

Openbaar vervoer in Noord-Brabant

als onderdeel van gedeelde mobiliteit

Provincie Noord-Brabant



Mensen willen snel en comfortabel reizen, van deur tot deur. Wanneer én hoe het hen uitkomt. Met vervoer dat aansluit bij hun agenda en bestemming. Goed openbaar vervoer (OV) is dus belangrijk. Als onderdeel van gedeelde mobiliteit houdt het Brabant economisch sterk, bereikbaar en leefbaar. De provincie Noord-Brabant werkt hier samen met verschillende partners aan, zoals gemeenten en vervoerders. Dit informatieblad geeft inzicht in hoe deze samenwerking vorm krijgt, wat de provincie doet en welke rol betrokken partijen hebben.

Rol provincie Noord-Brabant in OV

De provincie Noord-Brabant is opdrachtgever (concessieverlener) van al het regionale (bus) OV in de provincie. Dit is zo geregeld in de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000). Voor (internationaal) treinvervoer is de Rijksoverheid opdrachtgever, voor de Maaslijn de provincie Limburg. Over treinvervoer heeft de provincie geen directe zeggenschap. Wel werken we samen met NS en andere partners aan het verbeteren van het spoor.

Visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'

De wereld van mobiliteit ontwikkelt zich snel: er komen steeds meer nieuwe vormen van vervoer beschikbaar. Door (mobiele) technologie kunnen reizigers hier op een gemakkelijke en flexibele manier gebruik van maken. Aan de andere kant zorgen allerlei andere ontwikkelingen voor een ongekende dynamiek. Na de coronaperiode stromen de wegen weer vol en staan de OV- budgetten onder druk. Tegelijkertijd staan we voor grote, urgente uitdagingen, zoals woningbouw, stikstof en klimaat. Dit alles heeft zijn weerslag op hoe we met mobiliteit (kunnen) omgaan. Om hierop optimaal te kunnen inspelen, werken we samen aan gedeelde mobiliteit in Brabant.

De provincie Noord-Brabant heeft in 2018 de [visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'](#) vastgesteld. Het beleidskader mobiliteit '[Koers 2030](#)' vormt het strategisch kader van deze visie. Hierin zijn de contouren geschetst voor een transitie naar één inclusief mobiliteitssysteem. In dit systeem hebben reizigers de keuze uit verschillende vervoersdiensten. Zo kunnen ze zelf een reis samenstellen, passend bij de reisbehoeften.

Met gedeelde mobiliteit houden we Brabant economisch sterk, bereikbaar en leefbaar. En we zorgen ervoor dat mensen kunnen blijven meedoen aan de samenleving. Dat is alleen mogelijk wanneer we als overheden samenwerken, met oog voor elkaars belangen en verantwoordelijkheden.

In de visie zet de provincie de ambitie en kaders uiteen voor de ontwikkeling van gedeelde mobiliteit. Dit zijn het huidige openbaar vervoer én nieuwe vervoersvormen, zoals deelsystemen, flexconcepten en meerrijddiensten.

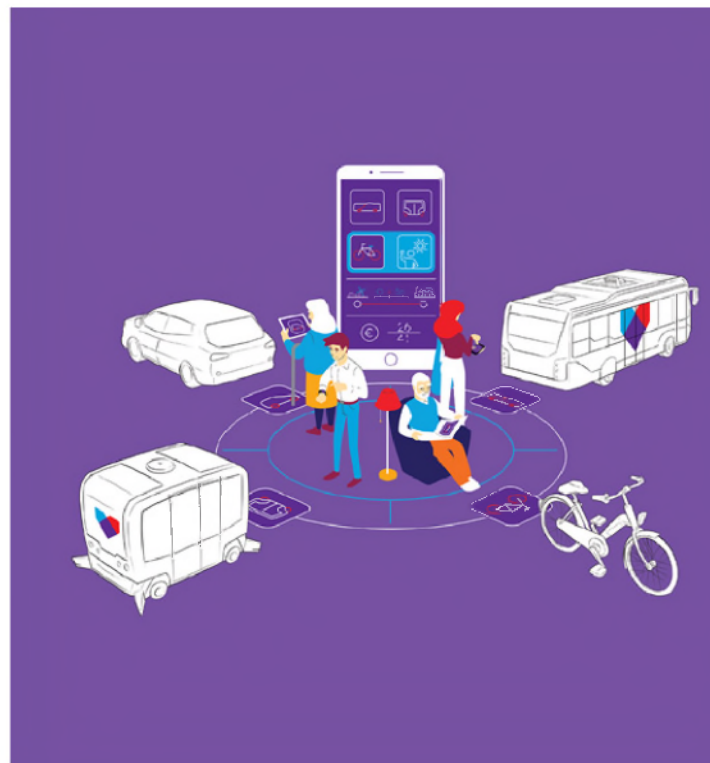
Bij de uitvoering van gedeelde mobiliteit werken we samen met gemeenten, marktpartijen, kennisinstellingen en de samenleving. Bijvoorbeeld in de hubs of door het gecombineerd aanbesteden van regiotaxi- en flexvervoer.

