatie van deze schaalsprong tijdens de concessie, zoals geambieerd in het Bestuursakkoord. Hoofdstuk 4 beschrijft een aantal vervoerkundige uitgangspunten die de beschikbaarheid van een robuust en begrijpelijk mobiliteitssysteem tijdens de concessie moeten waarborgen.

In hoofdstuk 2 is ook aangegeven dat het tempo van de ruimtelijke en economische ontwikkelingen onzeker is. Daarnaast worden omvangrijke infrastructuurprojecten opgeleverd, waaronder HOV4 en het busstation MMK. Deze dynamiek vraagt om een richtinggevend netwerkperspectief dat houvast biedt voor de koers die tot het einde van de concessie bij de ontwikkeling van het ov-aanbod gevolgd wordt. Dit perspectief staat beschreven in paragraaf 3.1. Paragraaf 3.2 beschrijft hoe daarbij rekening wordt gehouden met de onzekerheden in het tempo van de ontwikkelingen door vier ontwikkelstappen binnen de schaalsprong te onderscheiden en welke rol de concessiehouder, de provincie en andere partijen bij de verschillende ontwikkelstappen hebben. Ten slotte beschrijft paragraaf 3.3 de ontwikkelstap in het kader van de schaalsprong die de provincie al bij de start van de concessie wil realiseren.

### 3.1 Netwerkperspectief 2040

In deze paragraaf, het Netwerkperspectief 2040, schetst de provincie kaders voor een veel groter ov-netwerk, passend bij de voorziene ruimtelijke en economische groei. Om gebruik te maken van de expertise van vervoerders en flexibel te kunnen inspelen op de ontwikkelingen en op de plannen van partners in de regio biedt de provincie ontwikkelruimte, zowel bij de aanbesteding als gedurende de concessie. Het nieuwe ov-netwerk moet leiden tot veel kortere reistijden en kwalitatief hoogwaardig ov met voldoende capaciteit voor bestaande en nieuwe reizigers. De provincie streeft daarbij naar een verdubbeling van het ov-gebruik, gemeten in reizigerskilometers, aan het einde van de concessie ten opzichte van 2025.

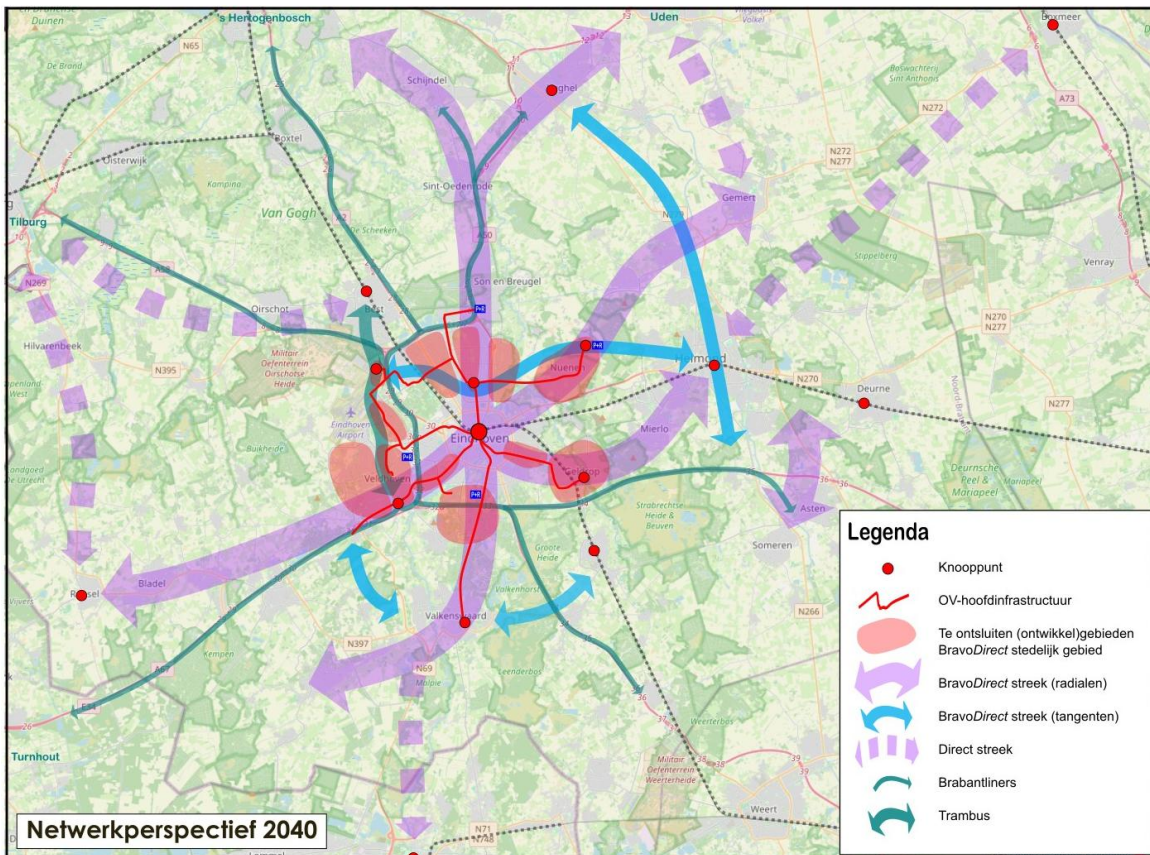
Het Netwerkperspectief 2040 toont alleen de hoofdstructuur van het ov. Het Netwerkperspectief 2040 wordt verder uitgewerkt in het PvE, de inschrijvingen en de ontwikkelstappen (zie paragraaf 3.2). Het Netwerkperspectief 2040 is een stip op de horizon, geen blauwdruk voor het toekomstige ov-netwerk.

#### 3.1.1 Concentratie op ov-hoofdroutes

In het Netwerkperspectief 2040 vervullen hoofdroutes (corridors) die een goede doorstroming bieden een nog belangrijkere rol dan in de huidige concessie. Uitbreiding van het ov-aanbod tijdens de concessie vindt voornamelijk op deze corridors plaats. Zo ontstaat een stedelijk netwerk met metrofrequenties: elke paar minuten een bus. Maar ook op regionale corridors wordt het ov-aanbod uitgebreid.

---

<sup>15</sup> Zie: [Bestuursakkoord 2023-2027: 'Samen maken we Brabant!'](#)



Figuur 4: Hoofdstructuur ov (bus) in 2040

Figuur 4 geeft het Netwerkperspectief 2040 weer. Op de (paarse) corridors rijden hoogwaardige stedelijke en regionale lijnen tussen Eindhoven en de randen van het stedelijk gebied en verder de regio in (= radiale lijnen onder de noemer *Bravodirect*). Deze lijnen zijn van hoogwaardige kwaliteit waarbij gebruik wordt gemaakt van al aanwezige en aanvullende HOV-infrastructuur, zodat doorstroming en snelheid geborgd is. Het is daarbij wenselijk dat deze lijnen gekoppeld worden over Eindhoven CS heen waardoor er meer reismogelijkheden zonder overstap geboden worden. Maar om geen onnodige operationele beperkingen aan de concessiehouder op te leggen, schrijft de provincie geen doorkoppelingen voor. Vervoerders hebben de mogelijkheid om in hun inschrijving passende voorstellen te doen.

Daarnaast wenst de provincie op deze lijnen hoge frequenties, lange bedieningstijden en inzet van grote bussen. Ook hiervoor geldt dat de provincie vervoerders zal stimuleren om in hun inschrijving met passende voorstellen te komen. Om de kwaliteit verder te verhogen, kan op (een deel van) deze lijnen een open-instapregime<sup>16</sup> worden ingevoerd. De *Bravodirect*lijnen moeten grote groepen reizigers comfortabel kunnen vervoeren, onder meer om grootschalige ruimtelijke ontwikkeling mogelijk te maken.

<sup>16</sup> Op dit moment geldt in alle buslijnen in Noord-Brabant een gesloten instapregime: reizigers mogen alleen instappen via de voorste deur bij de chauffeur. Een open-instapregime betekent dat reizigers bij alle deuren van de bus mogen instappen, dit verkort halteertijden en verhoogt de kwaliteit voor reizigers. Een open-instapregime wordt op dit moment bijvoorbeeld toegepast in Almere en op een aantal HOV-lijnen rond Schiphol.

Grotere overstapknopen ondersteunen de groei en verdichting van de regio. Hoe beter herkomst- en bestemmingsgebieden zijn aangesloten op deze knopen en hoe beter lijnen hier op elkaar aansluiten, hoe meer reizen binnen een gegeven tijd en moeite gemaakt kunnen worden. Dit vraagt om nieuwe busverbindingen buiten het centrum en Eindhoven CS om (= tangentiële lijnen, blauw op de kaart). Deze lijnen verkorten de reistijden naar en via de andere grote overstapknopen en ontlasten de MMK. In het buitengebied garanderen Directlijnen (= lijnen met een focus op een breed bedieningsvenster, paars gestippeld op de kaart) in samenhang met *Bravoflex* de bereikbaarheid van alle haltes op het ov-netwerk, ook in de avonden en weekenden wanneer niet alle ontsluitende lijnen en buurtbuslijnen rijden. Ten slotte vervoeren Brainportlijnen (de groene pijlen, zie paragraaf 3.1.4) reizigers naar de grote werklocaties aan de westkant van het stedelijk gebied.

### **3.1.2 Samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en ov**

De provincie wil de bereikbaarheid van locaties in het concessiegebied aanzienlijk verbeteren. De hoge dichtheden en lage parkeernormen in nieuwe grootschalige woon- en werkgebieden bieden een grote kans voor bediening met het ov. Dit vereist wel een nauwe afstemming tussen de ruimtelijke ontwikkeling en het ov-aanbod en vraagt een proactieve houding van grondeigenaren en wegbeheerders, veelal gemeenten. De provincie verwacht dat gemeenten en projectontwikkelaars het ov goed faciliteren volgens het STOMP-principe<sup>17</sup>. Haltes bij bestemmingslocaties dienen daarbij dichtbij, logisch gepositioneerd, goed ingepast in de omgeving met goede looproutes en van hoogwaardige kwaliteit te zijn, zodat zij meerwaarde bieden voor reizigers. Omgekeerd houdt de provincie bij de aanbesteding rekening met de regionale plannen met een horizon tot 2040; vervoerders dienen deze plannen expliciet te verwerken in hun inschrijving op de aanbesteding. Zo kan het ov vanaf dag één nieuwe inwoners en werknemers vervoeren.

