

CONCESSIE OOST-BRABANT

TOELICHTING BIJ ONTWERP-PROGRAMMA VAN EISEN

Provincie Noord-Brabant



Aanbesteding openbaar vervoer Oost-Brabant

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 Oost-Brabant voor.

De huidige, aan Arriva verleende, concessie Oost-Brabant is in december 2014 gestart. Deze concessie zou op 14 december 2024 eindigen, maar is vanwege de coronapandemie met twee jaar verlengd. De opvolgende concessie start op 13 december 2026 en eindigt in 2039; gunning van deze concessie is voorzien in de zomer van 2025.

GEDEELDE MOBILITEIT

In Oost-Brabant kan iedereen straks 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 (bus)stations in Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Oss, Uden, Cuijk en Boxmeer bereiken. Het lijngebonden busvervoer (inclusief de buurtbussen) is onderdeel van de OV-concessie. Met Bravoflex kunnen reizigers van haltes

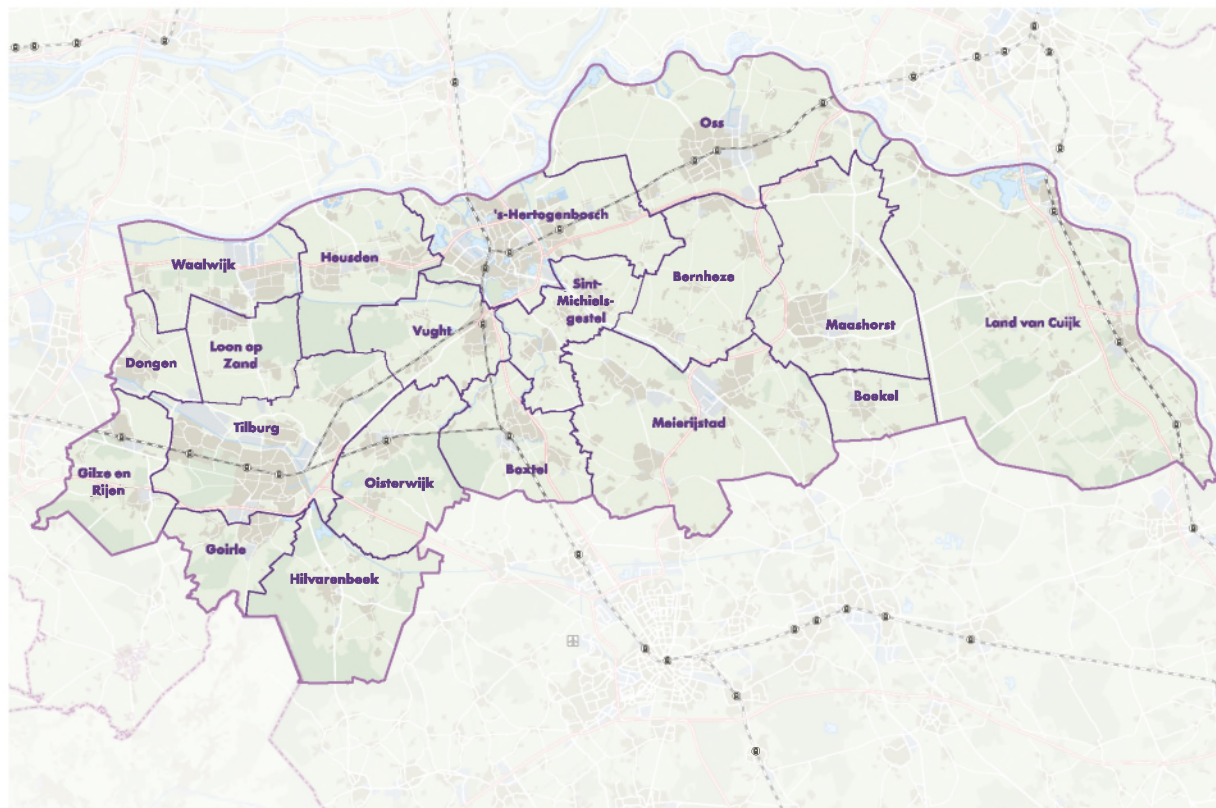
naar overstappunten op lijnbussen reizen. Zij moeten Bravoflex zelf reserveren, maar kunnen dit straks ook via de app van de concessiehouder doen (of bellen via zijn klantenservice). Bravoflex gaat uiterlijk op 1 januari 2026 rijden (dus nog in de huidige OV-concessie).

De concessie Oost-Brabant

Het concessiegebied Oost-Brabant omvat de volgende negentien gemeenten: Bernheze, Boekel, Boxtel, Dongen, Gilze en Rijen, Goirle, 's-Hertogenbosch, Heusden, Hilvarenbeek, Land van Cuijk, Loon op Zand, Maashorst, Meierijstad, Oisterwijk, Oss, Sint-Michielsgestel, Tilburg, Vught en Waalwijk.