In het [Digizine](#) kunt u alles lezen over de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' en de uitwerking ervan per gebied. Ook vindt u er achtergrondinformatie en informatie over het voortraject en de pilots.



Hoe werkt gedeelde mobiliteit?

Gedeelde mobiliteit is het optimaal laten aansluiten van de reizigersvraag en het aanbod aan vervoer. Daarbij is het belangrijk om te beseffen dat zowel de vraag als het aanbod uiteenlopend kan zijn (denk aan lijngebonden vervoer, flexibele vervoersoplossingen, vrijwilligersinitiatieven en deelmobiliteit). Er is dus niet één vervoersoplossing voor alle behoeften. De reiziger bepaalt zelf wat de beste vervoersoplossing – of combinatie daarvan – voor dat moment is. Binnen dit aanbod vormt het lijngebonden busvervoer (dat via de OV-concessie wordt geregeld) de ruggengraat. Rondom deze stabiele basis komen nieuwe vormen van vervoer.





Een belangrijke nieuwe vervoersvorm is het flexvervoer. Reizigers kunnen vanaf elke halte van en naar een overstappunt worden gebracht, waar ze op de snelle buslijnen kunnen overstappen. Hier liggen veel kansen voor combinaties met doelgroepenvervoer dat door gemeenten uitgevoerd wordt. Daarom gaat de provincie dit ook samen met partners vormgeven. Naast flexvervoer stimuleren we allerlei vormen van deelmobiliteit, vrijwilligersvervoer en meerijddiensten. Deze mobiliteitsvormen zorgen ervoor dat er meer mogelijkheden zijn om gebruik te maken van gedeelde mobiliteit; voor de hele reis, maar ook in aansluiting op het reguliere OV. Om dat aanbod op een goede en begrijpelijke manier bij de reiziger te krijgen, zijn er 'verbindende schakels'; in de fysieke wereld noemen we die mobiliteitshubs, digitaal vormen ze mobiliteit als dienst (of 'Mobility as a Service', MaaS).

Rol Provinciale Staten

Bij de vaststelling van de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' in 2018 hebben Provinciale Staten (PS) aan Gedeputeerde Staten (GS) mandaat gegeven om de visie uit te voeren. Afgesproken is dat GS de Statenleden twee keer per jaar informeren via een voortgangsrapportage. PS hebben een controlerende rol op de uitvoering van de visie en zijn ook betrokken via Statenwerkgroepen.

Organisatie van het OV

Bravo (**B**rabant **V**ervoert **O**ns) 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 de wensen van de reiziger. Nu is dit nog vooral te zien op de bussen, in de toekomst gaat de naam Bravo ook gebruikt worden voor andere vormen van gedeelde mobiliteit zoals het flexvervoer.

Busvervoer is de basis van het OV in Brabant. Een samenwerking van provincie en vervoerders. Daarnaast werkt de provincie samen met gemeenten op het gebied van Flexvervoer en Regiotaxi. Wie vervoer niet zelf kan regelen, krijgt ondersteuning met het gemeentelijke doelgroepenvervoer: efficiënt vervoer op maat. Kleine busjes en taxi's rijden van deur tot deur, naar een bushalte of een treinstation. Daarmee kan iedereen meedoen in de samenleving. En dat is precies waar Bravo voor staat.

