

# Streefbeelden nieuwe concessie Oost-Brabant

Het concessiegebied is uitgestrekt en divers. De vervoerkundige opgave verschilt van het optimaal afstemmen tussen lijngebonden openbaar vervoer en Bravoflex in de meer landelijke gebieden tot het bieden van voldoende capaciteit op drukke trajecten in en rond de steden. In het vervoerkundig onderzoek dat de provincie in het kader van de werkstroom aanbesteding concessie Oost-Brabant<sup>1</sup> heeft laten uitvoeren zijn daarom meerdere deelgebieden gedefinieerd<sup>2</sup>. Voor elk deelgebied is onderzocht welke alternatieve inzet van bestaande middelen beter aansluit bij de Visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' en de ambities uit de verstedelijkingsstrategie en de MMMP's. Op basis van dit onderzoek heeft de provincie vijf ontwikkelrichtingen gedefinieerd die aan de basis liggen voor de Aanbestedingsstrategie en het Programma van Eisen. Omdat de provincie voornemens is meer budget beschikbaar te stellen<sup>3</sup> kan er netto sprake zijn van een uitbreiding van het ov-aanbod. Dit extra budget zetten we in in het landelijk gebied (twee extra Directlijnen) om op alle momenten van de week de combinatie van Bravoflex en busvervoer te realiseren (om zo de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' te realiseren) en verder op het verhogen van de frequentie van de meest gebruikte streek- en stadslijnen (om de verstedelijkingsopgave te faciliteren).

In het Programma van Eisen zullen we de vervoerkundige uitgangspunten zoals beschreven in hoofdstukken 3 en 4 van de Aanbestedingsstrategie nader uitwerken. Hieronder beschrijven wij een streefbeeld dat past bij de principes die we in de Aanbestedingsstrategie hebben beschreven. De exacte invulling van het aanbod is het resultaat van de aanbesteding en bovendien nog afhankelijk van afspraken die wij met gemeenten maken over verbetering van de doorstroming. We laten bewust ruimte voor inschrijvers om hun aanbod optimaal te laten aansluiten bij de kansen die zij per deelgebied zien. Juist door ruimte te laten voor creativiteit, en dit in de aanbesteding ook te belonen, ontstaat het aanbod dat het beste aansluit bij de vraag van de reiziger. Dit document bevat de synthese van het vervoerkundig onderzoek en de Aanbestedingsstrategie.<sup>4</sup>

## **Landelijk gebied: lijnen met ruime bedieningstijden voor de duur van de concessie**

De zekerheid dat inwoners van deze uitgestrekte landelijke gebieden met gedeelde mobiliteit kunnen reizen draagt bij aan de leefbaarheid. Daarom verbinden straks één of meerdere Directlijnen de west- en oostzijde van het gebied. Deze lijnen rijden niet per se hoogfrequent, maar kennen wel ruime bedieningstijden en goede aansluitingen. De Directlijn(en) blijven voor de duur van de concessie in stand, ongeacht het aantal reizigers. Zo ontstaan kansen om het systeem van gedeelde mobiliteit fijnmaziger te maken, bijvoorbeeld door lokale kleinschalige vervoeroplossingen te ontwikkelen. Bovendien loont het vanwege deze zekerheid om te investeren in mobiliteitshubs en daar deelmobiliteit te stimuleren. Bravoflex biedt aansluiting op de Directlijnen en grotere (bus)stations, als er geen ov-alternatief is zelfs tegen ov-tarief. De bestaande buurtbuslijnen blijven natuurlijk in stand. Op verbindingen tussen de grootste kernen rijden ontsluitende lijnen, in elk geval tot 2030. In de spits vervolledigen scholierenlijnen het aanbod.

*Deze ontwikkelrichting heeft betrekking op deelgebieden De Peel (Boekel, Maashorst, Land van Cuijk) en Kempen/Groene Woud (Hilvarenbeek, Oisterwijk, Best, Oirschot, Boxtel) en omstreken.*

<sup>1</sup> Dit onderzoek werd begeleid door een projectgroep met daarin, naast de provincie, ambtelijk vertegenwoordigers van de regio's Hart van Brabant en Noordoost-Brabant en van de gemeenten 's-Hertogenbosch, Land van Cuijk, Meierijstad, Tilburg, Waalwijk en het Reizigersoverleg Brabant.