In het concessiegebied wonen circa 1,1 miljoen mensen en werken circa 570.000 mensen. Daarmee is de concessie Oost-Brabant qua inwoneraantal en werkgelegenheid de grootste concessie in de provincie Noord-Brabant.

De concessie omvat een aantal lijnen naar aangrenzende concessiegebieden, waaronder lijn 99 naar Nijmegen (gezamenlijke exploitatie met Breng vanuit de concessie Arnhem-Nijmegen) en de lijnenbundel naar Eindhoven. De concessiehouder verzorgt ook busvervoer in de gemeenten Oirschot, Best, Reusel, Son en Breugel en Eindhoven (concessiegebied Zuidoost-Brabant) en Altena en Alphen-Chaam (concessiegebied West-Brabant). Ten slotte faciliteert de huidige concessiehouder een netwerk van 20 of 21 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



Kaart concessiegebied Oost-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 belang-

hebbenden 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

betreft 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 omgaan met het openbaar vervoer, kan niet 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 zekere en vanzelfsprekende basis voor gedeelde mobiliteit

Wat sterk is nog sterker maken

Een maatschappelijke verantwoorde concessie



EEN ZEKERE EN VANZELFSPREKENDE BASIS

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

WAT STERK IS NOG STERKER MAKEN

De busverbindingen naar de grote kernen die niet zijn aangesloten op het spoorwegnet (Uden, Veghel en Waalwijk) zijn tijdens de huidige concessie succesvol uitgebouwd als Bravodirect lijnen 300, 301, 305 en 306. Dit heeft geleid tot een grote reizigersgroei. Ook voor de komende concessieperiode is er veel potentie om deze verbindingen verder door te ontwikkelen omdat juist langs deze buslijnen de demografische en economische ontwikkelingen het grootst zijn en de

vraag naar vervoer het snelst stijgt. Wij laten daarom veel ontwikkelruimte aan de nieuwe concessiehouder om te komen tot een optimaal bij de vraag aansluitend hoogwaardig openbaar vervoer onder de product-formule Bravodirect, waarmee ingespeeld wordt op ontwikkelingen in het concessiegebied (zie kader). Omdat dit de kans verhoogt dat zo een minder eenduidig ov-aanbod ontstaat, is begrijpelijke en accurate (real time) reisinformatie en communicatie van groot belang.

EEN MAATSCHAPPELIJKE VERANTWOORDE CONCESSIE

De provincie vindt het belangrijk dat de concessiehouder oog heeft voor duurzaamheid, (sociale) veiligheid en goed werkgeverschap en zo bijdraagt



aan de leefbaarheid en brede welvaart in het concessiegebied. In de nieuwe concessie wordt bijvoorbeeld de inzet van Zero Emissie verplicht. Zo draagt de concessie bij aan het beperken van de uitstoot van schadelijke stoffen voor mens en planeet, zoals CO₂ en NOx. In het ontwerp-PvE stelt de provincie ook eisen aan de duurzame bedrijfsvoering van de concessiehouder en aan de inzet van personeel met een afstand tot de arbeidsmarkt (Social Return on Investment).

De komende periode zijn in het concessiegebied een aantal ontwikkelingen voorzien die kansen bieden voor het openbaar vervoer. Zo volgt uit de woondeals een forse woningbouwopgave, waarvan het grootste deel binnen de grote en middelgrote steden gerealiseerd moet worden. Om de daaraan gekoppelde mobiliteitsvraag te faciliteren zetten de stedelijke regio's Noordoost Brabant en Breda-Tilburg in op een mobiliteits-transitie met een veel grotere rol voor lopen, fiets en openbaar vervoer. Ook met het oog op de klimaat- en stikstofdoelstellingen is deze mobiliteitstransitie gewenst. Daarnaast hebben de provincie en betrokken gemeenten de ambitie om een deel van de bestaande (Bravo-) Directlijnen in de regio Meijerij en regio Hart van Brabant op te waarderen tot 'Bus Rapid Transit' (BRT). BRT-lijnen zijn buslijnen met een hoge snelheid en capaciteit, in kwaliteit vergelijkbaar met de trein.

Reageren op het ontwerp-Programma van Eisen

Een ontwerpversie van het PvE wordt tussen 22 mei en 5 juli 2024 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 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/ovoostbrabant

PLANNING AANBESTEDING OOST-BRABANT



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. *Bron: Uitgangspuntendocument*

Bravo
Brabant vervoert ons

Bravo flex

Bravo direct

Bravo samen