### **3.1.3 Een samenhangend ov-aanbod voor verschillende reizigersgroepen**

De combinatie van regionale groei, een hoger subsidiebedrag en toenemende reizigersopbrengsten biedt een grote kans voor de ontwikkeling van een hoogfrequent en vanzelfsprekend ov-netwerk waardoor de aantrekkelijkheid voor en het gebruik door een grotere en diverse reizigersgroep nog verder toe zal nemen en er nieuwe financiële mogelijkheden ontstaan voor verdere uitbreiding van het ov-aanbod. Dit vraagt wel om een ov-aanbod gebaseerd op de volgende twee netwerkprincipes (zie ook tabel 1):

- 1) **Faciliteren spitsreizigers:** de spitsvraag neemt als eerste toe omdat de groei van arbeidsplaatsen voorloopt op die van inwoners/woningbouw. Dit vergt een snel en rechtstreeks netwerk met hoge capaciteit. In woongebieden worden reizigers hiervoor meer gebundeld op centrale haltes (hubs). Zo ontstaat voldoende vervoervraag om naast een lijn naar Eindhoven CS ook een rechtstreekse lijn naar een werkgebied of campus elders in de regio aan te bieden. Lijnvoering via hubs kan leiden tot toename van de 'first mile'. Regelmatige reizigers gebruiken voor dit voortransport vaak eigen vervoer, met name de fiets. Op de 'last mile' tussen halte en werklocaties kan tijd worden teruggewonnen door locatiekeuze van de haltes en verkeersmaatregelen voor de bus (die juist in drukke bestemmingsgebieden veel effect kunnen hebben).
- 2) **Stimuleren dalreizigers:** de hogere ov-capaciteit biedt een grote kans om reizigers in overige uren aanzienlijk beter te bedienen. Dat betreft vooral reizigers met sociale en recreatieve reisdoelen. Voor deze groepen is een lijnvoering die primair op werklocaties is gericht niet altijd passend. Door overstappen op centrale knopen te faciliteren kunnen reizigers met vergelijkbare moeite en reistijd veel meer bestemmingen bereiken dan nu het geval is, aansluitend bij hun reisbehoeften. Kenmerkend voor dalreizigers is namelijk dat de reisbestemmingen verspreid door het hele gebied liggen. Hierop zijn dan ook weer uitzonderingen: denk bijvoorbeeld aan het gebruik van ov voor evenementen, zoals thuiswedstrijden van PSV.

---

<sup>17</sup> De afkorting STOMP staat voor Stappen-Trappen-Openbaar vervoer-Mobiliteit als Dienst-Privéauto. Het is een ordeningsprincipe dat helpt om keuzes in mobiliteit en ruimtelijke ordening te prioriteren.

Het vergroten van het aantal reizigers buiten de spits is daarbij financieel noodzakelijk. De provincie wil voorkomen dat uitbreiding van relatief dure spitsritten op hoofdroutes moet worden bekostigd door vermindering van het aanbod in rustigere gebieden en op tijdstippen buiten de spits. De provincie ambieert daarom een ov-netwerk dat kan meebewegen met reisbehoeften van verschillende doelgroepen. Vervoerders krijgen in de aanbesteding daarvoor de ruimte, bijvoorbeeld door de lijnvoering gedurende de dag te wijzigen. Dit aanbod moet wel begrijpelijk en aantrekkelijk zijn voor reizigers. De provincie verwacht in dat kader dat vervoerders creatieve, maar heldere netwerkkeuzes maken en daarbij de mogelijkheden van actuele en digitale reisinformatie optimaal benutten.

### Eén netwerk – twee principes

Faciliteren groei doelgroep spitsreizigers	Stimuleren groei doelgroep dalreizigers
Vooraf woon-werkverkeer	Alle reismotieven, vooral sociaal-recreatief
Focus netwerk: uitbreiding ritten in de spits door introductie nieuwe, snelle (spits)lijnen	Focus netwerk: vergroten van het aantal reismogelijkheden binnen gegeven tijd en moeite
Voor de reiziger betekent dit: snel en direct naar sommige werkgebieden. Andere reizen via knooppunten of Eindhoven CS	Voor de reiziger betekent dit: Via knooppunten snel naar (veel meer) diverse bestemmingsgebieden
Herkomstgebieden: reizigers stappen in op hubs/knooppunten	Herkomstgebieden: reizigers stappen dicht bij huis in
Bestemmingsgebieden: haltes altijd dicht bij de werklocaties	Bestemmingsgebieden en voorzieningen: haltes dichtbij en goed te voet bereikbaar

Tabel 1: Overzicht netwerkprincipes

#### 3.1.4 Brainportlijnen

De ontwikkeling van ov-infrastructuur aan de westkant van het stedelijk gebied Eindhoven is belangrijk om de snelle groei van de hightechsector in de Brainportregio te ondersteunen. Via snelle en betrouwbare routes rijden bussen uit het stedelijk gebied en de wijde regio straks rechtstreeks naar campussen van onder andere ASML. Voor deze 'Brainportlijnen' wordt momenteel een regionale verkenning uitgevoerd, in samenhang met andere grote ruimtelijke mobiliteitsprojecten zoals de MIRT-verkenning A2/N2 en de Noordwestelijke ontsluiting van de Brainportregio. In deze verkenning wordt onderzoek gedaan naar twee typen toekomstige OV netwerken: regionale lijnen (Brabantliners) en stedelijke lijnen (Trambussen). Voor deze netwerken zijn forse infrastructurele investeringen voorzien waarvoor middelen zijn gereserveerd via de Beethovendeal. Op basis van de verkenning zal duidelijk worden hoe de Brainportlijnen eruit komen te zien. Het Netwerkperspectief 2040 bevat de lijnen die nu worden uitgewerkt. Voor exploitatie van deze lijnen zijn wel extra financiële middelen nodig (zie paragraaf 2.4.1). Besluitvorming daarover loopt parallel aan de voorbereiding van het ontwerp-PvE. Daarin zal de provincie de Brainportlijnen nader uitwerken.

De provincie zet in op een Netwerkperspectief 2040 met op corridors gebundelde, snelle hoogwaardige stedelijke en regionale lijnen (onder de noemer *Bravodirect*) met voldoende capaciteit om de grote toename van het aantal reizigers te kunnen opvangen. Overstapknopen en tangenten vergroten de reismogelijkheden. In het buitengebied zorgen Directlijnen met een breed bedieningsventer voor aansluiting van alle haltes op het ov-netwerk, ook in de avonden en weekenden. De provincie zet hiermee in op de ontwikkeling van een hoogfrequent en vanzelfsprekend netwerk dat aantrekkelijk is voor zowel spitsreizigers als reizigers die meer in de dalperiode, avonden en weekend reizen.

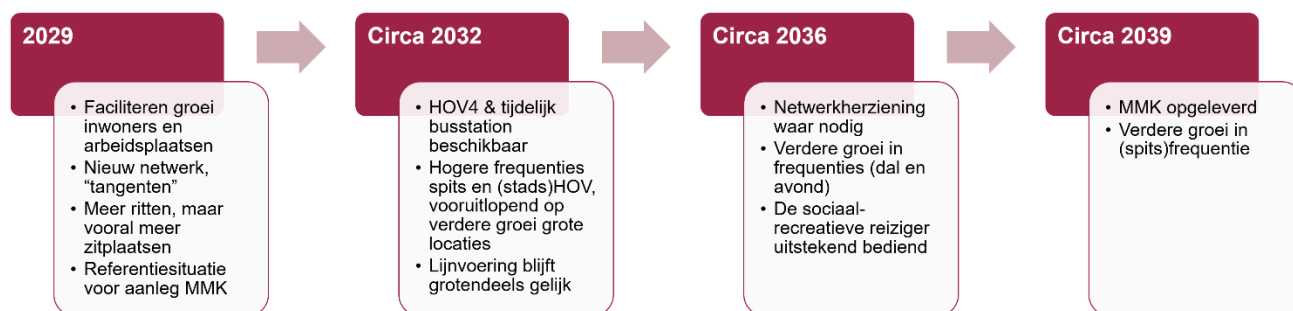
## 3.2 Ontwikkelstappen: meegroeien met ontwikkelingen

Het Netwerkperspectief 2040 vormt een helder en richtinggevend eindbeeld voor de ontwikkeling van het ov in Zuidoost-Brabant. Tegelijkertijd is het tempo waarmee dit eindbeeld kan worden bereikt onzeker. De realisatie van woningen en arbeidsplaatsen, de beschikbaarheid van ov-infrastructuur en energie, de voortgang van grote projecten zoals HOV4 en de MMK Eindhoven, en het flankerend beleid van gemeenten (zoals verkeerscirculatie en parkeerbeleid) ontwikkelen zich niet synchroon en laten zich slechts beperkt voorspellen.

De provincie kiest daarom nadrukkelijk niet voor een aanpak waarbij de volledige schaa sprong al bij de start van de concessie wordt gerealiseerd. Ervaring uit eerdere concessies leert dat een te grote sprong aan het begin grote risico's met zich meebrengt voor betrouwbaarheid, betaalbaarheid en reizigerstevredenheid, terwijl bij een te voorzichtige start kansen onbenut blijven. Om deze redenen kiest de provincie voor een gefaseerde, adaptieve doorontwikkeling van het ov-aanbod, waarbij het netwerk gedurende de concessie meegroeit met de feitelijke ontwikkelingen in de regio. Figuur 5 toont de belangrijkste (verwachte) ontwikkelingen per fase.

### 3.2.1 Gefaseerde ontwikkeling in vier stappen

De concessie bestaat uit vier ontwikkelingsfasen van ieder circa drie jaar. Elke fase biedt voldoende tijd om veranderingen in het netwerk door te voeren, effecten op reizigersgedrag en exploitatie te evalueren en op basis daarvan onderbouwde keuzes te maken voor vervolgstappen. De fasen vormen samen een logisch groeipad naar het Netwerkperspectief 2040. Per fase worden ontwikkelingen gebundeld die vervoerkundig en operationeel logisch samenhangen. Daarbij geldt steeds dat noodzakelijke randvoorwaarden – met name op het gebied van infrastructuur, doorstroming en haltes – op orde moeten zijn voordat de fase daadwerkelijk kan beginnen. Vervolgens implementeert de concessiehouder de nieuwe fase. Hij moet in zijn organisatie dus voortdurend beschikken over deze expertise, die normaliter alleen bij een concessiewisseling wordt ingezet.



Figuur 5: Fasering van de ontwikkelstappen

### 3.2.2 Ontwikkelruimte en ontwikkelrol van de concessiehouder

Binnen deze fasering krijgt de concessiehouder een duidelijke ontwikkelrol. De provincie geeft per fase een ontwikkelopdracht, waarin wordt aangegeven welke richting en ambitie zij voor ogen heeft, uitgaande van het Netwerkperspectief 2040. De concessiehouder werkt deze ontwikkelopdracht uit in een ontwikkelplan, waarin hij onder meer voorstellen doet voor wijzigingen in zijn vervoeraanbod en materieel, maar ook bijvoorbeeld zijn dienstverlening aan de reiziger.

De provincie schrijft de exacte invulling van de fasen niet vooraf voor. De precieze timing en uitwerking van maatregelen zijn mede afhankelijk van inzichten van de concessiehouder, die vanuit zijn opbrengstverantwoordelijkheid en kennis van de markt goed in staat is om kansen en risico's te duiden. Ook nieuwe of aangescherpte ambities van gemeenten, regio en andere stakeholders kunnen aanleiding zijn om voorstellen aan te passen of te versnellen.

