

Concessie Zuidoost-Brabant

Toelichting bij ontwerp-Programma van Eisen

Provincie Noord-Brabant

Aanbesteding openbaar vervoer Zuidoost-Brabant 2029-2042

Het openbaar vervoer wordt in concessies aanbesteed. Een concessie is een gebied waar één OV-bedrijf het alleenrecht, en tevens de plicht, heeft om voor een bepaalde periode lijngebonden openbaar vervoer per bus aan te bieden. In Noord-Brabant zijn Gedeputeerde Staten bevoegd om concessies voor openbaar vervoer per bus in de provincie te verlenen. Brabant is opgedeeld in drie concessiegebieden: West-Brabant, Oost-Brabant en Zuidoost-Brabant. Momenteel bereidt de provincie de aanbesteding voor concessiegebied Zuidoost-Brabant voor.

De huidige, aan Hermes Groep N.V. verleende concessie, is in december 2016 gestart. Deze concessie zou in december 2026 eindigen, maar is in september 2024 vanwege de nasleep van de coronapandemie met 2,5 jaar verlengd. 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.



Gedeelde mobiliteit

In Zuidoost-Brabant kan iedereen van halte naar halte met minimaal één mobiliteitsvorm van gedeelde mobiliteit) reizen. Dit kan een bus zijn, maar bijvoorbeeld ook Bravoflex, een deelsysteem of het meerijden met iemand. Door een goed ontwikkeld vervoersysteem kan de reiziger altijd met maximaal één overstap de dichtstbijzijnde grotere knooppunten bereiken. Hier vertrekken ook 's avonds laat en in het weekend nog bussen en treinen. Het lijngebonden busvervoer (inclusief de buurtbussen) is onderdeel van de OV-concessie. Met Bravoflex kunnen reizigers van haltes naar overstappunten op lijnbussen reizen. Hierdoor zijn alle haltes, ook als er geen lijnbussen (meer) rijden, 's tot avonds laat en in het weekend bereikbaar. Zij moeten Bravoflex zelf reserveren, via een app of telefonisch.

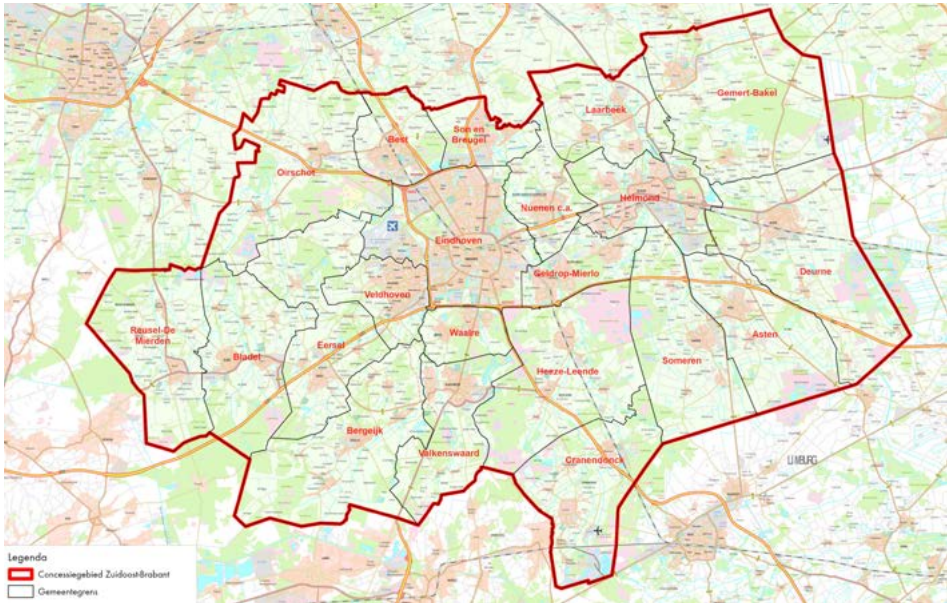


De concessie Zuidoost-Brabant

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 (per 1 januari 2028 zullen de gemeenten Best en Oirschot fuseren tot de gemeente Best-Oirschot).

