

# Aanbesteding OV-concessie West-Brabant 2025-2035

Aanbestedingsstrategie

20 september 2022

## Inhoud

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Context concessie West-Brabant	3
1.2	Lopende concessie West-Brabant	4
1.3	Rol van de aanbestedingsstrategie	6
1.4	Leeswijzer	7
<b>2.</b>	<b>Doelen</b>	<b>8</b>
<b>3.</b>	<b>Een toekomstvaste basis voor het systeem van gedeelde mobiliteit</b>	<b>10</b>
3.1	Opbouw van het lijnennet	10
3.2	Directlijnen	12
3.3	Ontsluitende lijnen	15
3.4	Buurtbuslijnen	17
3.5	Aanpassing routes en haltes	18
3.6	Afstemming en samenhang met flexibel vervoer	19
3.7	Alles onder één merknaam: Bravo	21
<b>4.</b>	<b>Drempelloos reizen</b>	<b>23</b>
4.1	Toegankelijkheid	23
4.2	Overstappemak	24
4.3	Tarieven en betaalgemak	25
4.4	Informatievoorziening	26
4.5	Sociale veiligheid	27
<b>5.</b>	<b>Leefbaarheid en duurzaamheid</b>	<b>29</b>
5.1	Transitie naar zero emissie busvervoer	29
5.2	Circulariteit	30
5.3	Goed en sociaal werkgeverschap	31
<b>6.</b>	<b>Wendbare concessie(houder)</b>	<b>32</b>
6.1	Inspelen op (on)voorzien ontwikkelingen	32
6.2	Concessieduur van 10 jaar met oog op flexibiliteit	34
6.3	Flexibiliteit bij bijzondere omstandigheden	35
6.4	Bekostigingsmechanisme passend bij doelen concessie	36
<b>7.</b>	<b>Proces en planning</b>	<b>38</b>
7.1	Openbare procedure met onderhandeling	38
7.2	Hoe verder	39
	Bijlage: opgaven Gedeelde Mobiliteit	42

# 1. Inleiding

## 1.1 Context concessie West-Brabant

In december 2018 heeft de provincie Noord-Brabant in samenspraak met reizigers en deskundigen de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'<sup>1</sup> opgesteld. De visie is erop gericht te komen tot het slimste en duurzaamste mobiliteitssysteem van Europa, waarin reizigers centraal staan en met een passend aanbod voor alle reizigers. De visie geeft richting voor de toekomst, maar biedt ook voldoende ruimte om in te kunnen spelen op innovaties.

De visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' betreft alle vervoersvormen die voor iedereen toegankelijk zijn en die vaak in combinatie gebruikt worden, dus niet alleen het openbaar vervoer. Binnen dit systeem van gedeelde mobiliteit zet de provincie in op drie categorieën vervoersvormen: lijngebonden openbaar vervoer, flexibele vervoersvormen van halte naar halte en vrijwilligersinitiatieven<sup>2</sup>, waarbij het lijngebonden openbaar vervoer (= directe OV-verbindingen op plaatsen en momenten met een hoge vervoersvraag) een centrale positie inneemt. Gezamenlijk zorgen de drie categorieën vervoersvormen voor een divers aanbod waarmee kan worden ingespeeld op verschillende vervoersbehoeften van reizigers. Voor de reizigers zelf is dit onderscheid niet per sé van belang; zij stellen steeds een eigen mix van vervoersvormen samen passend bij hun vervoersbehoefte op dat moment.

De provincie werkt op dit moment in overleg met de vier regio's binnen de provincie aan de implementatie van de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'. De provincie is gestart in het concessiegebied West-Brabant, omdat het openbaar vervoer in deze regio op korte termijn moet worden aanbesteed.<sup>3</sup> De ervaring is namelijk dat een aanbesteding een uitgelezen kans biedt om gewenste veranderingen te realiseren.

Sinds 2001 is wettelijk geregeld dat een vervoerder over een concessie moet beschikken om in een regio openbaar vervoer aan te mogen bieden.<sup>4</sup> De provincie Noord-Brabant is bevoegd om

---

<sup>1</sup> De visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' zoals op 14 december 2018 vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Brabant. Het op 6 oktober 2020 vastgestelde Beleidskader Mobiliteit Koers 2030 bekrachtigt deze visie. Omdat de visie is gebruikt voor de verdere beleidsuitwerking, die ook plaatsvond voor vaststelling van het beleidskader, wordt in deze aanbestedingsstrategie telkens naar de visie verwezen.

<sup>2</sup> In de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' en daarop voortbouwende beleidsdocumenten hanteert de provincie de termen 'Direct' voor lijngebonden openbaar vervoer, 'Flex' voor halte/hub- en halte/halte-vervoer, gecombineerd met WMO-vervoer in de Regio West-Brabant, en 'Samen' voor vrijwilligersinitiatieven, deelmobiliteit en overige kleinschalige vervoeroplossingen. In de aanbestedingsstrategie wordt deze terminologie benaming losgelaten, met name omdat aan de termen in verschillende documenten andere betekenissen worden toegekend..

<sup>3</sup> De provincie zal de ingezette weg naar gedeelde mobiliteit ook volgen in de regio's Oost-Brabant (concessie eindigt in december 2026) en Zuidoost-Brabant (concessie eindigt in december 2026, maar de provincie onderzoekt de mogelijkheid tot verlenging van deze concessie met twee jaar).

<sup>4</sup> Een concessie geeft een vervoerder (de concessiehouder) het alleenrecht op het uitvoeren van het openbaar vervoer in een gebied. De grondslag voor de concessieverlening is vastgelegd in de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000), het Besluit personenvervoer 2000 (Bp 2000) en de PSO verordening (Verordening (EG) 1370/2007 over openbaar personenvervoer per spoor en over de weg).

