

Statenmededeling

Onderwerp

Vaststelling aanbestedingsdocumenten OV-concessie Oost-Brabant 2027-2039

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

Kennisnemen van

De publicatie van de aanbesteding ov-concessie Oost-Brabant 2027-2039.

Aanleiding

De OV-concessie Oost-Brabant loopt binnenkort af (de huidige concessie is via een [noodmaatregel](#) met 2 jaar verlengd tot december 2026). In de [Statenmededeling](#) van 26 maart 2024 hebben wij u geïnformeerd over de doelen voor de nieuwe concessie en het aanbestedingsproces en in de [Statenmededeling](#) van 21 mei 2024 hebben wij u geïnformeerd over het vrijgeven van het ontwerp-Programma van Eisen voor reactie. Naar aanleiding van de ontvangen reacties op het ontwerp-Programma van Eisen hebben Gedeputeerde Staten het definitieve Programma van Eisen (hierna: PvE) voor de nieuwe concessie in gewijzigde vorm vastgesteld. Tevens zijn de overige aanbestedingsdocumenten (tezamen "het bestek") opgesteld. Gedeputeerde Staten hebben op 15 oktober 2024 het bestek vastgesteld.

Bevoegdheid

Het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant is krachtens artikel 20 lid 2 van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) bevoegd tot het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor openbaar vervoer. Bij het vaststellen van de [visie 'Gedeelde Mobiliteit is Maatwerk'](#) hebben uw Staten ons college gemandateerd aan de visie uitvoering te geven en uw Staten te informeren middels een voortgangsrapportage (meest recent op 24 januari 2023). Uw Staten kunnen hiervan kennisnemen op basis van uw controlerende rol. Daarnaast zijn uw Staten ook betrokken via een statenwerkgroep.

Rollen en belangen

De provincie is opdrachtverlener van het openbaar busvervoer in Noord-Brabant. De concessie is een exclusief exploitatierecht dat de provincie (ook

Datum

15 oktober 2024

Documentnummer

GS: 5999788

PS: 6010177

Programma

Slimme en Groene

Mobiliteit

wel: concessieverlener) voor een vaste periode verleend aan een vervoerder (ook wel: concessiehouder). De provincie stelt hiervoor een jaarlijkse subsidie beschikbaar. Aan het uitvoeren van de concessie zijn voorwaarden verbonden. Door middel van deze voorwaarden (het PvE bevat de belangrijkste) oefent de provincie invloed uit op het ov-aanbod, zowel bij de aanbesteding als bij de uitvoering/doorontwikkeling van de concessie.

Datum

15 oktober 2024

Documentnummer

GS : 5999788

PS : 6010177

Kernboodschap*1. Het definitief Programma van Eisen is gewijzigd vastgesteld*

Het ontwerp-PvE is vrijgegeven voor reactie in de periode 22 mei tot en met 5 juli 2024. Naar aanleiding van de ontvangen reacties is het PvE op diverse punten gewijzigd. Gedeputeerde Staten lichten de belangrijkste wijzigingen toe in de Nota van Beantwoording (NvB) en beantwoorden hierin ook alle ontvangen reacties. In de zomer van 2024 is tevens een marktconsultatie gehouden waaraan alle in Nederland actieve streekvervoerders hebben deelgenomen. Ook de marktconsultatie heeft geleid tot enkele aanpassingen in het PvE. Het marktconsultatieverslag is als bijlage bij de NvB gevoegd. Uw Staten zijn eerder over het proces en de aanbestedingsstrategie geïnformeerd via de statenwerkgroep Gedeelde mobiliteit. Daarnaast hebben Provinciale Staten het ontwerp-PvE besproken in een oordeelsvormende themabijeenkomst op 14 juni 2024. In de NvB wordt ingegaan op deze bijeenkomst.

Veel stakeholders hebben naast de reactiemogelijkheid ook van de mogelijkheid gebruik gemaakt om informatie aan te leveren die vervoerders kunnen gebruiken bij het vormgeven van hun inschrijving, of contactgegevens aangeleverd zodat vervoerders hen kunnen benaderen.