### 3.2.3 Sturing door de provincie

Bij het opdrachtgeven voor een volgende ontwikkelfase stuurt de provincie op vier samenhangende aspecten:

- Tijdstip  
Wanneer er voldoende duidelijkheid is over (het merendeel van) de relevante ontwikkelingen in een fase, verzoekt de provincie de concessiehouder een ontwikkelplan op te stellen.
- Ontwikkelopdracht  
Op basis van de globale fasering, actuele regionale ontwikkelingen en afstemming met stakeholders formuleert de provincie een passende ontwikkelopdracht. Uitgangspunt is dat deze opdracht bijdraagt aan de doelen van de concessie (zie paragraaf 2.3).
- Noodzaak  
Indien ontwikkelingen achterblijven of onzeker blijven, maar de provincie van oordeel is dat uitbreiding of aanpassing van het ov-aanbod toch wenselijk is (bijvoorbeeld om de concurrentiepositie van het ov te versterken), kan zij de concessiehouder alsnog verzoeken een ontwikkelplan op te stellen op basis van de best beschikbare kennis op dat moment. Voor iedere in figuur 5 getoonde fase zullen uiterste momenten voor besluitvorming worden vastgelegd.
- Economisch evenwicht  
Wijzigingen in het ov-aanbod mogen niet leiden tot overcompensatie van de concessiehouder en daarmee tot ongeoorloofde staatssteun. In de aanbestedingsdocumenten worden daarom duidelijke financiële kaders en een heldere risicoverdeling opgenomen. Deze bepalen de ruimte waarbinnen ov-aanbod, reizigersopbrengsten en provinciale subsidie met elkaar in balans kunnen worden gebracht zonder dat sprake is van een wezenlijke wijziging van de concessie.

### 3.2.4 Gedeelde verantwoordelijkheid voor het eindbeeld

Het realiseren van het Netwerkperspectief 2040 is een gedeelde verantwoordelijkheid van concessiehouder, provincie en wegbeheerders. De concessiehouder is verantwoordelijk voor het ontwikkelen en exploiteren van een aantrekkelijk ov-aanbod en voor het actief stimuleren van het ov-gebruik. Omdat de opbrengstverantwoordelijkheid bij de concessiehouder ligt, heeft hij ook een direct financieel belang bij groei van het aantal reizigers en een efficiënte inzet van middelen. De provincie bewaakt het publieke belang. Zij ziet toe op de naleving van de kaders uit het PvE, op het behalen van de concessiedoelen en op de samenhang tussen het ov-aanbod en andere onderdelen van het systeem van gedeelde mobiliteit. Daarnaast vervult de provincie een coördinerende rol richting gemeenten, regio en andere betrokken partijen.

Wegbeheerders – veelal gemeenten – maken de ontwikkelstappen mede mogelijk. De provincie verwacht dat zij, binnen hun eigen verantwoordelijkheden, meebewegen met de ontwikkelrichting van de concessie, bijvoorbeeld door het realiseren of aanpassen van haltes, het verbeteren van loop- en fietsroutes naar knooppunten en het treffen van maatregelen om de doorstroming en betrouwbaarheid van het ov te vergroten. Door deze gefaseerde aanpak kan het ov in Zuidoost-Brabant op een beheerste en realistische manier meegroeien met de regio, terwijl tegelijkertijd koersvast wordt toegewerkt naar het Netwerkperspectief 2040.

De provincie kiest voor een gefaseerde, adaptieve doorontwikkeling van het ov-aanbod richting het Netwerkperspectief 2040, waarbij het netwerk gedurende de concessie meegroeit met de feitelijke ontwikkelingen in de regio. Het realiseren van het Netwerkperspectief is daarbij een gedeelde verantwoordelijkheid van concessiehouder, provincie en wegbeheerders. Vier ontwikkelfasen worden gekoppeld aan infrastructurele, ruimtelijke en economische ontwikkelingen. De provincie formuleert per fase een ontwikkelopdracht, de concessiehouder is verantwoordelijk voor het ontwikkelen en exploiteren van een aantrekkelijk ov-aanbod.

### 3.3 Uitgangspunten voor de start van de concessie in 2029

Het belangrijkste uitgangspunt bij deze eerste forse stap is een vernieuwd lijnennet dat past bij een regio waarin het stadscentrum en centraal station van Eindhoven niet de enige grote bestemmingen zijn voor ov-reizigers. Dit is de eerste stap op weg naar realisatie van het Netwerkperspectief 2040. De provincie zet hierbij in op:

- duidelijker onderscheid in het netwerk tussen de functies van lijnen (zoals hoogwaardig en verbindend versus multifunctioneel en ontsluitend);
- al vanaf de start van de concessie een introductie van tangentiële lijnen met aanzienlijk kortere reistijden naar de belangrijkste bestemmingen die de reismogelijkheden in de regio vergroten en bijdragen aan de ontlasting van Eindhoven CS;
- een nieuwe hoogwaardige lijn naar BIC-Noord;
- gerichte groei van het aanbod op de ov-hoofdinfrastructuur en andere regionale corridors, rekening houdend met beperkte capaciteit rond Eindhoven CS;
- efficiënte benutting van Eindhoven CS door hoge bezettingsgraad bussen, en;
- capaciteitsvergroting door inzet van langere bussen.

De provincie legt tegelijkertijd de nadruk op een robuuste en zorgvuldige start van de concessie. De verwachte groei kan, als de provincie dit niet reguleert, leiden tot een sterke groei van het aanbod, terwijl infrastructuur en reizigersvraag dit in 2029 nog niet volledig kunnen dragen. In het PvE wordt daarom nader uitgewerkt hoe de groei van het ov-aanbod gedurende de concessie wordt gestuurd. De provincie daagt inschrijvers uit om daarbij de juiste balans tussen ambitie en betrouwbaarheid te vinden. Het aanbod in 2029 dient hiervoor een logische eerste stap van een consistente doorontwikkeling richting het Netwerkperspectief te vormen. Onderdeel hiervan vormt de introductie van tangentiële verbindingen die de MMK vanaf de start van de concessie en tijdens de bouwwerkzaamheden ontlasten. Reizigers kunnen daardoor al vanaf 2029 wennen aan de nieuwe reismogelijkheden die steeds relevanter worden, naarmate de regio verder groeit.

De provincie zet vanaf de start van de concessie in op een eerste forse stap met een verbeterd en vernieuwd lijnennet, passend bij de ontwikkelingen in de regio, maar ook in balans met de reizigersvraag en de in 2029 beschikbare infrastructuur. Onderdeel hiervan zijn tangentiële verbindingen.

## 4. Een robuust en begrijpelijk mobiliteitssysteem als basis

Om het ov toekomstbestendig te maken, zet de provincie in op een betrouwbare basis voor reizigers. Dit betekent een samenhangend systeem van gedeelde mobiliteit en een minimumvoorzieningenniveau voor de hele concessie, een hoog overstapgemak en een voor alle reizigers begrijpelijk ov-systeem. Niet alle aspecten van een ov-concessie worden in dit hoofdstuk uitgelicht. De provincie volgt voor onderwerpen die hier niet expliciet aan de orde komen, de lijn die bij de recente aanbestedingen van de concessies West-Brabant en Oost-Brabant is gevolgd.

### 4.1 Systeem van gedeelde mobiliteit

De provincie bouwt voort op de in december 2018 vastgestelde visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'. In paragraaf 1.1 worden de belangrijkste uitgangspunten van de visie voor de concessie beschreven. Het ov vormt de basis voor het systeem van gedeelde mobiliteit. *Bravoflex* is een vraagafhankelijk aanvulling op het ov en vergroot de toegang tot het ov met name in het landelijk gebied.

De provincie voert hierbij regie op het gehele systeem, in haar rol als opdrachtgever voor zowel het busvervoer als *Bravoflex*. De concessiehouder vervult binnen dit stelsel de rol van mobiliteitsmakelaar en draagt bij aan het effectief verbinden van verschillende vervoervormen tot één samenhangend mobiliteitssysteem. Dit houdt in dat de concessiehouder een faciliterende rol vervult richting bestaande en toekomstige aanbieders van alle voor de gehele ketenreis relevante vervoersvormen in het concessiegebied. Daarnaast is de concessiehouder verantwoordelijk voor het informeren van reizigers over de verschillende systemen en zorgt de concessiehouder ervoor dat reizigers hun gehele reis kunnen plannen, boeken en betalen.

De provincie voert de regie op het gehele systeem van gedeelde mobiliteit en borgt in de aanbesteding dat de concessiehouder de rol van mobiliteitsmakelaar op zich neemt.

### 4.2 Minimumeisen

De provincie kiest ervoor om de concessiehouder ruimte te bieden voor de ontwikkeling van het ov-netwerk binnen de kaders die de provincie formuleert in de vorm van eisen aan het bedieningsniveau. Deze worden vastgelegd in het PvE. Daarmee wordt een voorzieningenniveau voor de hele concessie geborgd, zonder de benodigde flexibiliteit voor ontwikkelingen van het netwerk gedurende de concessie te belemmeren.

Uitgangspunt voor het voorzieningenniveau is dat alle bestaande haltes dagdekkend (elke werkdag tussen 7 en 24 uur en in het weekend tussen 8 en 24 uur) bediend blijven, hetzij door lijngebonden ov, hetzij door een combinatie van *Bravoflex* met lijngebonden ov. Vanuit alle haltes kunnen reizigers rechtstreeks met een buslijn of met een combinatie van *Bravoflex* en een buslijn, naar minimaal één (belangrijk) knooppunt reizen. Voor het ov in de concessie definieert de provincie:

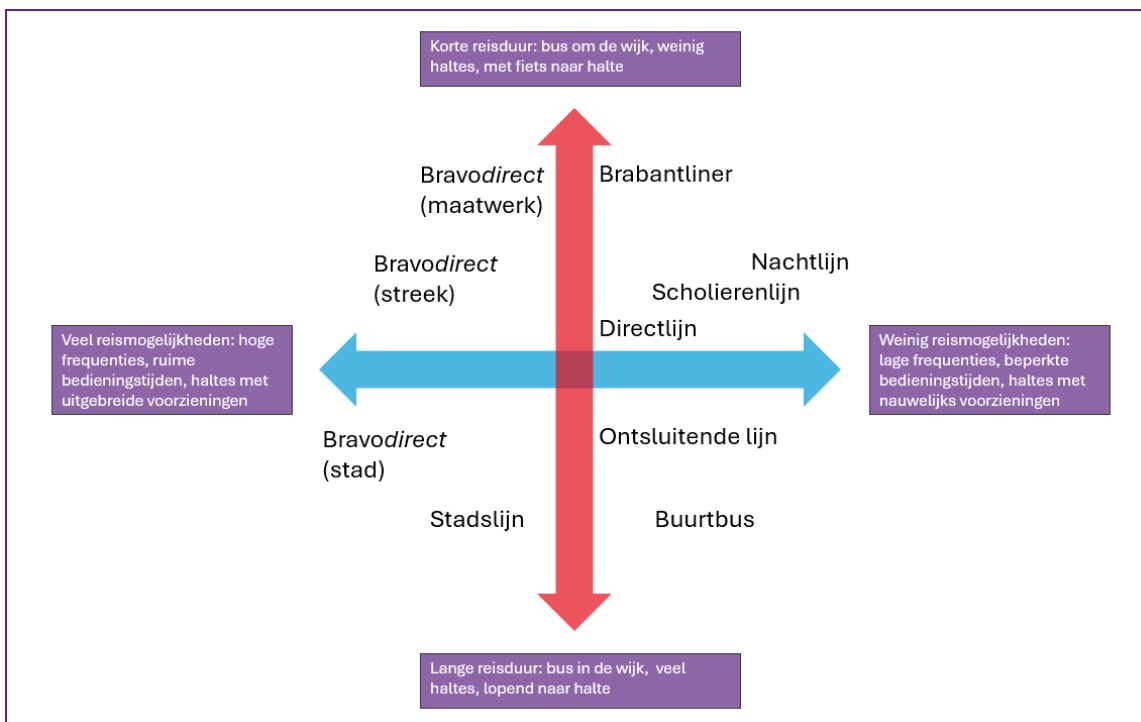
- specifieke haltes die gedurende de gehele concessie bediend moeten worden met een vastgesteld lijntype. Ter voorbereiding op het PvE bespreekt de provincie met de betreffende gemeente welke haltes dit betreft;
- eisen per lijntype, passend bij de gewenste netwerkstructuur. De functie en kenmerken van de lijnen worden in 4.3 toegelicht.