**Datum** 20 september 2022

**Betreft** Aanbesteding OV-concessie West-Brabant 2025-2035

concessies voor openbaar vervoer per bus in de provincie te verlenen. De concessie West-Brabant bevat het exclusieve recht, en tevens de plicht, tot het aanbieden van lijngebonden openbaar vervoer per bus in het concessiegebied en op een aantal aangewezen trajecten in aangrenzende concessiegebieden. De huidige, aan Arriva Personenvervoer Nederland B.V. verleende concessie, is in december 2014 gestart. Deze concessie zou op 8 juli 2023 eindigen, maar is vanwege de coronapandemie met twee jaar verlengd.<sup>5</sup> De opvolgende concessie start op 6 juli 2025; gunning van deze concessie is voorzien in het najaar van 2023.

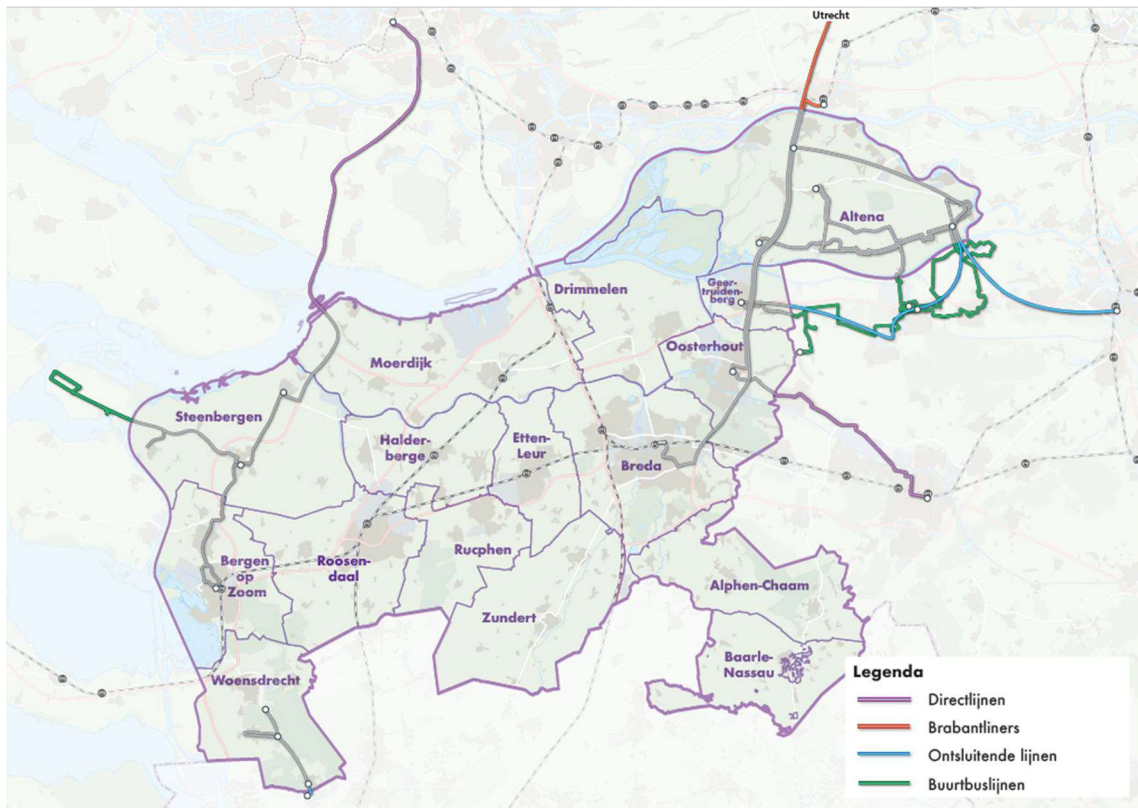
Parallel aan de aanbesteding van de concessie West-Brabant bereidt de provincie samen met de gemeenten in West-Brabant de aanbesteding van een Flexcontract voor het gecombineerde vraagafhankelijk halte-haltevervoer (verder: de Hubtaxi) en WMO-vervoer in deze regio voor. In deze aanbestedingsstrategie gaat de provincie niet in op de uitgangspunten voor de aanbesteding van dit Flexcontract, maar staat wel stil bij de afstemming van het openbaar vervoer in de regio op flexibele vervoersvormen van halte naar halte en vice versa.

## 1.2 Lopende concessie West-Brabant

De concessie West-Brabant regelt het openbaar vervoer in de zestien gemeenten in West-Brabant, te weten: Altena, Alphen-Chaam, Baarle-Nassau, Bergen op Zoom, Breda, Drimmelen, Etten-Leur, Geertruidenberg, Halderberge, Moerdijk, Oosterhout, Roosendaal, Rucphen, Steenbergen, Woensdrecht en Zundert. Tezamen vormen deze gemeenten het samenwerkingsverband Regio West-Brabant. Daarnaast omvat de concessie een aantal buslijnen naar aangrenzende concessiegebieden. De belangrijkste zijn de Brabantliners vanuit Breda en Oosterhout naar Gorinchem en Utrecht (lijnen 400, 401 en 402) en lijn 310 van Bergen op Zoom naar Rotterdam Zuidplein. Ten slotte faciliteert Arriva, de huidige concessiehouder, een netwerk van twintig buurtbuslijnen die de kleine kernen onderling verbinden en aansluiten op de grotere kernen, onder meer door de hiervoor benodigde buurtbussen beschikbaar te stellen.