Onder de vlag Bravo rijden vele lijnbussen in Brabant. Al deze bussen rijden volgens een vaste route van bushalte naar bushalte. In Brabant zijn een kleine 6000 bushaltes waarvan ongeveer 95% in beheer en eigendom van de gemeenten zijn.

- **Stadsbussen.** Een stadsbus rijdt in en rondom de stad.
- **Streekbussen.** Een streekbus rijdt tussen steden en dorpen.
- **Buurtbussen.** De buurtbus zorgt ervoor dat ook dunbevolkte gebieden goed bereikbaar zijn. De buurtbus heeft acht zitplekken en wordt gereden door vrijwilligers. Verder werkt het precies hetzelfde als de normale bussen en ook de bushaltes zijn hetzelfde.
- **Bravodirect.** Dit zijn de snelle, frequente en directe buslijnen.
- **Brabantliner.** De Brabantliner brengt je snel en comfortabel van Breda of Oosterhout naar Utrecht of van Breda naar Gorinchem en weer terug.
- **Nightliner.** Dit zijn nachtbusen.

Bravo 
Brabant vervoert ons

Concessies openbaar vervoer

De uitvoering van OV gebeurt door vervoerders. De provincie is volgens de Wp2000 verplicht om het OV bij concessie openbaar aan te besteden. Dit gebeurt bij Europese aanbesteding.

De Koers Mobiliteit en de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' zijn uiteraard het uitgangspunt voor de aanbestedingen. Bij die aanbestedingen stellen we daarom eisen aan de gewenste inzet op plekken en tijden voor OV, de inzet van bussen, reisinformatie, duurzaamheid, betaalbaarheid en begrijpelijkheid. De vervoerder werkt samen met verschillende partners en is vrij om binnen de richtlijnen te zorgen voor een zo goed mogelijk aanbod voor reizigers. De eisen van de provincie vormen de basis voor de biding van de vervoerders. Het voorstel met de meeste kwaliteit en het beste vervoerplan wint de concessie. Het vervoerbedrijf organiseert het OV voor een periode van 10 tot 15 jaar in een vastgesteld gebied. In Brabant zijn er drie concessies: in Oost- en West-Brabant is Arriva nu de vervoerder, in Zuidoost-Brabant is dit Hermes.



Tijdens de concessie werken provincie en vervoerder intensief samen. Afspraken over onvoorziene ontwikkelingen worden vastgelegd in een contract. De provincie voert het contractbeheer uit en monitort of de vervoerder zich houdt aan de afspraken. Die kunnen gaan over bijvoorbeeld extra bijdragen vanuit het Rijk en aangepaste dienstregelingen om OV in stand te houden, maar ook over specifieke afspraken tijdens corona of andere uitzonderlijke situaties. De vervoerder is verantwoordelijk voor het materieel, het personeel en de uitvoering van de dienstregeling en zorgt voor de reisinformatie, het betaalsysteem, de marketing en sociaal veilig en toegankelijk OV.

Voor West-Brabant start in juli 2025 een nieuwe concessie, voor Oost-Brabant is die in december 2026. De nieuwe concessie voor Zuidoost-Brabant start naar verwachting eind 2028. De provincie betreft gemeenten, Reizigersoverleg Brabant (ROB) en andere stakeholders in de gebieden intensief bij de transitie naar gedeelde mobiliteit waarin de aanbestedingen een belangrijke basis zijn. We bespreken (ruimtelijke) ontwikkelingen waarop we aansluiten en nemen wensen mee.



Financiering en tarieven

Bij het beheren en ontwikkelen van een concessie zijn onder meer de financiering en de tarieven van het OV van belang. Die financiering gebeurt op drie manieren:

1. uit de opbrengsten van de verkoop van kaarten en abonnementen (25%); dit komt rechtstreeks binnen bij de vervoerder;
2. uit een exploitatiebijdrage die de provincie aan de vervoerder betaalt voor elk gereden uur dienstregeling, volgens de afspraken in de concessie (50%);
3. uit een bijdrage van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) voor de OV-studentenkaart, volgens (landelijke) afspraken (25%).

Per concessie krijgt de vervoerder jaarlijks een vast bedrag van de provincie. Verbeteringen van het OV en nieuwe wensen moeten dus binnen dit budget worden gerealiseerd.