Binnen deze kaders is het aan de inschrijvers om eigen keuzes te maken in het netwerk en aanbod. De inschrijving vormt tevens de basis voor de doorontwikkeling gedurende de concessieperiode. De provincie definieert in het PvE kaders waarbinnen de concessiehouder deze ontwikkelruimte kan benutten en hoe stakeholders daarbij betrokken worden.

De provincie biedt de concessiehouder ruimte voor de ontwikkeling van het ov-netwerk binnen de minimeisen zoals die worden vastgelegd in het PvE. In combinatie met Bravoflex garandeert de provincie een dagdekkende bediening van alle haltes tot 's avonds laat, ook in het weekend.

### 4.3 Lijntypen

De provincie onderscheidt binnen de concessie verschillende lijntypen, passend bij de beoogde netwerkstructuur en de uiteenlopende vervoersbehoeften van reizigers. In het PvE worden per lijntype minimeisen vastgelegd. Omdat vervoervraag, ruimtelijke context en infrastructuur per gebied verschillen, kunnen lijntypen in de praktijk deels overlappen. Zo is een ontsluitende lijn soms net zo snel als een Bravodirectlijn en rijden sommige (langzame) stadslijnen toch in hoge frequentie om in de vervoervraag te voorzien. De provincie streeft naar een heldere netwerkstructuur met beperkte overlap, maar schrijft deze niet dwingend voor. De provincie vertrouwt op de expertise en ervaring van inschrijvers om per verbinding de meest passende invulling te kiezen, vanuit het belang van de reiziger.



Figuur 6: Lijntypen en hun kenmerken

Lijnen kunnen worden getypeerd door hun snelheid en beschikbaarheid (zie figuur 6). Keuzes die provincie en wegbeheerder maken hangen met name af van de gewenste snelheid en betrouwbaarheid van de lijn. Snelle, betrouwbare lijnen met weinig haltes trekken veel reizigers, ook van verder weg. Infrastructuur is voor deze lijnen erg belangrijk: hoge snelheid, speciale businfrastructuur bij verkeersknelpunten en goede fietsenstallingen bij de bushaltes. Langzamere en vaker halterende lijnen bieden daarentegen nabijheid en ontsluiting van wijken en kernen. Aan infrastructuur stellen deze lijnen lagere eisen: een lagere snelheid of (busvriendelijke) verkeersremmende maatregelen op delen van de lijn zijn acceptabel. Wel is het belangrijk dat de haltes toegankelijk en goed bereikbaar zijn vanuit de omgeving.

De provincie leidt de minimumeisen voor beschikbaarheid af van de (verwachte) snelheid en betrouwbaarheid van een lijntype. Hoe sneller een lijn, hoe hoger de verwachte vervoervraag. Ook kunnen op snelle en betrouwbare lijnen voor hetzelfde geld meer ritten worden geboden. Voor de lijntypen *Bravodirect* (streek) en Directlijn geldt dat altijd een ruim bedieningsvenster wordt gegarandeerd, omdat deze lijnen in samenhang met *Bravoflex* de basisbereikbaarheid van het concessiegebied ondersteunen. De concessiehouder zal bij het bepalen van de frequenties echter altijd rekening houden met de vervoervraag. Door (zeker voor lijnen met lagere snelheid) niet te hoge frequenties te eisen geeft de provincie de concessiehouder de gelegenheid om een passende dienstregeling op te stellen, die aansluit bij de behoeften van verschillende doelgroepen en die ook financieel haalbaar is.

De provincie onderscheidt verschillende lijntypen, passend bij de beoogde netwerkstructuur. De eisen die gelden voor de beschikbaarheid van ov hangen mede af van de snelheid en betrouwbaarheid op de route. De concessiehouder sluit met zijn dienstregeling aan bij de behoeften van verschillende doelgroepen.

## 4.4 Overstapgemak

Naast toegankelijkheid is overstapgemak een essentiële randvoorwaarde voor het functioneren van het nieuwe ov-netwerk. De provincie acht het wenselijk om meer bestemmingen bereikbaar te maken en kiest dan ook voor een netwerk met veel reismogelijkheden, ook als dat betekent dat er meer moet worden overgestapt. Dit draagt bij aan de vergroting van de totale bereikbaarheid voor iedereen in de regio. De provincie ziet overstappen echter niet als doel op zich. Overstappen moet daadwerkelijk bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid en reizigers moeten de overstap op een comfortabele en betrouwbare manier kunnen maken.

Om dit te ondersteunen wil de provincie in afstemming met wegbeheerders zo veel mogelijk duidelijkheid bieden over geplande verbeteringen in de businfrastructuur, waaronder busstations en grotere haltes. Daarnaast werkt de provincie samen met de projectorganisatie MMK om bij de start van de aanbesteding duidelijkheid te bieden over het tijdelijke busstation Eindhoven CS, inclusief loop- en fietsroutes. De overstappende reiziger tussen bus en trein heeft hierbij bijzondere aandacht, in nauwe afstemming met NS en ProRail. De concessiehouder wordt in zijn rol als mobiliteitsmakelaar gestimuleerd om aansluitingen tussen bus en *Bravoflex* zo eenvoudig en betrouwbaar mogelijk vorm te geven. Dat houdt o.a. in dat voertuigen op *Bravoflex*-overstappunten nooit eerder mogen vertrekken dan de dienstregeling voorschrijft.

De provincie kiest voor een ov-netwerk met veel reismogelijkheden waarbij het overstapgemak op busstations en grotere haltes essentieel is. De provincie wil vervoerders zoveel mogelijk duidelijkheid bieden over geplande verbeteringen, en in het bijzonder over het tijdelijke busstation Eindhoven CS.

## 4.5 Begrijpelijkheid

De provincie wil de begrijpelijkheid van het ov-systeem in de nieuwe concessie verbeteren. De provincie streeft daarom naar een duidelijker en beter herkenbaar netwerk, waarin de onderscheidende functie van verschillende lijntypen voor reizigers helder is. Verschillende lijntypen vragen om verschillend materieel en kunnen onderdeel zijn van onderscheiden productformules (zoals *Bravodirect* en *Brabantliner*). In het PvE worden daarom vervoerkundige eisen aan de productformules gekoppeld. Dit kan ertoe leiden dat lijnen die in de huidige concessie onder de productformule *Bravodirect* vallen, in de toekomst als reguliere *Bravolijn* worden uitgevoerd. Tegelijkertijd is binnen de productformule *Bravodirect* op stadslijnen ruimte om individuele lijnen sterker te profileren. De concessiehouder kan hiervoor voorstellen doen aan de provincie. Hierbij is het belangrijk dat het onderscheid consequent wordt doorgevoerd in materieel, op haltes en in reisinformatie. Dit maakt het aanbod voor reizigers begrijpelijker.

De focus ligt niet alleen op reizigers die het ov al gebruiken, maar ook op de grote groep nieuwe reizigers die de komende jaren wordt verwacht. Gelet op de vele grootschalige infrastructuurprojecten in het stedelijk gebied van Eindhoven en elders, is het informeren van reizigers over tijdelijke situaties een continue taak voor de concessiehouder. De provincie daagt inschrijvers uit om de werking van het ov-systeem inzichtelijk en toegankelijk te maken voor alle doelgroepen. De provincie constateert daarnaast dat alle reizigersgroepen in overgrote meerderheid digitaal vaardig zijn en verwacht dat inschrijvers gebruikmaken van actuele technologische mogelijkheden om de begrijpelijkheid en toegankelijkheid van reisinformatie verder te vergroten. Van reizigers mag daarbij worden verwacht dat zij zich actief informeren, onder meer via digitale kanalen. Door de toenemende internationalisering van de regio en het doel om in te zetten op een grotere diversiteit aan reisdoelen, dient de concessiehouder daarnaast ook in te spelen op veranderende informatiebehoeften van nieuwe, anderstalige en/of incidentele reizigers.

De provincie stuurt op een herkenbaar ov-netwerk waar de onderscheidende functie per lijntype voor de reiziger duidelijk is op basis van productformule, materieel en voorzieningenniveau. Daarnaast stuurt de provincie op begrijpelijke en toegankelijke reisinformatie, zowel voor bestaande als nieuwe reizigers en in het bijzonder bij tijdelijke situaties die binnen deze concessie veelvuldig aan de orde zullen zijn.

## 4.6 Wayfinding

Wayfinding – oriëntatie en navigatie in en rond het ov – is een essentieel onderdeel van begrijpelijk reizen. Het gaat om weten waar je bent, waar je moet wachten, waar je overstapt en uit welke richting het ov-voertuig komt. Dit is vooral van belang op overstaplocaties en in bestemmingsgebieden, waar reizigers minder bekend zijn met de omgeving.

De concessiehouder is primair verantwoordelijk voor de wayfinding tijdens de busreis, onder meer via duidelijke reisinformatie. Bij het ontwerp van het netwerk kan de concessiehouder rekening houden met haltes die goed bereikbaar en overzichtelijk zijn. De inrichting van haltes en de directe omgeving valt echter grotendeels onder de verantwoordelijkheid van beheerders zoals gemeenten, de provincie of private eigenaren.

Omdat overstappen in de nieuwe concessie belangrijker wordt en de provincie inzet op het aantrekken van nieuwe reizigers, wil de provincie wayfinding samen met gemeenten en andere wegbeheerders verbeteren. Dit kan bestaan uit:

- het delen van kennis en richtlijnen;
- het (co)financieren van verbeteringen, bijvoorbeeld vanuit het RMP;
- het benutten van voorstellen van inschrijvers, en;
- het uitwerken en uitvoeren van verbetermaatregelen voorafgaand aan of tijdens de concessie.

Ter voorbereiding op het PvE bespreekt de provincie met gemeenten waar kansen liggen voor verbetering van wayfinding. Daarbij wordt expliciet gekeken naar betrokkenheid van andere relevante partijen, zoals aanbieders van deelmobiliteit, commerciële partijen, toeristische organisaties en vertegenwoordigers van specifieke doelgroepen (bijvoorbeeld slechtzienden). Wayfinding wordt daarmee benaderd als een gezamenlijke opgave binnen het systeem van gedeelde mobiliteit.