---

<sup>5</sup> De opvolgende concessie zou in 2021 Europees worden aanbesteed, maar als gevolg van de COVID 19-pandemie was er op dat moment geen markt om aan te besteden en heeft de provincie daarom besloten om de aanbesteding uit te stellen. Ter overbrugging van de tussenliggende periode heeft de provincie op 9 juli 2021 bij wijze van noodmaatregel als bedoeld in artikel 5.5 van de PSO-verordening de huidige concessie met twee jaar verlengd om zo de continuïteit van het openbaar vervoer te waarborgen.



Figuur 1: Concessiegebied met grensoverschrijdende lijnen

In het concessiegebied wonen circa 700.000 mensen en werken circa 330.000 mensen, waarvan de meesten wonen en/of werken in de gemeenten Bergen op Zoom, Breda, Etten-Leur, Oosterhout en Roosendaal. Ook de meeste onderwijsinstellingen bevinden zich in deze vijf gemeenten, met name in Breda waar grote hbo-instellingen als Avans en BUas gevestigd zijn. Maar ook in het buitengebied bevinden zich enkele grote mbo-locaties, zoals Curio Prinsentuin.

In 2019 reisden in totaal een kleine 16 miljoen reizigers met het openbaar busvervoer in West-Brabant. Dat was zo'n 18% meer dan bij de start van de concessie in 2014. Deze toename is voor een belangrijk deel te danken aan de uitbreiding van het aanbod op de Bravodirect-bundels tussen Etten-Leur en Breda en tussen Breda en Oosterhout. De verhoging van de frequenties op deze hoogwaardige OV-lijnen (en haar uitlopers) in de spitsperiodes (tot 12 ritten per uur) en tussen de spitsperiodes (6 tot 10 ritten per uur) hebben geleid tot een toename van het aantal busreizigers op deze HOV-lijnen met 27% tussen 2014 en 2019.

Iets minder dan de helft van de busreizigers in West-Brabant is scholier of student. Omdat het reguliere busnetwerk op bepaalde plekken onvoldoende capaciteit biedt om het grote aantal scholieren te vervoeren, rijden daarnaast in de (scholieren)spits 20 scholierenlijnen, deels om (buurt)buslijnen te ontlasten en deels om scholieren rechtstreekse verbindingen te bieden naar de belangrijkste scholenconcentraties.

In 2019 zette Arriva ongeveer 550.000 dienstregelingsuren in om alle reizigers te vervoeren (exclusief buurtbussen en nachtlijnen). Als gevolg van de COVID 19-pandemie en de daarmee gepaard gaande teruglopende opbrengsten zagen de provincie en Arriva zich genoodzaakt om begin

2022 het aantal dienstregelingsuren met ongeveer 10% te verminderen ten opzichte van het aantal in 2019. Gelukkig constateert de provincie dat inmiddels weer meer reizigers van het openbaar busvervoer in West-Brabant gebruik maken. De provincie hoopt daarom dat bij de start van de concessie het aantal reizigers en de bijbehorende opbrengsten boven het niveau in 2019 zullen liggen.

Naast het herstel na de COVID 19-pandemie kent de concessie nog een aantal uitdagingen. Zo heeft Breda met een woningbouwopgave van 25.000 woningen tot 2040 in met name het binnenstedelijk gebied, een hoge verstedelijkingsambitie die consequenties zal hebben voor het OV-aanbod in deze gemeente. Ook in andere gemeenten is sprake van een substantiële woningbouwopgave. Daarnaast is er de eerder genoemde ambitie om de Brabantliners op te waarderen tot 'Bus Rapid Transit' (buslijnen met hoge snelheid en capaciteit, in kwaliteit vergelijkbaar met de trein). Ook heeft de provincie ambities om het Direct-netwerk (zie paragraaf 3.1) verder uit te bouwen en tegelijkertijd het landelijk gebied bereikbaar te houden (in samenhang met de ambities op het gebied van gedeelde mobiliteit). Ten slotte ligt er de landelijke afspraak om de concessie uiterlijk in 2030 volledig emissievrij uit te voeren. De concessiehouder staat derhalve voor een aantal belangrijke opgaven en uitdagingen.

### 1.3 Rol van de aanbestedingsstrategie

Als nadere uitwerking van de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' heeft de provincie samen met het concessiegebied West-Brabant, gemeenten in West-Brabant en het Reizigersoverleg Brabant (ROB) in de transitiestrategie 'Gedeelde mobiliteit West-Brabant' (december 2019) een aantal concrete opgaven/stappen specifiek voor het concessiegebied West-Brabant benoemd. Deze opgaven zijn in het eerste half jaar van 2020 via verschillende werkstromen opgepakt en samen met gemeenten en de Regio West-Brabant nader uitgewerkt. Dit heeft geresulteerd in het uitgangspuntendocument 'Een vervolgstap in de transitie naar gedeelde mobiliteit in West-Brabant' (hierna: Uitgangspuntendocument).

In deze aanbestedingsstrategie beschrijft de provincie op hoofdlijnen hoe de uitgangspunten zoals opgenomen in het Uitgangspuntendocument (weergegeven in blauwe kaders) een plek in de concessie krijgen. In de aanbestedingsstrategie vertaalt de provincie de ambities ten aanzien van gedeelde mobiliteit naar doelen voor de aanbesteding van de concessie, beschrijft de provincie inhoudelijke overwegingen en keuzes ten aanzien van het openbaar busvervoer in het concessiegebied West-Brabant en geeft de provincie op hoofdlijnen invulling aan de procedurele aspecten van de aanbesteding en betrokkenheid van partijen bij (de voorbereiding van) de aanbestedingsprocedure. Ten slotte geeft de provincie in de bijlage aan welke opgaven, zoals benoemd in de bijlage bij het Uitgangspuntendocument, via de aanbesteding van de concessie worden geadresseerd. De aanbestedingsstrategie heeft alleen betrekking op de aanbesteding van de concessie voor het openbaar busvervoer in het concessiegebied West-Brabant.