Ten aanzien van het PvE nog het volgende. Het PvE bevat minimeisen waaraan de concessiehouder zich gedurende de concessie moet houden. De minimeisen zijn niet verder verlaagd ten opzichte van het ontwerp-PvE. Wel zijn op diverse plekken aanpassingen gedaan in de vervoerkundige eisen (dit naar aanleiding van de reacties van gemeenten) en zijn teksten en eisen met betrekking tot HOV-Stadslijnen, Transferiumlijnen en Brainportlijnen toegevoegd.

De doelen die de provincie met de concessie beoogt zijn:

1. Een zekere en vanzelfsprekende basis voor gedeelde mobiliteit.
2. Wat sterk is nog sterker maken.
3. Een maatschappelijk verantwoorde concessie.

Deze doelen zijn in het definitief PvE concreter en uitgebreider beschreven. De concessie draagt zo bij aan het vergroten van de brede welvaart en het faciliteren van de verstedelijking en de mobiliteitstransitie.

Voor het aanbieden van uitstootvrij busvervoer ("Zero Emissie") wordt meer ruimte geboden door de inzet van Zero-Emissiebussen niet per start concessie, maar 9 maanden later (vanaf einde zomervakantie 2027) te verplichten. Dit

omdat (landelijk) is gebleken dat het leveren van nieuwe Zero-Emissiebusen veel vertraging kan oplopen. Wij willen deze transitie niet faseren over meerdere jaren (om dit risico op deze manier te ondervangen) omdat de provincie de aanwezigheid van voldoende remises met netaansluiting en gecontracteerd vermogen kan garanderen. Wel bieden we dus een overgangperiode waarin de concessiehouder door kan rijden met dieselbussen om de levering van nieuwe Zero-Emissiebusen af te wachten. Buurtbuslijnen, Brainportlijnen en versterkingsritten, mogen nog enkele jaren langer met diesel worden uitgevoerd.

Datum

15 oktober 2024

Documentnummer

GS : 5999788

PS : 6010177

Het verwachte aanbestedingsresultaat zal hoger liggen dan de minimumeisen: in de aanbestedingsprocedure bieden inschrijvers meer kwaliteit en kwantiteit, passend bij de ontwikkelkansen die zij zien in het concessiegebied. Dit voorstel moet passen bij de doelen die de provincie aan de concessie stelt (zie hoofdstuk 1 van het PvE). Hierop zullen de inschrijvers worden beoordeeld. De inschrijver die de grootste bijdrage aan realisatie van de doelen levert wint de concessie.

2. De provincie stelt extra middelen beschikbaar en beperkt risico's

De provincie verhoogt de subsidie met € 6,25 miljoen per jaar.

Daarnaast leveren derden een bijdrage aan de exploitatie van enkele specifieke lijnen en dekt de provincie een deel van de risico's verbonden aan de Studenten OV-kaart (SOV) af (zie Consequenties). Dekking voor de hogere subsidie wordt gevonden vanuit de reserve ov, die structureel groeit met de "motie-Bikker" gelden die het Rijk afgelopen jaar structureel beschikbaar heeft gesteld voor instandhouding van het OV. Het gaat om € 2,75 mln. "basis op orde" om te compenseren voor prijsstijgingen, verlies aan reizigers en congestie (ter behoud van het huidige voorzieningenniveau) en om € 3,5 mln. om de ambities zoals opgenomen in het Bestuursakkoord (onder meer een schaa sprong en het vergroten van brede welvaart) waar te maken.

Van de € 9 miljoen per jaar voor versterking van het ov-aanbod (motie-Bikker instandhouding OV) wijzen wij € 6,25 miljoen per jaar aan concessie Oost-Brabant toe. Hierdoor resteert € 2,75 miljoen voor de concessie Zuidoost-Brabant. Om in die concessie een vergelijkbare schaa sprong te maken is nog eens € 3 miljoen aanvullend structureel nodig. In 2027 zijn deze middelen via de Perspectiefnota 2025 incidenteel geregeld. Een voorstel voor structurele dekking wordt opgenomen in PPN 2026. De aanbesteding voor concessie Zuidoost-Brabant zal medio 2027 starten. Concessie West-Brabant is onlangs gegund (met een mooi aanbestedingsresultaat) waardoor het aanbod daar vanaf juli 2025 al fors toeneemt.