Vanwege het grote belang dat reizigers eenvoudig hun weg kunnen vinden in het ov, zet de provincie in op het gezamenlijk met gemeenten en andere relevante partijen verbeteren van de wayfinding buiten de bus: met name in de directe omgeving van en op de haltes.

## 4.7 Tarieven

Het betaalconcept OVpay biedt meer mogelijkheden om reizigers die veel reizen korting te geven. Bijvoorbeeld doordat zij nooit meer betalen dan een bepaald bedrag per maand, zonder dat zij hier een abonnement voor af hoeven te sluiten. OVpay biedt ook meer reisgemak, omdat er geen aparte kaart hoeft te worden aangeschaft, geen saldo hoeft te worden geladen en er geen aparte kaartverkoop meer plaats hoeft te vinden. Hiervan hebben met name incidentele reizigers en sociaal-recreatieve reizigers profijt.

De concessiehouder moet zich houden aan het Brabants tarievenhuis, waarin de provincie de (maximum) tarieven voor het ov in de hele provincie vastlegt. De provincie streeft naar uniforme tarieven in alle Brabantse concessies. Naar aanleiding van de invoering van OVpay is de provincie nog in gesprek met de zittende concessiehouders in Brabant over enkele tariefsveranderingen. Deze gesprekken worden komend najaar afgerond. De vervoerders dienen hun inschrijvingen te baseren op het Brabants tarievenhuis 2027.

Daarnaast wil de provincie aan gemeenten de mogelijkheid bieden een speciaal product voor sociale minima af te nemen. Dergelijke producten kunnen bijdragen aan de betaalbaarheid en inclusiviteit van het mobiliteitssysteem. De concessiehouder moet op verzoek van gemeenten meewerken aan het verstrekken van een dergelijk product. De gemeente Eindhoven maakt in de huidige concessie al gebruik gemaakt van een reisproduct voor minima.

De provincie geeft in het PvE aan welke ruimte zij biedt om gebruik te maken van de (nieuwe) mogelijkheden van OVpay op het gebied van tarieven en kortingen. Daarnaast borgt de provincie in het PvE de mogelijkheid om speciale producten voor minima te initiëren dan wel te behouden.

## 5. Duurzaam, verantwoord en vernieuwend ov

De provincie zet zich in voor de welvaart en het welzijn voor alle Brabanders. De groei van de regio zowel in aantal inwoners als in aantal arbeidsplaatsen leidt tot een grotere impact van de maatschappelijke effecten die het ov in en buiten de regio bewerkstelligen. Dit vraagt gedurende de concessie om toenemende aandacht voor aspecten als duurzaamheid, veiligheid, en innovatie, zodat een verantwoorde groei van het ov gerealiseerd kan worden.

De provincie is van mening dat de concessiehouder op de in dit hoofdstuk beschreven aspecten aanvullende stappen kan zetten om een toekomstbestendige groei mogelijk te maken, zowel rond de start van de concessie als tijdens de in paragraaf 3.2 beschreven ontwikkelstappen. De provincie realiseert zich dat ontwikkelingen en innovaties rond deze aspecten snel kunnen gaan en wil daarom samen met de concessiehouder gedurende de concessie leren, om tijdens latere ontwikkelfasen en bij volgende aanbestedingen toe te kunnen passen.

### 5.1 Transitie naar zero-emissie

De provincie heeft, in lijn met de landelijke afspraken in het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer (BAZEB) en haar eigen uitwerking in de Visie gedeelde mobiliteit, de ambitie dat het ov per 2030 zero-emissie (ZE) wordt uitgevoerd. Hiervoor zijn locaties nodig waar ZE-bussen gestald en geladen kunnen worden met stroom van het net. ZE-bussen kennen daarbij een technische levensduur die langer is dan de concessieduur. De provincie heeft daarom de strategische keuze gemaakt om langjarige afspraken over de beschikbaarheid van busstallingen te maken en deze zo mogelijk zelf te realiseren/verwerven. Het gaat om de volgende stallingen, met daarbij aangegeven de maximale capaciteit van de netaansluiting en de verhuurder:

- Eindhoven, Prof. Dr. Dorgelolaan (10 MW), huidige stalling, verhuur door Transdev
- Eindhoven, Park Forum Oost (5 MW), nieuwe stalling, realisatie en verhuur door provincie
- Helmond, Engelseweg (3 MW), nieuwe stalling, realisatie en verhuur door provincie
- Reusel, nader te bepalen (1,75 MW), situatie en verhuurder n.t.b.
- Westerhoven, Zoutweg (2 MW), nieuwe stalling, realisatie en verhuur door provincie

In totaal beschikken bovenstaande stallingen over circa 400 opstelplaatsen voor bussen (12m-equivalent), waarbij de provincie ervan uitgaat dat dit voor de volledige concessieperiode voldoende zal zijn. Als de nieuwe concessiehouder aanvullende stallingen wil ontwikkelen naast de bovenstaande, dient de concessiehouder dit uit eigen initiatief te organiseren. De provincie zal in het bestek voorwaarden opnemen waaronder dit mogelijk is. Uitgangspunt hierbij is dat de provincie akkoord gaat met de ontwikkeling en invulling van een dergelijke locatie en dat de provincie na afloop van de concessie zeggenschap over de locatie kan verkrijgen.

De provincie streeft ernaar om het technisch maximaal mogelijke vermogen te contracteren. De netcongestie in de regio is ernstig en het is onzeker of er bij start van de concessie voldoende vermogen kan worden gecontracteerd om de volledige busvloot te kunnen opladen. De provincie laat daarom onderzoeken welke maatregelen getroffen kunnen worden om (met minder belasting van het net) toch voldoende stroom te kunnen garanderen. In het ontwerp-PvE zal de provincie bepalen hoe de transitie naar ZE eruitziet.

Eén van de maatregelen die de provincie al heeft genomen is dat de nieuwe concessiehouder de mogelijkheid krijgt om 26 dieselbussen (bouwjaar 2016) over te nemen die de huidige concessiehouder voor Bravodirect-lijnen inzet. Daarnaast dient de nieuwe concessiehouder verplicht 63 batterij-elektrische stads- en streekbussen

(bouwjaren 2024 en 2025) over te nemen van de huidige concessiehouder. Overige benodigde bussen dient de concessiehouder zelf aan te schaffen.

Ook voor wat betreft de buurtbussen wil de provincie graag de transitie naar ZE maken. Op dit moment rijden er in Zuidoost-Brabant buurtbussen met een lage vloer. Deze zijn nog niet beschikbaar als ZE-voertuigen. Als alternatief kan een buurtbus met een hogere vloer in combinatie met een lift aan de achterzijde van het voertuig worden overwogen. De actieradius van deze voertuigen is echter nog niet voldoende om dieselbussen 1 op 1 te kunnen vervangen. De provincie gaat de komende tijd onderzoeken welke opties mogelijk zijn, door onder andere met buurtbusverenigingen en met vervoerders in gesprek te gaan. Voorop staat dat verduurzaming hier niet ten koste mag gaan van het voorzieningenniveau en de mogelijkheid en bereidheid van uitvoering van dit vervoer door de vrijwillige chauffeurs.

De provincie zal een aantal stallingen aan de concessiehouder beschikbaar te stellen. De concessiehouder mag onder voorwaarden aanvullende stallingen realiseren. De provincie gaat nader onderzoeken hoe stallingen van voldoende stroom kunnen worden voorzien, wanneer de netbeheerder dit niet kan leveren. Afhankelijk daarvan krijgt de ZE-transitie vorm, dit wordt in het ontwerp-PvE bepaald.

Daarnaast wil de provincie de transitie naar ZE ook met de buurtbussen maken. De provincie gaat daarover onder andere in gesprek met de buurtbusverenigingen.

## 5.2 Circulariteit

De provincie wil haar inkoopbeleid steeds verder verduurzamen en verwacht van de concessiehouder dat hij zich continu inzet voor maximaal hergebruik van producten, grondstoffen en materialen en voor de bescherming van natuurlijke hulpbronnen. In het Convenant Circulair Openbaar Vervoer hebben alle concessieverleners en concessiehouders afgesproken de volgende doelen uit het Toekomstbeeld OV 2040 als basisniveau te hanteren:

- Alle ov-aanbieders hanteren in 2030 bij aanleg, beheer en onderhoud en in de operatie de principes van circulariteit (vermindering van grondstoffen, substitutie van grondstoffen en vermindering van verliezen), en;
- De sector verbruikt de helft minder primaire abiotische grondstoffen bij de inflow in 2030 en is 100% circulair in 2050.

Deze doelen sluiten aan bij het Brabantse inkoopbeleid. Verder benoemen partijen in het convenant dat circulariteit in het ov ten dienste moet staan van reizigers en niet ten koste mag gaan van de dienstverlening.

In lijn met het Convenant Circulair Openbaar Vervoer wil de provincie dat de concessiehouder inzicht geeft in de mate van circulaire bedrijfsvoering in haar primaire processen. Daarbij verwacht de provincie dat de concessiehouder met name bij de aanschaf en instroom van nieuw materieel een bijdrage kan leveren aan de circulariteitsambitie en aan de hand van een materiaalpaspoort inzicht geeft in hoeverre gebruikte grondstoffen hernieuwbaar en natuurlijk ("biobased") zijn en of gebruikte materialen en onderdelen modulair en daardoor herbruikbaar zijn en/of een lange levensduur hebben. Gelet op de extra bussen die naar verwachting voor de schaa sprong van het ov nodig zullen zijn en de vervanging van de bussen die bij de start van de concessie van de huidige concessiehouder moet worden overgenomen (zie paragraaf 2.4.3), zal circulariteit een belangrijk ontwikkelaspect zijn tijdens de concessie.

De provincie verwacht dat de concessiehouder een bijdrage levert aan de circulariteitsambitie, met name bij de aanschaf en instroom van nieuw materieel inzicht geeft in de gebruikte materialen. De provincie verwacht daarbij dat de concessiehouder bij de instroom van nieuw materieel tijdens de concessie nieuwe ontwikkelingen op het gebied van circulariteit betreft.

## 5.3 Goed en sociaal werkgeverschap

De provincie hecht er grote waarde aan dat de concessiehouder zich als goed en sociaal werkgever opstelt. Een betrouwbare, veilige en klantgerichte uitvoering van het ov staat of valt met voldoende, vakbekwaam en gemotiveerd personeel. De concessiehouder is als werkgever primair verantwoordelijk voor personeelsbeleid en voor naleving van de geldende wet- en regelgeving, waaronder de CAO Openbaar Vervoer en het Rijtijdenbesluit. De provincie stelt op deze onderdelen geen aanvullende eisen.