De aanbestedingsstrategie vormt een tussenstap om van de drie beleidsdocumenten tot het Programma van Eisen en het Bestek voor de aanbesteding van de concessie te komen. De aanbestedingsstrategie zal geen deel uitmaken van de aanbestedingsstukken op basis waarvan vervoerders hun inschrijving moeten opstellen. Partijen kunnen dan ook geen rechten aan deze aanbestedingsstrategie ontleen.

## 1.4 Leeswijzer

Dit document is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 bevat de doelen die de provincie met de concessie nastreeft. Hoofdstuk 3 beschrijft hoe het openbaar busvervoer een 'toekomstvaste basis' voor het systeem van gedeelde mobiliteit moet gaan vormen en wat dit betekent voor de doorontwikkeling van het openbaar busvervoer tijdens de concessie. Hoofdstuk 4 beschrijft hoe de provincie drempels voor mensen om met het openbaar busvervoer te reizen wil verminderen. Hoofdstuk 5 beschrijft op welke wijze de concessie moet bijdragen aan de leefbaarheid en duurzaamheid in het concessiegebied West-Brabant. Hoofdstuk 6 gaat in op de samenwerking tussen de provincie en de toekomstige concessiehouder bij de doorontwikkeling van het openbaar busvervoer en de wijze waarop de provincie met verwachte en onverwachte majeure ontwikkelingen tijdens de concessie zal omgaan. Ten slotte beschrijft hoofdstuk 7 het proces dat de provincie tijdens de voorbereiding en uitvoering van de aanbesteding zal doorlopen.

## 2. Doelen

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 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.

*Bron: Visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'*

Op basis van bovenstaande ambitie heeft de provincie doelen voor de aanbesteding van de concessie West-Brabant geformuleerd gericht op het verbeteren/versterken van:

- toekomstvaste basis voor het systeem van gedeelde mobiliteit
- drempelloos reizen
- leefbaarheid en duurzaamheid in het concessiegebied West-Brabant
- wendbaarheid van de concessie(houder)

### **Toekomstvaste basis voor het systeem van gedeelde mobiliteit**

Samen met het spoor vormt het openbaar busvervoer de basis voor het systeem van gedeelde mobiliteit. Binnen dit systeem zal het overgrote deel van de reizen (deels) met de trein of bus gemaakt worden. Door aan de concessiehouder mee te geven welke lijnen hij in principe de volledige concessieduur met een hoog kwaliteitsniveau moet aanbieden, de zogeheten 'Directlijnen', en de ambitie uit te spreken dat de overige buslijnen daar waar mogelijk moeten doorgroeien naar deze hoogwaardige OV-kwaliteit, legt de provincie een toekomstvaste basis voor het systeem van gedeelde mobiliteit. In hoofdstuk 3 wordt dit doel nader uitgewerkt.

### **Drempelloos reizen**

De provincie streeft er naar dat alle reizigers die zelfstandig kunnen reizen, van het systeem van gedeelde mobiliteit gebruik moeten kunnen maken. Om dit mogelijk te maken, is het noodzakelijk om drempels voor gebruik van het openbaar vervoer zoveel mogelijk weg te nemen, bijvoorbeeld als het gaat om fysieke toegankelijkheid en begrijpelijkheid van het openbaar vervoer en het betaalgemak. Voor de fysieke toegankelijkheid speelt met name de inrichting van bussen en haltes een rol; voor de begrijpelijkheid is een goede informatievoorziening belangrijk. Dit laatste is ook een belangrijk aspect als het gaat om betaalgemak. In hoofdstuk 4 wordt nader toegelicht hoe de provincie met de concessie drempelloos reizen wil realiseren en welke rol Mobiliteit als Dienst (MaaS) daarbij kan vervullen.

### **Leefbaarheid en duurzaamheid in het concessiegebied West-Brabant**

De provincie vindt het belangrijk dat de concessie duurzaam en veilig wordt uitgevoerd en zo bijdraagt aan de leefbaarheid in het concessiegebied West-Brabant. Landelijk is in dat kader afgesproken om al het openbaar busvervoer uiterlijk vanaf 2030 emissievrij uit te voeren. Zo draagt de concessie bij aan het beperken van de uitstoot van schadelijke stoffen voor mens en planeet, zoals CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>. Deze transitie naar zero emissie busvervoer moet in de concessie gestalte krijgen, waarbij de provincie de ambitie heeft om deze transitie al grotendeels bij start van de



**Datum** 20 september 2022

**Betreft** Aanbesteding OV-concessie West-Brabant 2025-2035

concessie te realiseren. In hoofdstuk 5 wordt onder meer toegelicht welke acties de provincie zelf onderneemt om deze ambitie te realiseren.

Maar bij leefbaarheid spelen meer factoren een rol naast het beperken van de uitstoot van schadelijke stoffen (= duurzaamheid). In hoofdstuk 5 wordt daarom ook beschreven wat de provincie van de concessiehouder verwacht in zijn rol van maatschappelijk verantwoord ondernemer.

#### **Wendbare concessie(houder)**

De provincie biedt de concessiehouder de ruimte en daagt deze ook uit om het openbaar vervoer te veranderen en te verbeteren en daarbij optimaal in te spelen op de ontwikkelingen in het concessiegebied West-Brabant. Tegelijkertijd realiseert de provincie zich dat er nog veel onzeker is wat het herstel van het OV-gebruik en de opbrengsten na de COVID 19-pandemie betreft. De bekostigingssystematiek die de provincie voor ogen heeft (zie hoofdstuk 6) moet zorgen voor een goede balans tussen ontwikkelruimte, verantwoordelijkheden en risico's voor de concessiehouder. Insteek daarbij is een OV-aanbod dat meebeweegt met veranderingen in de vervoersvraag, waaronder uitbreiding van het OV-aanbod op het moment dat het aantal reizigers toeneemt. Daarbovenop kijkt de provincie op een aantal momenten tijdens de concessie (= herijkingsmomenten) of (on)verwachte 'majeure' ontwikkelingen op het gebied van bijvoorbeeld verstedelijking en infrastructuur, aanleiding geven tot aanpassing van de afspraken met de concessiehouder. Deze herijkingsmomenten zorgen ervoor dat de concessiehouder met zijn OV-aanbod beter op deze ontwikkelingen kan inspelen.