Daarnaast ontvangt de provincie € 8 miljoen per jaar ter compensatie ter voorkoming van prijsstijgingen in 2024 (motie-Bikker compensatie niet-indexeren tarieven 2024). Deze middelen worden vanaf 2024 in alle concessies ingezet, voor Oost-Brabant bedraagt dit € 2,5 miljoen. De huidige concessiehouder ontvangt dit bedrag op nacalculatie ter compensatie van misgelopen tariefverhoging, maar vanaf de nieuwe concessie voegen we dit bedrag toe aan

de jaarlijkse subsidie. Hier mag ten opzichte van nu echter geen extra aanbod voor verwacht worden.

Datum

15 oktober 2024

Documentnummer

GS : 5999788

PS : 6010177

De provincie eist Zero Emissie busvervoer in het eerste jaar van de nieuwe concessie. Door het voorschrijven van drie bestaande en één nieuwe remise (met grootzakelijke netaansluitingen) en een overnameregeling en door het bieden van een garantstelling voor de kapitaallasten beperkt de provincie investerings- en uitvoeringsrisico's die samenhangen met het bestellen en laten rijden van zoveel nieuwe bussen. Daarnaast dienen 83 Zero-Emissiebussen te worden overgenomen van de huidige concessiehouder. Het bieden van een overgangperiode van 9 maanden waarin de inzet van dieselbussen toegestaan blijft werkt ook risicobeperkend.

Het tekort aan personeel vormt eveneens een risico, zeker nu de provincie extra budget beschikbaar stelt en het aanbod sterker uitgebreid kan worden. Daarom bedraagt de uitbreiding in het aanbod in 2027 en 2028 een percentage van de uitbreiding vanaf 2029, dat vervolgens het (minimum)niveau is dat in de daaropvolgende jaren geboden moet worden. Als de concessiehouder extra reizigersopbrengsten genereert, zal hij vanaf 2030 een deel van deze groei om moeten zetten in extra aanbod. Zo spreiden we de toename van het aanbod en geven we extra tijd voor personeelswerving.

3. De nieuwe concessie biedt zekerheid én flexibiliteit

Het concessiegebied Oost-Brabant is divers en dynamisch. De doelen voor de concessie vragen van de concessiehouder dat hij enerzijds het een "basis" in stand houdt voor de duur van de concessie, met aandacht voor de gebruikservaring van de reiziger en in goede samenwerking met de aanbieders van *Bravoflex*. Anderzijds willen we extra ov, dat zich in de loop van de concessie ook ontwikkelt, zeker als wegbeheerders verbeterde infrastructuur realiseren. De bereikbaarheid van belangrijke bestemmingslocaties (bijvoorbeeld binnensteden, de Efteling en werkgebieden) en nieuwbouwlocaties moet verbeteren, ook als de behoefte aan ov tijdens de concessie toeneemt. Door het beschikbaar stellen van extra middelen kunnen beide doelstellingen met de concessie worden nagestreefd.

Het afgelopen jaar hebben wij met vele betrokkenen (waaronder gemeenten) verkend en onderzocht welke ontwikkelingen er de komende jaren staan te gebeuren en hoeveel zekerheid wij inschrijvers op de aanbesteding hierover kunnen bieden. Het bestek is toegeschreven naar deze ontwikkelingen (met name in Tilburg en de Meierij) en biedt daarnaast ruimte om afspraken te herzien in geval van "majeure ontwikkelingen" zoals grootschalige werkzaamheden in de stationsgebieden van 's-Hertogenbosch en Eindhoven en in afwachting van plannen voor verbetering van de infrastructuur zoals de A59 en de wegen rond de binnenstad van 's-Hertogenbosch.

Consequenties

1. *Het aanbestedingsresultaat wordt bekend in augustus 2025*

De concessie wordt gegund in juni 2025. Dan wordt bekend wie de nieuwe OV-vervoerder is in het concessiegebied Oost-Brabant. Na afloop van de bezwaartermijn (medio augustus 2025) wordt bekend gemaakt hoe het nieuwe OV-aanbod er uit ziet. Hierover worden uw Staten te zijner tijd geïnformeerd.