Vanuit haar rol als opdrachtgever legt de provincie in deze concessie wel enkele accenten op thema's die bijdragen aan de kwaliteit en continuïteit van de dienstverlening en aansluiten bij provinciaal beleid. Dit betreft allereerst het borgen van voldoende personeel, niet alleen bij start van de concessie maar ook tijdens de concessie. De beoogde schaa sprong van het ov waarvoor extra buschauffeurs nodig zijn in combinatie met de vergrijzing onder buschauffeurs en de krappe arbeidsmarkt maken het noodzakelijk dat de concessiehouder blijvend aandacht heeft voor de werving van nieuw personeel; dus niet alleen bij de implementatie van de concessie, maar bij de implementatie van de ontwikkelstappen tijdens de concessie (zie paragraaf 3.2). Aandachtspunt is dat nieuw personeel inzetbaar is op de plekken waar uitbreiding van het ov-aanbod is gepland.

Daarnaast vraagt de provincie aandacht voor welzijn en duurzame inzetbaarheid van personeel en het bieden van kansen aan mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Deze aspecten worden in het PvE nader uitgewerkt, de basis hiervoor is het provinciaal SROI-beleid (Social Return on Investment).

De provincie verwacht van de concessiehouder blijvende aandacht voor de werving van personeel met het oog op de continuïteit en kwaliteit van de dienstverlening, ook na iedere ontwikkelstap in het kader van de schaa sprong van het ov. In het PvE en andere aanbestedingsdocumenten neemt de provincie eisen en wensen op gericht op goed en sociaal werkgeverschap die onder andere gebaseerd zullen zijn op het provinciaal SROI-beleid.

## 5.4 Veiligheid

### 5.4.1 Sociale veiligheid

Sociaal veilig ov is een belangrijke voorwaarde voor reizigers om gebruik van het ov te maken en is daarnaast relevant voor het welzijn van buschauffeurs. De provincie is zich er daarbij van bewust dat buschauffeurs, naast het besturen van de bus, ook service bieden en toezien op sociale veiligheid. Met betrekking tot dit laatste neemt de provincie eisen op in de concessie. Sociale veiligheid in en rond het ov is echter niet de verantwoordelijkheid van de concessiehouder alleen. De provincie verwacht dan ook dat de concessiehouder samenwerking opzoekt met bijvoorbeeld politie, NS en andere relevante partijen en afspraken vastlegt over sociale veiligheid op busstations en andere relevante locaties.

Zoals landelijk is afgesproken, houdt de provincie sociale veiligheid buiten de concurrentie tussen vervoerders. Daarom zal in het PvE concreet worden opgenomen wat van de aanstaande concessiehouder op dit vlak wordt verwacht en zal in de financiële bepalingen worden aangegeven welke subsidie de provincie daarvoor beschikbaar stelt. Gelet op de beoogde substantiële uitbreiding van het ov-aanbod tijdens de concessie verwacht de provincie dat het huidige budget van €700.000 voor sociale veiligheid niet langer toereikend zal zijn. De provincie houdt daarom rekening met een verhoging van de subsidie voor sociale veiligheid. Tijdens het opstellen van het PvE organiseert de provincie een marktraadpleging Sociale Veiligheid. Hierin bespreekt de provincie met vervoerders de eisen op het gebied van sociale veiligheid en het budget dat daarvoor nodig is.

Ten slotte overweegt de provincie op HOV-trajecten een open-instapregime in te voeren om halteertijd te besparen en de kwaliteit van het ov te verhogen (zie paragraaf 3.1). De komende maanden zal de provincie de mogelijke gevolgen van een open-instapregime voor de sociale veiligheid van het ov nader onderzoeken. De provincie betreft daarbij ervaringen met een open-instapregime elders in Nederland en input van vervoerders tijdens de marktraadpleging Sociale Veiligheid.

De provincie voorziet een belangrijke rol voor de concessiehouder bij de waarborging van de sociale veiligheid in en rond het openbaar vervoer. De provincie overweegt daarbij extra middelen voor sociale veiligheid beschikbaar te stellen vanwege de beoogde substantiële uitbreiding van het ov-aanbod en onderzoekt daarbij de gevolgen van een eventuele introductie van een open-instapregime voor de sociale veiligheid.

#### 5.4.2 Verkeersveiligheid

De provincie hecht grote waarde aan verkeersveiligheid gelet op de ambitie om het aantal verkeersslachtoffers naar nul te brengen. De provincie verwacht dat de concessiehouder proactief maatregelen in en rond het materieel treft die ongevallen bij de uitvoering van het ov zoveel mogelijk voorkomen en voertuigen die instromen voorziet van de nieuwste systemen ten behoeve van veiligheid. Daarnaast dient de concessiehouder aandacht te hebben voor de rijvaardigheid en het rijgedrag van chauffeurs. Ten slotte heeft de concessiehouder een signalerende functie bij het identificeren van veiligheidsknelpunten in het concessiegebied. Tegelijkertijd verwacht de provincie van wegbeheerders dat zij bij het treffen van verkeersveiligheidsmaatregelen een zekere mate van prioriteit geven aan de bus en de doorstroming op orde houden.



De provincie verwacht dat de concessiehouder proactief bijdraagt aan de ambitie om het aantal verkeersdoden naar nul te brengen door voertuigen van de nieuwste veiligheidssystemen te voorzien, door blijvend aandacht te besteden aan rijvaardigheid en rijgedrag van chauffeurs en door veiligheidsknelpunten direct bij de betreffende wegbeheerder te melden.

#### 5.4.3 Digitale veiligheid

In het ov wordt meer en meer gebruik gemaakt van digitale oplossingen voor bijvoorbeeld het plannen, boeken en betalen van reizen. Ook in stallingen en materieel worden steeds meer digitale toepassingen gebruikt, waarbij sprake is van toenemende aandacht voor mogelijke invloeden van buitenlandse leveranciers van

materieel. Daarmee neemt het belang van digitale veiligheid toe, zowel als het gaat om de bescherming van (persoons)gegevens als om het voorkomen dat derden ongeoorloofd toegang tot digitale systemen krijgen.

De provincie verwacht van de concessiehouder dat hij proactief bijdraagt aan de digitale veiligheid van het ov. Uiteraard moet de concessiehouder voldoen aan wetgeving op het gebied van de bescherming van persoonsgegevens en moet hij in dat kader zorgvuldig omgaan met reizigersdata. Daarnaast dient de concessiehouder voorbereid te zijn op eventuele digitale aanvallen door maatregelen te treffen om systemen te beschermen tegen digitale aanvallen en protocollen op te stellen waarin is beschreven hoe de concessiehouder handelt om het effect van een digitale aanval voor reizigers en de uitvoering van het ov zoveel mogelijk te beperken.

Bij vermoeden van mogelijke invloed op nationale veiligheidsbelangen zal de provincie een risicoanalyse uitvoeren om te beoordelen of de aanbesteding of uitvoering van de concessie aan de nationale veiligheid raakt. Wanneer dit het geval (b)lijkt te zijn houdt de provincie hier bij het opstellen van de eisen rekening mee, respectievelijk verwacht de provincie dat de concessiehouder passende maatregelen neemt om de veiligheidsrisico's zoveel mogelijk te beperken.

De provincie verwacht dat de concessiehouder bijdraagt aan een veilige toepassing van digitale systemen in het ov door deze systemen te beschermen tegen aanvallen van buitenaf en door bescherming van de met deze systemen gegenereerde (persoons)gegevens.

## 5.5 Innovatief

Gezien de looptijd van de concessie tot de zomer van 2042 en de ontwikkelingen die in deze periode voorzien zijn is het belangrijk om steeds in te kunnen spelen op innovaties en technische ontwikkelingen op bijvoorbeeld het gebied van materieel, reisinformatie, betaalwijzen en digitalisering. De provincie wil de ontwikkelstappen tijdens de concessie (zie paragraaf 3.2) benutten om innovaties op deze en andere gebieden te implementeren of, in samenwerking met andere partijen, pilots te doen.

In de mobiliteitssector is toenemende aandacht voor autonoom ov, en de provincie volgt de ontwikkelingen rond autonoom rijden met interesse. Marktpartijen verwachten dat autonoom vervoer een grote rol zal gaan spelen tijdens de looptijd van de concessie. De implementatie van autonoom vervoer, zonder chauffeur, kan bijvoorbeeld de gevolgen van arbeidsmarktkrapte helpen verlichten. De mogelijkheden voor toepassing van autonoom ov worden echter in belangrijke mate bepaald door (inter)nationale regelgeving over toelating van voertuigen.

De provincie verwacht dat verschillende innovaties, waaronder autonoom vervoer, een rol gaan spelen gedurende de looptijd van de concessie. Het is te vroeg om nu in detail te bepalen op welke manier deze ontwikkelingen een plek zullen krijgen, daarom bouwt de provincie flexibiliteit in de concessie in om innovaties bij de start en tijdens de looptijd van de concessie mogelijk te maken. Van de concessiehouder wordt verwacht dat hij actief meedenkt over en zelf voorstellen doet voor het implementeren van innovatieve oplossingen.

## 6. Partnerschap vanuit eigen verantwoordelijkheden

Nog meer dan bij de concessies West- en Oost-Brabant al het geval is, is goede samenwerking tussen alle betrokken partijen een voorwaarde om van de concessie Zuidoost een succes te maken. Naast provincie (beleidsmaker, concessieverlener en wegbeheerder) en concessiehouder gaat het dan om gemeenten (beleidsmaker en wegbeheerder) en grote publieke en private partijen (werkgevers). Door elkaar tijdig over ontwikkelingen in het concessiegebied te informeren en samen te bedenken hoe het ov-aanbod het beste op deze ontwikkelingen kan inspelen, kan de schaa sprong adaptief vorm krijgen, waarbij tegelijkertijd eventuele risico's voor partijen zoveel mogelijk kunnen worden beperkt. De provincie zet daarom in op partnerschap bij de doorontwikkeling van de concessie. Iedere partij heeft daarbij zijn eigen rol en verantwoordelijkheden.

### 6.1 Doorontwikkeling in partnerschap: provincie en concessiehouder

#### 6.1.1 Rol en verantwoordelijkheden provincie

Als concessieverlener heeft de provincie een sturende rol op het ov-aanbod, zowel in de aanbesteding als bij de doorontwikkeling van het ov-aanbod tijdens de concessie. Deze rol reikt verder dan het busvervoer. Als regisseur van het systeem van gedeelde mobiliteit stuurt de provincie op samenhang tussen het ov, *Bravoflex* en andere vormen van gedeelde mobiliteit. De provincie stelt kaders voor de onderlinge afstemming van aanbod, overstappen, reisinformatie, boeken en betalen, en bewaakt de samenhang tussen de verschillende contracten en concessies, waaronder met de aangrenzende concessie Oost-Brabant.

Daarnaast is de provincie medeopdrachtgever van meerdere grote mobiliteits- en infrastructuurprojecten in de regio, zoals de realisatie van de MMK en de ontwikkeling van Brainporthubs. Vanuit die rol zorgt zij voor afstemming tussen deze projecten en de concessie, zodat investeringen elkaar versterken en het ov hier optimaal van kan profiteren.