#### **Passend binnen financiële kaders**

Bovenstaande doelen moeten gerealiseerd worden binnen de financiële kaders van de provincie. De provincie stelt gedurende de duur van de concessie een vaste exploitatiebijdrage voor de uitvoering van de concessie beschikbaar van € 29,8 miljoen (prijspeil 2022). Daarnaast ontvangt de concessiehouder inkomsten uit de verkoop van vervoerbewijzen (= reizigersopbrengsten), waarvoor de verantwoordelijkheid ook bij de concessiehouder ligt. In 2019 bedroegen de reizigersopbrengsten € 33,2 miljoen (prijspeil 2022), waarvan € 14,7 miljoen afkomstig uit het Studenten-OV contract en € 18,5 miljoen afkomstig uit saldoreizen, kaartverkoop en abonnementen.

Als gevolg van de COVID 19-pandemie zijn het OV-gebruik en daarmee ook de reizigersopbrengsten na 2019 sterk teruggevallen. Op dit moment bestaat nog veel onzekerheid over het tempo en de mate van herstel van het OV-gebruik en de reizigersopbrengsten. Om onzekerheid over het niveau van de reizigersopbrengsten te beperken, overweegt de provincie om aan vervoerders mee te geven dat zij voor hun inschrijving, gedurende een nog vast te stellen periode, van een nader te bepalen minimumniveau aan reizigersopbrengsten uit kunnen gaan. Door zekerheid te bieden verwacht de provincie een beter aanbestedingsresultaat te behalen. Of het ook daadwerkelijk nodig zal zijn om deze zekerheid te bieden, hangt af van de verwachtingen over de terugkeer van OV-reizigers in de nasleep van de COVID 19-pandemie op het moment dat de aanbestedingsprocedure start.

## 3. Een toekomstvaste basis voor het systeem van gedeelde mobiliteit

### 3.1 Opbouw van het lijnennet

Zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven omvat het systeem van gedeelde mobiliteit alle vervoersvormen die voor iedereen toegankelijk zijn en die mensen vaak in combinatie gebruiken. Dit kan de bus of trein zijn, maar ook een deelauto of een deelfiets. Ook meerijden met iemand of reizen met een flexibele vervoersvorm van halte naar halte behoort tot het systeem van gedeelde mobiliteit.

Binnen het systeem van gedeelde mobiliteit is de provincie opdrachtgever voor het vervoer van halte naar halte. De provincie dicht daarbij een belangrijke rol toe aan het openbaar busvervoer en maakt hierbij onderscheid tussen de volgende typen buslijnen:

- Directlijnen: hoogwaardige busverbindingen die voor de hele concessieduur worden voorgeschreven, waaronder de Brabantliners;
- Ontsluitende lijnen: vaste of oproepafhankelijke busverbindingen die afhankelijk van de vraag van reizigers in aanvulling op de Directlijnen rijden, waaronder stads- en streeklijnen, het stadsnet Breda, scholierenlijnen en nachtlijnen; en
- Buurtbuslijnen: vaste busverbindingen uitgevoerd door vrijwilligers.



De provincie kijkt daarnaast naar flexibele en kleinschalige vervoersvormen. Dit kan een flexibele vervoersvorm van halte naar halte zijn (de Hubtaxi), maar ook een vrijwilligers-<sup>6</sup> of marktinitiatief. Deze flexibele en kleinschalige vervoersvormen maken geen deel uit van de concessie, maar vormen tezamen met het lijngebonden openbaar vervoer, waaronder het openbaar busvervoer, een integraal systeem dat toegankelijk is voor elke reiziger die zelfstandig kan reizen.

Het volgende algemene uitgangspunt geldt voor het systeem van gedeelde mobiliteit:

In West-Brabant kan iedereen straks van halte naar halte met minimaal 1 mobiliteitsvorm (van gedeelde mobiliteit) reizen. Dit kan een bus zijn, maar bijvoorbeeld ook een Flex-concept, een deelsysteem of het meerijden met iemand. Door een goed ontwikkeld vervoerssysteem kan de reiziger altijd met maximaal 1 overstap de dichtstbijzijnde stations in (in elk geval) Breda, Roosendaal, Bergen op Zoom of 's-Hertogenbosch bereiken.

*Bron: Uitgangspuntendocument*

Om bovenstaand uitgangspunt te kunnen realiseren mag het aanbod aan openbaar busvervoer na de eerdere afschaling als gevolg van de COVID 19-pandemie niet verder afgeschaald worden, maar moet dit aanbod juist weer uitgebreid worden.

Daarnaast heeft de provincie in het Bidboek "OV in 2040"<sup>7</sup> de noodzakelijke maatregelen beschreven om te komen tot een robuust netwerk voor de bediening van inwoners en economie in Zuid-Nederland. Deze aanbesteding moet wat betreft het openbaar busvervoer in het concessiegebied West-Brabant ook invulling geven aan de ontwikkeling van het HOV-netwerk via de hinkstapsprong. Eerst de basis op orde brengen met verbeteringen in de dienstregeling, binnen de bestaande infrastructuur (hink). Van de concessiehouder wordt verwacht dat hij meewerkt aan doorontwikkelen en robuust maken van het netwerk (stap). Vertrekpunt daarbij is het Direct-netwerk zoals beschreven in de volgende paragraaf. Bij de stap gaat het om het beter verbinden van locaties zonder railverbinding en op dragende corridors in en om grote steden, via stadsrandhubs. Tot slot gaat het om het realiseren van een schaalsprong op het hoofdnetwerk (nieuwe schakels inclusief flankerend beleid).