In totaal omvat het concessiegebied op dit moment ruim 815.000 inwoners en 450.000 banen, waarbij de komende jaren een forse groei is voorzien. De stadslijnen in en rond Eindhoven zijn goed voor ongeveer de helft van het openbaar busvervoer in de concessie (uitgedrukt in dienstregelingsuren) en vervoeren bijna 70% van alle reizigers binnen het concessiegebied.

Met zo'n 40.000 busreizigers per dag is het busstation in Eindhoven veruit het belangrijkste knooppunt in het concessiegebied. Hier komen meerdere bundels van buslijnen uit verschillende richtingen samen. Het betreft zowel lijnbundels naar belangrijke attractiepunten (Eindhoven Airport, Veldhoven De Run/MMC) als lijnbundels naar de (grotere) kernen in de regio. Daarnaast is sprake van een sterke lijnbundel vanuit concessie Oost-Brabant ('s-Hertogenbosch, Oss, Uden/Veghel). Het concessiegebied kent met bijvoorbeeld De Kempen en De Peel ook enkele uitgestrekte, meer landelijke gebieden, waar reguliere lijnen over het algemeen minder vaak rijden door lagere reizigersaantallen en grote afstanden. Hier is een grotere rol weggelegd voor flexibele vervoersvormen. Ten slotte faciliteert de huidige concessiehouder een netwerk van 17 buurtbuslijnen die de kleine kernen onderling verbinden en aansluiten op de grotere kernen. De buurtbussen worden bestuurd door vrijwilligers, meestal bewoners van het gebied waar de lijn rijdt.w



Kaart concessiegebied Zuidoost-Brabant

Programma van Eisen

In het Programma van Eisen (PvE) worden de ambities van de provincie vertaald naar concrete aanwijzingen voor de exploitant van het openbaar vervoer (de concessiehouder).

Het PvE bevat de eisen waaraan het aanbod van de concessiehouder altijd moet voldoen, bijvoorbeeld waar en tot hoe laat een bus rijdt of over welke reisinformatie reizigers kunnen beschikken. Het PvE biedt garanties aan reizigers en andere belanghebbenden over het minimum kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer. Dit minimum kwaliteitsniveau ligt lager dan zowel het huidige aanbod in het concessiegebied als het verwachte aanbestedingsresultaat. De provincie kiest hiervoor om vervoerders de mogelijkheid te bieden zich bij de aanbesteding van andere inschrijvers te onderscheiden op basis van de extra kwaliteit/extra OV aanbod die zij bieden ter invulling van de vervoersbehoeften van (potentiële) reizigers in het concessiegebied. Bij het opstellen van het PvE betrekt de provincie de mening van belanghebbenden, zoals reizigers, de gemeenten in het concessiegebied en het Reizigersoverleg Brabant. Dit doet de provincie door eerst een ontwerpversie van het PvE openbaar te maken. Iedereen kan daarop reageren. Gedeputeerde Staten zullen bij het vaststellen van het definitieve PvE alle reacties individueel beantwoorden in de Nota van Beantwoording.



Doelen van de aanbesteding

In december 2018 heeft de provincie Noord-Brabant in samenspraak met reizigers en deskundigen de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' opgesteld.

De wereld van mobiliteit is flink in verandering. Het mobiliteitsbeleid van de provincie, en hoe we achterblijven. We willen toe naar de slimste en duurzaamste mobiliteitssysteem van Europa, waarin de reiziger centraal staat, met een passend aanbod voor alle reizigers. Dit gaan we samen met onze partners vormgeven. Zo houden we Brabant bereikbaar, zorgen we voor een sterke economie en kunnen mensen blijven meedoen aan de samenleving.

Met de nieuwe concessie zetten we deze transitie in gang. We streven naar:

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

Een schaalsprong van het ov passend bij de groei van de regio

Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen zal tijdens de looptijd van de concessie fors toenemen. Dit vraagt om een schaalsprong van het openbaar vervoer: 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 het 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.