<sup>2</sup> Deze deelgebieden zijn deels vernoemd naar landstreken die maar deels in het concessiegebied liggen. In de kaders is aangegeven welke gemeenten de kern van elk deelgebied vormen.

<sup>3</sup> Onder andere door aanwending van de 'motie-Bikker'-gelden van het Rijk.

<sup>4</sup> Beide documenten zijn te vinden via [www.brabant.nl/ovoostbrabant](http://www.brabant.nl/ovoostbrabant)

## **In de steden: realiseren reizigersgroei door sneller en betrouwbaarder OV**

### Tilburg

Tilburg kent een grote woningbouwopgave. Een deel daarvan wordt gerealiseerd in het NOVEX-gebied Kenniskwartier. Het is noodzakelijk om hier het OV-aanbod uit te breiden. De gemeente verbetert de doorstroming zodat de bus sneller en betrouwbaarder wordt. Vanaf start van de concessie rijden daarom meer bussen met een hogere capaciteit naar het Kenniskwartier/Tilburg Universiteit. Door kortere rijtijden en een hoge frequentie verbetert ook de bereikbaarheid van de Reeshof. Ook andere ver van het centrum en station gelegen wijken worden stapsgewijs sneller en hoofdfrequentier bediend, waarbij verbetering van de infrastructuur de fasering mede bepaalt. We zoeken reizigersgroei vooral op de langere afstanden binnen het stedelijk gebied (waaronder ook Goirle, Berkel-Enschot en Udenhout) want we willen niet dat de bus op de korte afstand concurreert met de fiets. Stadslijnen in het centrum van Tilburg breiden we daarom niet uit. De Bravodirectlijnen richting Kaatsheuvel en Waalwijk gaan nog meer over vrije busbanen rijden en worden daardoor sneller en betrouwbaarder. Attracties als de Efteling en Beekse Bergen worden vanuit Tilburg beter bereikbaar.

### 's-Hertogenbosch

De huidige stadslijnen in 's-Hertogenbosch zorgen voor een fijnmazige ontsluiting maar de rijtijden van de buitenwijken naar het centrum en station zijn te lang om het OV een aantrekkelijk alternatief voor de auto te laten zijn. De gemeente wil bovendien het aantal bussen door het centrumgebied verminderen en de bereikbaarheid van nieuwe wijken zoals de Grootte Wielen in Rosmalen verbeteren. In de nieuwe concessie rijden stadslijnen naar Maaspoort en Rosmalen daarom snel op enkele corridors. Reizigers aan de rand van de stad profiteren van sneller en betrouwbaarder OV terwijl de hoge frequenties op de corridor de iets grotere afstanden tot de bushaltes compenseren. De huidige transferiumlijnen vervullen een grotere functie in het stedelijk openbaar vervoer als 'Centrumlijnen', bijvoorbeeld door de lijnen naar de diverse transferia te koppelen en met deze lijnen ook de wijken rond het centrum te bedienen. Binnenkomende Bravodirectlijnen en streeklijnen rijden niet allemaal dezelfde route maar ontsluiten elk een ander deel van de stad.

*Deelgebieden Tilburg omvat ook Goirle en buslijnen richting Loon op Zand, Baarle-Nassau en Turnhout (bus 450 van De Lijn). Deelgebied 's-Hertogenbosch omvat ook Vught en lijnen uit Gelderland.*