2. *Het opbrengstenrisico uit de Studenten OV-kaart wordt tijdelijk door de provincie afgedekt uit bestaande middelen; structurele dekking moet nog geregeld worden vanuit algemene middelen*

In 2023 is gebleken dat studenten sinds de coronapandemie minder met het ov reizen. De inkomsten uit de SOV-kaart zijn afgeleid van de kilometers die studenten gezamenlijk reizen en daarom per 2024 verlaagd. De provincie ontvangt in 2024 een éénmalige uitkering van € 13,8 mln. van het Rijk (voor alle drie de concessies). Er is op dit moment nog altijd geen uitzicht op structurele compensatie door het Rijk vanaf 2025. Dit vormt het "SOV-risico". Elke 3 jaar bepaalt het Rijk opnieuw, op basis van reisgedrag van studenten, hoe groot hun bijdrage is. Een volgend onderzoek wordt in najaar 2026 uitgevoerd. Als studenten dan vaker/langer reizen dan in 2023, zal de rijksbijdrage weer toenemen. Welk SOV-risico vanaf 2027 resteert is nu nog niet te zeggen. Nu (volledige) compensatie door het Rijk (nog) niet wordt geboden moet het risico worden opgevangen door de provincie. Doen we dat niet dan zal dit ten koste gaan van het OV-aanbod. Het behoud en de groei van het OV-aanbod is randvoorwaardelijk voor de woningbouw- en verstedelijkingsopgave. Het risico bedraagt per concessie per jaar circa € 4 mln. (op basis van de huidige rijksbijdrage). Openbaar vervoer is een wettelijke taak van de provincie. De ov-concessies behoren tot de basistaken van mobiliteit en de budgetten zijn derhalve structureel op de meerjarige begroting geraamd ten laste van algemene middelen. Vanuit het principe 'structurele taken structureel financieren' is dekking ten laste van algemene middelen gewenst. Vooruitlopend op de Perspectiefnota 2026 wordt het SOV-risico 2025 (€ 12 mln voor drie concessies) éénmalig opgevangen t.l.v. de reserve OV. Een voorstel voor structurele dekking vanuit algemene middelen zal gedaan worden bij de behandeling van de Perspectiefnota 2026.

Het afdekken van dit risico kan niet wachten tot behandeling van de Perspectiefnota 2026, omdat:

- Onze vervoerders moeten weten op welke concessie-omzet zij hun dienstregeling 2025 moeten baseren;
- Afschalen van ov leidt tot afstoten van materieel en het staken van personeelswerving en heeft daarmee langjarige negatieve effecten. Het SOV-risico verandert elke 3 jaar en de korting op de rijksbijdrage bevindt zich nu naar verwachting op het hoogste niveau;
- We met (structurele) afschaling van het ov-aanbod de woningbouw- en verstedelijkingsopgave niet kunnen faciliteren en verschuiving van ov-aanbod

Datum

15 oktober 2024

Documentnummer

GS : 5999788

PS : 6010177

- van (bijvoorbeeld) meer landelijke gebieden naar de steden ten koste gaat van brede welvaart, en
- Om een optimaal aanbestedingsresultaat voor de nieuwe concessie Oost-Brabant te behalen is bij start van de aanbesteding duidelijkheid nodig.

Datum

15 oktober 2024

Documentnummer

GS : 5999788

PS : 6010177

Europese en internationale zaken

Op de concessie is de PSO-verordening van toepassing (de regelgeving omtrent het verlenen van OV-concessies in de EU).

Communicatie

Het Programma van Eisen (bijlage 1) en de Nota van Beantwoording (bijlage 2) worden gepubliceerd op de website van de provincie. Het bestek wordt naar verwachting op 16 oktober 2025 gepubliceerd via Tendered.

Vervolg

De definitieve inschrijvingen dienen te worden ingediend op 24 april 2025. Gunning van de concessie Oost-Brabant 2027-2039 vindt plaats in juni 2025. Na een implementatieperiode van circa 1,5 jaar start de nieuwe concessie Oost-Brabant op 13 december 2026. Voorstel voor structurele afdekking van het SOV-risico wordt gedaan bij de Perspectiefnota 2026.

Bijlagen

1. *Programma van Eisen concessie Oost-Brabant 2027-2039*
2. *Nota van Beantwoording*

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

mr. I.R. Adema

drs. G.H.E. Derks MPA