Een robuust en begrijpelijk ov-aanbod als basis

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 in Eindhoven, omvat. Gezamenlijk moeten deze vervoersvormen een samenhangend, betrouwbaar en toegankelijk systeem vormen. De ov-concessie bevat alleen lijngebonden ov per bus. 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 betaalgemak en duidelijke en accurate reisinformatie 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.

Duurzaam, verantwoord en vernieuwend ov

De provincie vindt 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 (bijvoorbeeld ook digitale veiligheid) en goed werkgeverschap. Ten slotte biedt de gefaseerde aanpak van de schaalsprong 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.

De komende periode is in het concessiegebied een aantal ontwikkelingen voorzien die kansen bieden voor het ov. Zo breidt het aantal arbeidsplaatsen aan de westflank fors uit en is nieuwe infrastructuur voor het openbaar vervoer voorzien richting Veldhoven en de High Tech Campus (HOV4). Ook worden nieuwe busstations gebouwd in Veldhoven en bij de nieuwe campus van ASML bij BIC-Noord. Op de iets langere termijn is natuurlijk de bouw van het nieuwe ondergrondse busstation bij Eindhoven CS een grote kans om het ov een verdere impuls te geven.



Reageren op het ontwerp-Programma van Eisen

Een ontwerpversie van het PvE wordt tussen 4 november en 16 december 2026 voor advies/reactie aan onder andere het Reizigersoverleg Brabant en gemeenten voorgelegd en ter informatie aan Provinciale Staten aangeboden.

Ook kunnen reizigers, bedrijven, instellingen en belangenorganisaties op het ontwerp-PvE reageren. Daarnaast organiseert de provincie, net zoals zij dat tijdens de voorbereiding van de aanbestedingsstrategie heeft gedaan, een marktconsultatie rond het ontwerp-PvE. De reacties en de marktconsultatie kunnen inzichten opleveren, die verwerkt kunnen worden in het definitieve Programma van Eisen.

In de Nota van Beantwoording (NvB) geeft de provincie aan waarom reacties wel of niet hebben geleid tot aanpassing van het ontwerp-PvE.

Wilt u reageren op het ontwerp-Programma van Eisen? Dan kunt u uw reactie, onder vermelding van uw naam en (email)adres, sturen aan: ovaanbesteding@brabant.nl.

U kunt het ontwerp-Programma van Eisen vinden op www.brabant.nl/ovzuidoostbrabant

Planning aanbesteding Zuidoost-Brabant

- Reactietermijn ontwerp programma van eisen: 4 november – 16 december 2026
- Publicatie PvE en NvB en vaststelling aanbestedingsdocumenten: juni 2027
- Start aanbestedingsprocedure: juni 2027
- Sluitingsdatum indienen inschrijving: december 2027
- Gunning van de concessie: maart 2028
- Start van de concessie Zuidoost- Brabant 15 juli 2029



Alles onder één naam: Bravo

Bravo is de naam voor het openbaar vervoer in Brabant. Onder de vlag van Bravo werkt de provincie Noord-Brabant, samen met haar partners, aan een openbaar vervoernetwerk dat aansluit bij onze ambities. Daarin is snel, frequent en hoogwaardig busvervoer de basis, met goede aansluitingen op de trein.

Op plekken waar de vraag naar openbaar vervoer minder is, wordt met partners in de provincie samengewerkt aan slimme, innovatieve mobiliteitsoplossingen. Denk aan flexibel busvervoer op afroep, deelfietsen, deelauto's en nieuwe vormen van carpoolen. Zo maakt Bravo het openbaar vervoer in Brabant dé verbindende schakel tussen mensen, steden en bedrijven.

Het openbaar busvervoer zal onder de merknaam en in de huisstijl van Bravo worden uitgevoerd. Daarbij werken provincie en concessiehouder samen aan de promotie van het merk Bravo.

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

Bravo
Brabant vervoert ons

Bravo flex
Brabant vervoert ons

Bravo direct
Brabant vervoert ons

Bravo samen
Brabant vervoert ons

Brabantliner