In het vervolg van dit hoofdstuk wordt toegelicht wat dit betekent voor de eisen die de provincie aan de verschillende typen buslijnen stelt voor wat betreft de bedieningstijden, frequenties en snelheid en hoe de provincie de afstemming met de andere vervoersvormen binnen het systeem van gedeelde mobiliteit borgt. Insteek daarbij is om bij de aanbesteding een toekomstvaste basis uit te vragen en de concessiehouder te stimuleren deze basis tijdens de concessie verder uit te bouwen.

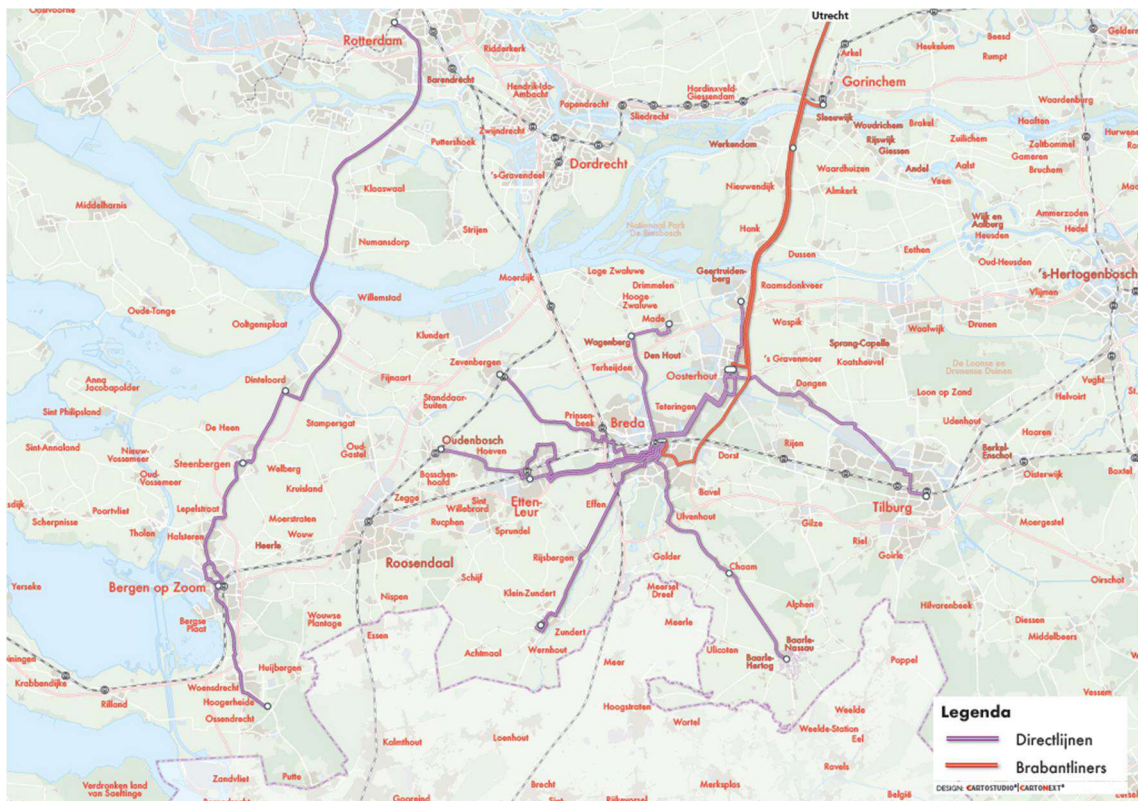
---

<sup>6</sup> De buurtbus is een bijzondere vorm van vrijwilligersinitiatief die onderdeel blijft van de concessie.

<sup>7</sup> Provincie Noord-Brabant e.a. (2020) OV in 2040: de zuidelijke hink-stap-sprong. Te raadplegen via [www.brabant.nl](http://www.brabant.nl).

## 3.2 Directlijnen

'Direct' staat voor een comfortabele manier van reizen met een hoge kwaliteit. Het gaat hierbij om snelle, frequente, rechtstreekse busverbindingen tussen het stedelijke gebied en belangrijke hubs waar op dit moment al veel reizigers gebruik van maken. Op deze busverbindingen wordt nu al een hoogwaardig OV-product aangeboden (conform de productformule Bravodirect; zie ook paragraaf 3.7) of is er de potentie om door te groeien naar een hoogwaardig ov-product.



Figuur 2: *Netwerk van Directlijnen*

Samen met het spoor vormt het netwerk van Directlijnen de ruggengraat van het systeem voor gedeelde mobiliteit en is daarmee van vitaal belang voor het concessiegebied West-Brabant. Reden voor de provincie om deze busverbindingen in principe de volledige concessieduur te continueren.

De volgende uitgangspunten gelden voor het netwerk van Directlijnen:

- De busverbindingen blijven voor de duur van de concessie bestaan.
- Huidige<sup>1</sup> frequentie en bedieningstijden zijn in de basis het uitgangspunt bij de start van de nieuwe concessie, met als aanvullend uitgangspunt: liever meer ritten met kleiner materieel dan minder ritten met groter materieel.
- Huidige<sup>1</sup> rijtijden zijn een uitgangspunt voor de nieuwe concessie, maar de provincie onderzoekt waar verbeterpotentieel zit ten opzichte van de huidige situatie, bijvoorbeeld door lijnen te versnellen of de doorstroming te verbeteren.