Op strategisch niveau zorgt de provincie bovendien voor afstemming binnen het ov met externe partners, zoals naburige provincies (onder andere Limburg), Vlaanderen, het Rijk, NS en ProRail. Deze afstemming richt zich onder meer op concessiegrensoverschrijdende lijnen en uitlopers, de samenhang tussen bus en spoor, de realisatie van het toekomstbeeld ov in Zuid-Nederland (OV in 2040: de zuidelijke hink-stap-sprong) en het bewaken van de relatie met lopende en nieuwe programma's en verkenningen zoals het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), de Multimodale Mobiliteitsagenda (MMA) en het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP).

Wat de concessie Zuidoost-Brabant onderscheidt van andere concessies is dat in de regio Zuidoost-Brabant de komende jaren uitzonderlijk veel ruimtelijke, economische en infrastructurele ontwikkelingen samenkomen. Dat vraagt om een provincie die niet alleen kaders stelt, maar ook actief coördineert en verbindt.

De provincie neemt bij de doorontwikkeling van de concessie een regisseursrol in om te kunnen sturen op de schaa sprong van het ov en op de samenhang met ov-gerelateerde projecten en investeringen in het concessiegebied. Zo draagt het ov maximaal bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio en de doelen die de provincie met de concessie nastreeft.

### 6.1.2 Rol en verantwoordelijkheden concessiehouder

De concessiehouder is primair verantwoordelijk voor de ontwikkeling en uitvoering van het ov in het concessiegebied Zuidoost-Brabant. Hij is verantwoordelijk voor de dagelijkse exploitatie van het ov en draagt daarbij, net als in de andere Brabantse concessies, de opbrengstverantwoordelijkheid. Van de concessiehouder wordt verwacht dat hij actief werkt aan het vergroten van het ov-gebruik door bestaande reizigers te behouden maar vooral ook nieuwe reizigers te stimuleren om met het ov te gaan reizen, onder meer met een aantrekkelijk, betrouwbaar en begrijpelijk aanbod, door actieve inzet op marketing en klantbenadering en door goed te anticiperen op de komst van nieuwe inwoners en werknemers. Daarnaast verwacht de provincie van de concessiehouder een proactieve houding richting wegbeheerders (zie paragraaf 6.2.2).

Wat de concessie Zuidoost-Brabant onderscheidt van de concessies West- en Oost-Brabant, is de grote mate van onzekerheid over de snelheid en omvang van de ruimtelijke en economische ontwikkelingen gedurende de looptijd van de concessie. Van vervoerders kan niet gevraagd worden om voor hun inschrijving de gevolgen van deze ontwikkelingen voor reizigersaantallen en bijbehorende opbrengsten tot aan het einde van de concessie nauwkeurig te voorspellen en daarbij aan te geven wat dit betekent voor het ov-aanbod. De invloed van de concessiehouder op het tempo waarmee deze ontwikkelingen zich voordoen is daarvoor te klein. De provincie verwacht wel dat de concessiehouder bereid en in staat is zijn ov-aanbod continu aan te passen aan een gewijzigde situatie, in het bijzonder aan de implementatie van iedere volgende fase van de schaa sprong (zie paragrafen 3.2 en 7.2).

De provincie kiest bewust voor een gedeelde omgang met onzekerheden over de ontwikkelingen in het concessiegebied Zuidoost-Brabant en daarmee voor een zekere mate van risicodeling tussen provincie, concessiehouder en waar mogelijk andere betrokken partijen. Daar staat tegenover dat de provincie van de concessiehouder verwacht dat hij transparant, proactief en adaptief opereert door inzichten te delen, kansen en risico's tijdig te signaleren en samen met de provincie het ov-aanbod bij te sturen wanneer ontwikkelingen daarom vragen. Deze open en samenwerkingsgerichte houding is een essentiële voorwaarde voor het succesvol realiseren van de gefaseerde schaa sprong tijdens de concessie.

### 6.1.3 Doorontwikkeling in partnerschap

De concessiehouder vervult zijn rol nadrukkelijk in nauw overleg met andere partijen. De provincie is daarbij betrokken als concessieverlener én als regisseur van het systeem van gedeelde mobiliteit. Vanuit deze regierol stuurt de provincie op samenhang tussen de verschillende vervoerwijzen en op de integratie van informatie, boeken en betalen. De concessiehouder levert hieraan een actieve bijdrage en werkt mee aan de ontwikkeling en doorontwikkeling van verbindende schakels binnen het mobiliteitssysteem, zoals benoemen en bedienen van kansrijke mobiliteitshubs en het faciliteren van MaaS-oplossingen. Afstemming hierover vindt plaats in het Regieteam Gedeelde Mobiliteit en het Tactisch Ontwikkelteam.

De provincie is, vanuit haar regierol, voorzitter van het Regieteam Gedeelde Mobiliteit. Naast de concessiehouder nemen hierin structureel deel: de opdrachtgevers van *Bravoflex*, het Reizigersoverleg Brabant, de gemeenten Eindhoven en Helmond en de MRE. In afstemming met de direct betrokken deelnemers stelt de provincie binnen dit regieteam de kaders vast voor de rol van de concessiehouder bij de doorontwikkeling van de concessie waaronder de realisatie van de volgende fase van de beoogde schaa sprong, het initiëren van pilots, het integreren van vormen van deelmobiliteit en de communicatie over gedeelde mobiliteit.

De concessiehouder is voorzitter en secretaris van het Tactisch Ontwikkelteam. Andere leden van het Tactisch Ontwikkelteam zijn de provincie, het Reizigersoverleg Brabant, de gemeenten Eindhoven en Helmond en de MRE. De concessiehouder betreft hen via het Tactisch Ontwikkelteam bij de totstandkoming van het

ontwikkelplan voor iedere volgende fase van de schaa sprong en de onderliggende plannen, waaronder het exploitatieplan, en bij de verdere uitwerking van ontwikkelvoorstellen. De concessiehouder zorgt dat deze plannen passen binnen de door de provincie vastgestelde kaders.

Voor de directe samenwerking binnen de concessie Zuidoost-Brabant hanteert de provincie dezelfde overlegstructuur als bij de recent aanbestede concessies West- en Oost-Brabant. Deze structuur biedt een beproefd kader voor samenwerking en afstemming en sluit aan bij de rolverdeling van partijen bij de doorontwikkeling van de concessie.

## 6.2 Doorontwikkeling in partnerschap: samen met gemeenten

### 6.2.1 Gemeente als beleidsmaker

Voor het succes van de concessie Zuidoost-Brabant is de inbreng van gemeenten van groot belang. Omgekeerd speelt het ov een steeds belangrijker rol bij de realisatie van ruimtelijke plannen van gemeenten, met name in het stedelijk gebied, waar verstedelijking, bereikbaarheid en leefbaarheid sterk met elkaar samenhangen. De concessie kan daarmee een wezenlijke bijdrage leveren aan de ruimtelijke ontwikkeling van de regio en aan de gewenste transitie naar duurzame mobiliteit.

Voor het tempo en de omvang van de beoogde schaa sprong van het ov is het gemeentelijk mobiliteitsbeleid een belangrijke randvoorwaarde, bijvoorbeeld waar het gaat om parkeernormen, verkeerscirculatie, beschikbaarheid en kwaliteit van specifieke ov-infrastructuur en de inrichting van de openbare ruimte in combinatie met een gebiedsgerichte invulling van samenhangend mobiliteitssysteem dat bestaat uit actieve vormen van mobiliteit (fietsen en lopen), deelmobiliteit, het ov en de auto. Denk bijvoorbeeld aan het ontmoedigen van bezoekers om met de auto naar de binnenstad te komen in combinatie met uitbreiding van het aantal P+R-voorzieningen aan de rand van de stad. Het aflopen van contracten voor parkeergarages in de binnenstad in 2035 biedt daarbij mogelijkheden om het autogebruik richting binnenstad verder te ontmoedigen ten gunste van het ov.

De provincie wil de positie van het ov in de nieuwe concessie nadrukkelijker borgen in regionale overlegstructuren op het snijvlak van ruimte en mobiliteit en gaat hierover in gesprek met de MRE. Daarbij verwacht de provincie van gemeenten dat zij tijdig duidelijkheid geven over relevante ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen, zodat bij de doorontwikkeling van de concessie zo goed mogelijk kan worden aangesloten bij de feitelijke behoefte van inwoners en bezoekers van de regio. Tot de vaststelling van het definitieve PvE (zie paragraaf 7.3) blijft de provincie met gemeenten in gesprek over het verstrekken van accurate informatie aan inschrijvers.

Gezien de grote dynamiek in de regio en de gefaseerde opzet van de concessie, hecht de provincie waarde aan adaptieve samenwerking met gemeenten tijdens de looptijd van de concessie. De provincie wil bestaande overlegstructuren continueren en deze benutten voor het (jaarlijks) actualiseren van voorziene ontwikkelingen en voor het stellen van prioriteiten. Zelf zal de provincie gemeenten op ambtelijk en bestuurlijk niveau betrekken bij de overgang naar een volgende fase in het kader van de schaa sprong, mede vanwege de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuurprojecten.

De provincie wil de samenwerking met gemeenten op strategisch niveau intensiveren en verankeren, in lijn met de visie en ambities van de MRE. Door ov structureel te verbinden aan ruimtelijke en mobiliteitskeuzes wil de provincie samen met gemeenten sturen op ontwikkeling van een samenhangend mobiliteitssysteem in de regio, waarbij het ov een dragende rol speelt in de bereikbaarheid en leefbaarheid van met name de stedelijke gebieden.

### **6.2.2 Gemeente als wegbeheerder**

Gemeenten vervullen als wegbeheerder een cruciale rol bij de doorontwikkeling van de concessie. Om de beoogde schaa sprong van het ov te realiseren, zal het lijnennet gedurende de looptijd van de concessie in een aantal fasen worden doorontwikkeld. Dit vraagt niet alleen om nieuwe ov-infrastructuur, maar ook om gerichte verbeteringen aan bestaande (ov-)infrastructuur, met als doel een betere doorstroming en een hogere snelheid en betrouwbaarheid van het ov. Veel van deze ambities en afspraken zijn al vastgelegd in het Meerjarig Multimodaal Mobiliteitspakket (MMMP). Voor de realisatie van ov-infrastructuur als gevolg van voorstellen van de nieuwe concessiehouder is cofinanciering via het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) mogelijk.

Van de concessiehouder wordt een proactieve houding richting wegbeheerders verwacht door knelpunten in doorstroming en betrouwbaarheid tijdig te signaleren, het belang van het ov nadrukkelijk op de agenda te zetten en gemeenten te betrekken bij het ontwikkelen van nieuwe routes en lijnvoeringen. Deze actieve rol is noodzakelijk om het ov, zeker in een periode van sterke groei en veel werkzaamheden, betrouwbaar en aantrekkelijk te houden voor reizigers. De provincie verwacht daarnaast van de concessiehouder dat hij wegbeheerders (gevraagd en ongevraagd) adviseert over planning en aanpak van wegwerkzaamheden, teneinde negatieve gevolgen voor reizigers en dienstregeling te voorkomen. Omgekeerd mag de concessiehouder van wegbeheerders verwachten dat zij de kwaliteit van hun infrastructuur op orde hebben en houden zodat snelheid en betrouwbaarheid van het ov geborgd is.