Een belangrijke inkomstenbron, waar de vervoerder zelf invloed op heeft, zijn de reizigersopbrengsten. De concessiehouder doet jaarlijks een voorstel voor de tarieven en kaartsoorten voor het openbaar vervoer in Brabant. De provincie stelt deze, na toetsing aan de beleidskaders en advies van het ROB, vast.

Het totaal van tarieven, vervoerbewijzen en reisproducten bestaat uit:

- landelijk vastgestelde tarieven (Landelijk Tarievenkader), deze gelden in alle concessies in Nederland;
- regionale tarieven van het Brabants Tarievenhuis, deze zijn in alle Brabantse OV-concessies geldig;
- overige regionale tarieven, deze kunnen per concessie verschillend zijn;
- jaarlijks worden de tarieven geïndexeerd met de LTI (Landelijke tarieven index).

Samenwerking provincie, vervoerders, gemeenten en Reizigersoverleg Brabant

Tactisch Ontwikkel Team (TOT), rollen, deelnemers

Tijdens de concessie stimuleren we ontwikkeling en innovatie via het Tactisch Ontwikkel Team (TOT). Doel hiervan is om tijdens de hele concessieperiode het OV te blijven ontwikkelen.

Ook is het belangrijk om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. Bijvoorbeeld in de ruimtelijke ordening, de woningbouw of bij verplaatsing van voorzieningen. In het ontwikkelteam worden dit soort ontwikkelingen besproken. Daarnaast ontwikkelt het TOT verbetervoorstellen voor de OV-exploitatie, die door projectteams worden uitgewerkt. Ook andere wijzigingen in OV gaan altijd via het TOT. De vervoerder legt die wijzigingen vast in een exploitatieplan, dat jaarlijks wordt vastgesteld na advies van de gemeenten en het Reizigersoverleg Brabant (ROB) en instemming van GS. Het ROB komt op voor de belangen van reizigers in Brabant en adviseert de provincie en vervoerders als onafhankelijk adviseur over OV-verbeteringen.

Elke concessie heeft een eigen ontwikkelteam, dat binnen de (financiële) kaders van de concessie voorstellen uitwerkt. Trekker van het TOT is steeds de vervoerder van de concessie. Andere deelnemers zijn ambtelijke afvaardiging van provincie en gemeenten (Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg), een vertegenwoordiger van de regio en het ROB.

Van het jaarlijkse werkbudget van het TOT stellen de concessiehouder en de provincie ieder de helft beschikbaar. Dit gelabeld geld is voor onderzoek en advies, en voor pilots.

(Ruimtelijke) ontwikkelingen

Zoals gezegd, moet OV zo goed mogelijk aansluiten bij de vraag. Daarom is het belangrijk dat de vervoerder en de provincie op tijd worden betrokken bij grote ruimtelijke aanpassingen. Bijvoorbeeld bij het ontwikkelen van een woonwijk of het verplaatsen van voorzieningen, zoals een ziekenhuis. Ook al lijkt het vanzelfsprekend dat elke nieuwe woonwijk een goede OV-verbinding krijgt, in de praktijk is dat toch vaak lastig te realiseren en speelt er altijd een financieel vraagstuk.

Voor het goed functioneren van het OV zijn gemeenten als wegbeheerder een belangrijke partner. Denk hierbij aan haltevoorzieningen, doorstromingsmaatregelen op gemeentelijke wegen en omleidingsroutes bij wegwerkzaamheden.

Meer informatie

Provincie Noord-Brabant:

www.brabant.nl/ov of mail OV@brabant.nl

Bravo: www.bravo.info

Arriva: www.arriva.nl

Hermes: www.hermes.nl

ROB: www.reizigersoverlegbrabant.nl

[Digizine Gedeelde mobiliteit is maatwerk](#)

[Visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'](#)

[Bidboek OV in 2040: de zuidelijke hink-stap-sprong](#)

[Beleidskader mobiliteit: koers 2030](#)

Feiten en cijfers

Jaarlijks onderzoekt de provincie Noord-Brabant feiten en cijfers over het OV, zoals reizigersaantallen, waardering door reizigers en betrouwbaarheid. Deze informatie staat in de [Trendrapportage regionaal OV Noord-Brabant](#).