## **Stedelijk gebied: stapsgewijs naar een hoogwaardiger aanbod**

Hoewel de huidige Bravodirectlijnen op de corridors Tilburg – Waalwijk – 's-Hertogenbosch en 's-Hertogenbosch – Uden – Oss nu al goed gebruikt worden, zijn er toch veel inwoners die dagelijks met de auto naar Tilburg, Oss en 's-Hertogenbosch reizen. De grotere plaatsen die nu door lijnen 300, 301 en 305 worden bediend blijven met een Bravodirectlijn verbonden. Door ruimte voor maatwerk onder de Bravodirectformule te bieden vormen snelle spits- of doelgroeprijnen aantrekkelijke varianten voor forensen, bezoekers van de Efteling en uitgaanspubliek. Deze lijnen jagen de reizigersgroei aan zodat deze lijnen in de toekomst, afhankelijk van realisering van passende infrastructuur, worden gebundeld en uitgebreid naar "Bus Rapid Transit". Aan de start van de concessie rijden deze lijnen al sneller door doorstromingsknelpunten in Tilburg, 's-Hertogenbosch en Oss aan te pakken. Ontsluitende lijnen vullen de snelle verbindingen aan maar zijn langzamer en vooral gericht op reizigers die over kortere afstanden reizen. Ontsluitende lijnen kunnen tijdens de concessie doorgroeien tot Directlijn, daar waar de route in stedelijk gebied versneld wordt. De lijn Baarle-Nassau – Tilburg is een voorbeeld van zo'n lijn. Reizigers in kleine kernen zoals Cromvoirt, Loosbroek, Nuland reizen op weekdays overdag met de buurtbus of een spits-/scholierenlijn en 's avonds en in het weekend met Bravoflex.

*Deze ontwikkelrichting heeft betrekking op deelgebieden Langstraat (Dongen, Heusden, Loon op Zand, Waalwijk) en Oss (Bernheze, Oss) en op de gebieden rond de steden Tilburg en 's-Hertogenbosch.*

### **Regionaal hoogwaardig openbaar vervoer: bewezen succesvol aanbod versterken en uitbouwen**

De Bravodirectlijnen 305 en 306 waren voor de coronapandemie de snelst groeiende lijnen van de provincie en ook nu neemt het gebruik van de lijnen weer snel toe. Verdere bundeling van lijnen op de verbindingen 's-Hertogenbosch – Eindhoven en (Oss –)Uden – Eindhoven is gewenst om op termijn “Bus Rapid Transit” mogelijk te maken. In de eerste jaren van de nieuwe concessie ligt de focus op het zo snel mogelijk laten toenemen van de reizigersaantallen, bijvoorbeeld met een expresdienst Veghel – 's-Hertogenbosch over de N279 die nieuwe ov-verbindingen biedt tussen de regio en het oosten van 's-Hertogenbosch. Maar misschien stelt de nieuwe concessiehouder wel een heel andere verbinding voor met nog meer voordelen: juist op deze snelgroeiende verbindingen durven we ontwikkelruimte te laten. Parallel aan deze hoofdstructuur blijven ontsluitende lijnen rijden. Dit zullen er wel minder zijn dan nu en hebben zowel een verbindende als ontsluitende functie: bijvoorbeeld van Veghel naar Rosmalen/ 's-Hertogenbosch of naar Schijndel. Als gedurende de concessie maatregelen worden getroffen om “Bus Rapid Transit” op de A50 mogelijk te maken, bijvoorbeeld het aanleggen van doelgroepstroken en het realiseren van snelweghubs, dan zal het OV-aanbod hierin meebewegen. Wanneer ontsluitende lijnen of het Bravodirect maatwerk niet rijden biedt Bravoflex aansluiting op de Bravodirectlijnen uit Den Bosch en Eindhoven.

*Deze ontwikkelrichting heeft betrekking op deelgebieden Meierij (Meierijstad, Sint-Michielsgestel, Maashorst, Bernheze) en omstreken.*

### **Ontwikkelrichting bovenregionaal HOV: lange-afstandsbusvervoer met intercitykwaliteit**

Vanaf 2027 kunnen bussen bij file gebruikmaken van de vluchtstrook op de A50 ten zuiden van Veghel. OV wordt zo nog aantrekkelijker en het aantal ritten naar Eindhoven kan verder toenemen. De huidige lijn 305 rijdt echter al tot 8 ritten per uur naar Eindhoven CS en een verdere toename van het aantal ritten draagt wellicht niet maximaal bij aan de mobiliteitstransitie. Er ontstaat ruimte voor differentiatie in het aanbod, bijvoorbeeld het toevoegen van rechtstreekse ritten naar Veldhoven De Run en/of ritten die beginnen in woonwijken van Veghel en Uden. We onderzoeken in aanloop naar de aanbesteding en in de eerste jaren van de nieuwe concessie of deze extra ritten een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van congestie in de regio Eindhoven en willen samen met grote werkgevers in de regio afspraken maken over het stimuleren van het gebruik van de bus boven de auto en een haalbare business case.

*Deze ontwikkelrichting heeft betrekking op de lijnen tussen de regio Eindhoven en de plaatsen gelegen langs de A50 en A58.*