De provincie signaleert dat doorstroming, ook op vrije busbanen, niet vanzelfsprekend is. Dit vraagt om blijvende aandacht van alle betrokken partijen. In dit kader wil de provincie na overleg met gemeenten en concessiehouder een ov-hoofdinfrastructuur aanwijzen waar een groot deel van de uitbreiding van het ov-aanbod zal plaatsvinden. De provincie streeft ernaar om met de betreffende wegbeheerders afspraken te maken over de gegarandeerde beschikbaarheid van snelle, goed doorstromende ov-hoofdinfrastructuur.

Ten slotte zal, net als in de concessies West- en Oost-Brabant, een zorgvuldige afweging moeten worden gemaakt bij verstoringen en omleidingen als gevolg van werkzaamheden. Over de beschikbaarheid en kwaliteit van deze infrastructuur, ook tijdens werkzaamheden, wil de provincie separate afspraken met wegbeheerders, concessiehouder en uitvoerende partijen maken, zodat het ov zo goed mogelijk kan (blijven) functioneren.

De provincie wil de samenwerking tussen de concessiehouder en wegbeheerders intensiveren en verankeren. Van de concessiehouder verwacht de provincie een proactieve rol richting wegbeheerders door knelpunten in doorstroming en betrouwbaarheid te signaleren en te agenderen. En de provincie verwacht dat wegbeheerders de beschikbaarheid en kwaliteit van (ov-)infrastructuur op orde hebben en houden en in overleg met de concessiehouder en de uitvoerder hiervan zorgt dat ook bij werkzaamheden het ov zo goed mogelijk blijft functioneren om opbrengstenderving zoveel mogelijk te beperken.

## 6.3 Samenwerking met grote publieke en private partijen

Naast provincie, concessiehouder en gemeenten spelen ook grote publieke en private partijen een belangrijke rol bij het versterken van het ov in Zuidoost-Brabant. Op dit moment zijn er al afspraken tussen de gemeente Eindhoven en de huidige concessiehouder die aantoonbaar bijdragen aan het gebruik en de maatschappelijke functie van het ov, zoals afspraken rondom P+R-voorzieningen en de regeling voor sociale minima in Eindhoven (zie paragraaf 4.7). Daarbovenop ziet de provincie kansen om de samenwerking met andere partijen verder uit te breiden. Zo kan een bijdrage van Eindhoven Airport aan kaartverkoop of reisinformatie het gebruik van het ov door internationale reizigers stimuleren. Ook verkent de provincie of samenwerking met partijen als PSV kan bijdragen aan het vergroten van de ov-capaciteit bij grote evenementen. Verder wil de provincie mede met het oog op de Brainportlijnen met potentiële grootzakelijke klanten en werkgevers zoals ASML het gesprek aangaan over gebruiksprognoses en eventuele opbrengstgaranties of een financiële bijdrage om uitbreiding van het ov-aanbod naar deze locaties te versnellen.

Meer zekerheid over bijdragen van derden op het moment van aanbesteding vergroot de mogelijkheden om de beoogde schaa sprong van het ov daadwerkelijk te realiseren. Tegelijkertijd roept dit vragen op over de rolverdeling tussen provincie en concessiehouder. Zijn opbrengstverantwoordelijkheid stimuleert de concessiehouder om tijdens de concessie samenwerkingen met deze partijen aan te gaan en zo nieuwe geldstromen aan te boren. Maar het volledig beleggen van deze opgave bij de concessiehouder kan leiden tot ongewenst strategisch gedrag bij de aanbesteding in de zin dat vervoerders die bereid zijn een onverantwoord groot risico te lopen een grotere kans maken om de aanbesteding te winnen. De provincie wil daarom zorgvuldig omgaan met deze factor in de aanbesteding.

De provincie kiest ervoor om voorafgaand aan de start van de aanbesteding al zoveel mogelijk met publieke en private partijen afspraken te maken over gebruiksgaranties en/of financiële bijdragen die uitbreidingen van het ov-aanbod versneld mogelijk maken in plaats van dit tijdens de aanbesteding via concurrentie tussen vervoerders te laten verlopen. Zo ontstaat meer financiële zekerheid, een gelijk speelveld bij de aanbesteding en meer ruimte om publieke en private partijen doelgericht te betrekken bij het realiseren van de beoogde schaa sprong van het ov.

## 7. Aanbesteding en implementatie

### 7.1 Openbare procedure zonder onderhandeling

De provincie zal vervoerders bij de aanbesteding van de concessie enerzijds uitdagen om voor het beschikbare subsidiebedrag de hoogst mogelijke kwaliteit te bieden en anderzijds vragen om de provincie te overtuigen dat zij de beste partij zijn voor de doorontwikkeling van het ov-aanbod tijdens de concessie. De provincie hecht er in dat kader veel belang aan dat vervoerders een goed beeld hebben van de doelen, eisen en wensen van de provincie en dit weten om te zetten in concrete toezeggingen bij start en tijdens de looptijd van de concessie.

Bij de aanbesteding van de concessies West- en Oost-Brabant heeft de provincie gekozen voor een aanbestedingsprocedure waarbij interactie tussen de provincie en vervoerders tijdens de inschrijvingsfase mogelijk is: de openbare procedure met onderhandeling. Hoewel de ervaringen positief waren kiest de provincie voor de aanbesteding van de concessie Zuidoost-Brabant voor de openbare procedure zonder onderhandeling, omdat de doorlooptijd van deze procedure korter is. Tijdens een marktconsultatie die de provincie ter voorbereiding op de aanbestedingsstrategie heeft georganiseerd gaven alle deelnemers echter aan dat tussen de geplande startdatum van de aanbestedingsprocedure en de start van de concessie onvoldoende tijd voor de implementatie van de concessie overblijft wanneer gekozen wordt voor een openbare procedure mét onderhandeling.

Op de aanbesteding van de concessie is de PSO-verordening van toepassing. Op onderdelen (waaronder uitsluitingsgronden) zoekt de provincie aansluiting bij de Aanbestedingswet 2012.

### 7.2 Implementatie

De provincie hecht groot belang aan een tijdige en kwalitatief goede implementatie van de nieuwe ov-concessie. Eerdere concessiestarts hebben laten zien dat een onvoldoende voorbereide overgang kan leiden tot een onbetrouwbare dienstverlening in de beginfase, met klachten van personeel en reizigers en negatieve media-aandacht tot gevolg. Dit schaadt het imago van het ov en belemmert het herstel en de groei van het gebruik. Bij de voorbereiding van de aanbesteding zal daarom expliciet aandacht zijn voor de mogelijkheid om veranderingen tijdig en goed te implementeren, waarbij de provincie leerervaringen uit eerdere implementaties in West- en Oost-Brabant en bij andere opdrachtgevers betreft. Deze lessen worden benut om eisen, processen en verwachtingen beter op elkaar af te stemmen.

Uit de marktconsultatie blijkt dat bovenstaande problemen vaak samenhangen met externe en structurele factoren, zoals netcongestie en beperkte beschikbaarheid van stroom, personeelsschaarste, leveringsproblemen van (zero-emissie) bussen en een te korte periode tussen gunning en start van de concessie. Daarnaast spelen de toenemende complexiteit van concessies en het doorvoeren van veel veranderingen bij de start een rol. Daarbij werd aangegeven dat een langere implementatieperiode – van circa 1,5 jaar – en een intensievere samenwerking tussen provincie en concessiehouder noodzakelijk zijn om de kans op vergelijkbare problemen bij de concessie Zuidoost-Brabant te verkleinen. Zoals tabel 2 echter toont is ook nu de provincie voor een openbare procedure zonder onderhandeling kiest een implementatietijd van 1,5 jaar echter niet realiseerbaar.

Belangrijk bij dit alles is dat in geval van de concessie Zuidoost-Brabant de implementatie zich niet beperkt tot de start van de concessie. Door de gefaseerde opzet van de schaa sprong zal gedurende de gehele looptijd van

de concessie sprake zijn van het implementeren van opeenvolgende ontwikkelfasen. Implementatie van veranderingen is daarmee in geval van de concessie Zuidoost-Brabant niet een eenmalige opgave, maar een continu proces dat vraagt om blijvende aandacht, flexibiliteit en samenwerking tussen provincie en concessiehouder (zie ook paragrafen 3.2, 5.3 en 6.1).

Gelet op het voorgaande verlangt de provincie dat vervoerders in hun inschrijving niet alleen concrete en haalbare toezeggingen doen, maar daarnaast een concreet en realistisch plan van aanpak voor de implementatie van die toezeggingen opnemen zowel als het gaat om de periode voor de start als tijdens de concessie. De provincie overweegt daarbij om het implementatieplan een grotere rol bij de selectie van de nieuwe concessiehouder te laten spelen dan bij de aanbestedingen van de concessie West- en Oost-Brabant het geval was.

### 7.3 Vervolgstappen na aanbestedingsstrategie

Na vaststelling van de aanbestedingsstrategie werkt de provincie de strategische keuzes uit in een PvE, waarin minimale kwaliteits- en uitvoeringsvereisten voor de concessiehouder worden vastgelegd. Het PvE biedt garanties voor reizigers, maar laat bewust ruimte voor vervoerders om zich te kunnen onderscheiden door het bieden van extra kwaliteit en om tijdens de concessie flexibel in te kunnen spelen op (on)voorziene ontwikkelingen.

Een ontwerpversie van het PvE wordt voor advies/reactie voorgelegd aan gemeenten, het Reizigersoverleg Brabant en andere belanghebbenden. Parallel organiseert de provincie een marktconsultatie om de haalbaarheid, betaalbaarheid en risico's van de eisen te toetsen en om de kwaliteit van de aanbestedingsstukken te verbeteren. Adviezen en reacties worden opgenomen in een reactienota en waar relevant verwerkt in het definitieve PvE.

Tegelijkertijd stelt de provincie de aanbestedingsdocumenten, waaronder de aanbestedingsleidraad met daarin de selectie- en gunningscriteria op basis waarvan wordt bepaald welke vervoerder de concessie mag gaan uitvoeren, een concept-concessiebesluit en de financiële bepalingen. Na vaststelling van de aanbestedingsdocumenten start de Europese aanbestedingsprocedure. Na beoordeling van de inschrijvingen volgt een gunningsbesluit en start daarmee de implementatieperiode waarin de nieuwe concessiehouder zich voorbereidt op de uitvoering de nieuwe ov-concessie Zuidoost-Brabant. Deze concessie start op 15 juli 2029.

Tabel 2 geeft de vervolgstappen in de tijd weer. De planning is onder voorbehoud van wijzigingen.

Wat	Wanneer
Vaststelling Aanbestedingsstrategie	23 juni 2026
Vrijgave ontwerp-PvE, ingang reactietermijn	4 november 2026
Einde reactietermijn	16 december 2026
Vaststelling aanbestedingsdocumenten (inclusief definitief PvE)	Juni 2027
Start aanbestedingsprocedure	Juni 2027
Sluitingsdatum indienen inschrijving	December 2027
Gunning	Maart 2028
Einde bezwaartermijn (gunning onherroepelijk)	Mei 2028
Start nieuwe concessie	15 juli 2029

Tabel 2: Planning aanbesteding concessie Zuidoost-Brabant