Een Direct-lijn betekent niet automatisch dat deze ook gaat rijden onder de merknaam Bravodirect. De bussen die wel deze naam krijgen zijn herkenbaar aan een bepaalde kwaliteit ten aanzien van snelheid, comfort in en uitstraling van het materieel, frequentie en haltevoorzieningen.

*Bron: Uitgangspuntendocument*

<sup>1</sup> Met huidige doelt de provincie in dit kader op de frequenties, bedieningstijden en rijtijden zoals opgenomen in de dienstregeling 2023.

De provincie geeft vervoerders ruimte om tijdens de aanbesteding en uitvoering van de concessie, rekening houdend met bovenstaande uitgangspunten, zelf nader invulling te geven aan de opzet en doorontwikkeling van het netwerk van Directlijnen en daarbij in te spelen op (on)voorzienbare toekomstige ontwikkelingen. Zoals in het Uitgangspuntendocument al is aangegeven denkt de provincie in ieder geval aan:

- Frequentieverhogingen op busverbindingen waar de ontwikkeling in reizigersaantallen dit legitimeert. De ambitie daarbij is dat Directlijnen op werkdagen en zaterdag overdag ten minste 4 keer per uur en op werkdagen tijdens de spits ten minste 6 keer per uur gaan rijden. De minimumeis is een frequentie van 2 keer per uur op elke dag van de week en 4 keer per uur tijdens de spits.
- Uitbreiding van bedieningsperioden met als minimumeis een bedieningsperiode van 6:00 tot 23:00 uur op werkdagen. Daarbij geldt dat de provincie een uitbreiding van de bedieningstijden prefereert boven een verdere verhoging van frequenties boven 6 (spits) en 4 keer per uur zoals hiervoor genoemd.
- Eigen keuzes wat de inzet van voertuigen betreft, waarbij geldt: liever meer ritten met kleiner materieel dan minder ritten met groter materieel.
- Bundeling van verschillende busverbindingen tot zoveel mogelijk één Directlijn met een hoge frequentie, maar wel onder de voorwaarde dat een grote groep reizigers hiervan profiteert. Hierbij heeft de concessiehouder de mogelijkheid om met Directlijnen verder het concessiegebied in te rijden en in dat geval op deze uitlopers met een lagere frequentie te rijden; dit onder de voorwaarde dat hij op het voorgeschreven traject van Directlijnen aan de minimum bedieningseisen voldoet.

De ontwikkelruimte voor de concessiehouder, wat de routes van Directlijnen betreft, is onder meer vanwege eerdere investeringen in businfrastructuur beperkt (zie ook paragraaf 3.5).

### Positie Brabantliners

Binnen het netwerk van Directlijnen nemen de Brabantliners die van Breda en Oosterhout via Altena en de A27 naar Gorinchem en Utrecht rijden, een aparte positie in. Van alle dienstregelingsuren zette Arriva in 2019 ruim 10% in op de Brabantliners. De Brabantliners genereerden naar verhouding de hoogste opbrengsten en de provincie onderzoekt samen met medeoverheden of de Brabantliners op termijn kunnen worden opgewaardeerd naar 'BRT-kwaliteit' (conform het rapport 'Hink-stap-sprong naar Bus Rapid Transit op Breda-Gorinchem-Utrecht'<sup>8</sup>).

Onzekerheid over het herstel van het gebruik van de Brabantliners en over de impact van de verbreding van de A27 voor de uitvoering van de Brabantliners tijdens de eerste jaren van de concessie maken dat niet zeker is wanneer deze ambitie gerealiseerd kan worden. De provincie zal bij de aanbesteding daarom terughoudend zijn wat de minimumeisen (bedieningstijden, frequenties en materieelsoort) betreft die bij start van de concessie aan deze verbindingen gesteld worden. Wel verlangt de provincie dat de concessiehouder de dienstregelingsuren die hij op de Brabantliners inzet ook tijdens de werkzaamheden zoveel mogelijk op deze verbindingen blijft inzetten om zo in ieder geval voor zover mogelijk de verbinding van Breda en Oosterhout naar Gorinchem en Utrecht in stand te houden. Naar verwachting is voor de start van de aanbesteding bekend wat de impact van de verbreding van de A27 op het openbaar vervoer zal zijn. De provincie stemt de vervoerkundige uitgangspunten ten aanzien van de Brabantliners daar op af.



---

<sup>8</sup> Ministerie van IenW (2022) Hink-stap-sprong naar Bus Rapid Transit op Breda-Gorinchem-Utrecht.

### 3.3 Ontsluitende lijnen

In aanvulling op het netwerk van Directlijnen rijdt in het concessiegebied een aantal ontsluitende lijnen die op dit moment minder intensief gebruikt worden dan de Directlijnen. Bij de aanbesteding zal de provincie aan de ontsluitende lijnen daarom lagere minimumeisen stellen en de concessiehouder stimuleren en de ruimte bieden om het aanbod op de ontsluitende lijnen zo goed mogelijk af te stemmen op de vervoersbehoefte van (potentiële) reizigers. Bijvoorbeeld door net als de huidige concessiehouder op specifieke plaatsen en tijden extra vervoer bovenop de minimumeisen te bieden.



Figuur 3: Overzicht van alle uitgevraagde lijnen

Binnen de categorie ontsluitende lijnen maakt de provincie onderscheid tussen streeklijnen, stadslijnen, scholierenlijnen en nachtlijnen. De provincie heeft daarbij de ambitie om de stads- en streeklijnen waar mogelijk op te waarderen tot Directlijn teneinde reizigers en concessiehouder een grotere mate van zekerheid te bieden wat de continuering van deze lijnen betreft. Tegelijkertijd zoekt de provincie flexibiliteit aan de zijde van de concessiehouder om voor ontsluitende lijnen waarvan maar zeer weinig reizigers gebruik maken te zoeken naar alternatieve vormen van gedeelde mobiliteit, binnen of buiten de concessie, wanneer dit beter aansluit bij de behoefte van deze reizigers.

Voor ontsluitende lijnen gelden de volgende uitgangspunten:

- De lijnen rijden in ieder geval tijdens de eerste 3 jaar na de start van de concessie, waarbij kleine optimalisaties in deze 3 jaar mogelijk zijn.
- De huidige<sup>1</sup> dienstregeling vormt in principe het uitgangspunt bij de start van de concessie, met dien verstande dat op plekken en tijden waar sprake is van een te groot verschil tussen vraag en aanbod het huidige aanbod wordt aangescherpt (kleiner voertuig, lagere frequentie en/of andere vervoersvorm).
- Voor extra inzet op overige buslijnen gelden de volgende uitgangspunten:
  - De reizigersgroei is dusdanig dat er meer gereden moet worden op een lijn óf
  - Het is wenselijk om een lijn op te waarderen tot Direct-lijn (bij meer dan 1000 reizigers per dag) in welk geval de lijn dan gedurende de gehele concessieperiode zal blijven rijden.
- Voor vermindering van inzet op overige buslijnen gelden de volgende uitgangspunten:
  - De reizigersgroei is noemenswaardig gedaald óf
  - Er zijn doelmatige alternatieven beschikbaar die bewezen even goed of beter aansluiten bij de reizigersvraag.
- Het huidige nachtnet wordt alleen gecontinueerd indien de concessiehouder dit kostendekkend kan rijden, hetgeen kan betekenen dat reizigers net als in de huidige situatie een hoger tarief moeten betalen.

*Bron: Uitgangspuntendocument*

<sup>1</sup> Met huidige doelt de provincie in dit kader op de frequenties, bedieningstijden en rijtijden zoals opgenomen in de dienstregeling 2023.

Meer dan bij de Directlijnen het geval is, krijgt de concessiehouder van de provincie ruimte om het aanbod op ontsluitende lijnen tijdens de duur van de concessie optimaal af te stemmen op veranderingen in de vraag van reizigers. Tijdens de eerste drie jaar van de concessie kan de concessiehouder:

- frequenties en bedieningstijden aanpassen, met als minimumeis voor de stads- en streeklijnen een frequentie van 1 keer per uur (in de spits 2 keer per uur) op werkdagen,
- routes aanpassen en/of haltes toevoegen (bijvoorbeeld voor de ontsluiting van kleine kernen, buurtschappen of bedrijventerreinen), mits goed onderbouwd en in overleg met de betreffende wegbeheerder(s) en met instemming van de provincie (zie paragraaf 3.5),
- kiezen voor een oproepafhankelijke uitvoering (zie verderop in deze paragraaf), en/of
- ontsluitende lijnen opwaarderen tot Directlijn. Om dit mogelijk te maken maakt de provincie geen onderscheid tussen de bussen die op Directlijnen en op ontsluitende lijnen mogen worden ingezet. Uitzondering zijn de bussen die op de Brabantliners en de stadslijnen in Breda worden ingezet; voor deze bussen gelden specifieke eisen.

Na die drie jaar krijgt de concessiehouder de mogelijkheid om met voorstellen te komen om een ontsluitende lijn te laten vervallen bij een zeer beperkte reizigersvraag. In dat geval zullen deze reizigers hun reis met een andere (combinatie van) vorm(en) van gedeelde mobiliteit moeten maken, bijvoorbeeld de Hubtaxi met een overstap op een Directlijn. Een dergelijke ingrijpende wijziging kan echter alleen met instemming van de provincie worden doorgevoerd (zie paragraaf 3.5).



### **Positie stadsnet Breda**

Voor de stadslijnen in Breda geldt als minimumeis een frequentie van 2 keer per uur overdag en 1 keer per uur 's avonds, met daarbij de ambitie van een frequentie van 4 keer per uur in ieder geval tijdens de spits. Deze eis en ambitie gelden niet voor stadslijn 1 (ontsluiting Bavel) en stadslijn 6 (ontsluiting Galder en Meersel Dreef). De provincie houdt de mogelijkheid open om bij start van de concessie delen van de routes van deze stadslijnen te laten vervallen en in de betreffende wijken alleen nog een Hubtaxi aan te bieden.

### **Positie scholierenlijnen**

De landelijke afspraken over een emissievrije uitvoering van het openbaar busvervoer leiden ertoe dat continuering van het huidige netwerk van scholierenlijnen op termijn (uiterlijk in 2030) tot hogere kosten zal leiden, omdat het lastiger wordt om een scholierenlijn door een onderaannemer uit te laten voeren. De provincie wil de scholierenstromen daarom zo veel als mogelijk integreren met de overige reizigersstromen in het concessiegebied. In hoeverre dit mogelijk is hangt af van de functie die scholierenlijnen op dit moment vervullen, waarbij de provincie onderscheid maakt naar:

- scholierenlijnen die buurtbuslijnen versterken: deze scholierenlijnen worden gecontinueerd, waarbij de provincie tot 2030 de inzet van dieselbussen toestaat (gelijk aan de eisen voor buurtbussen, zoals beschreven in paragraaf 5.1);
- scholierenlijnen die Directlijnen en ontsluitende lijnen versterken: deze scholierenlijnen worden zoveel mogelijk geïntegreerd in het aanbod van de Directlijnen en/of ontsluitende lijnen die zij versterken en moeten vanaf de start van de concessie emissievrij worden uitgevoerd (gelijk aan de eisen voor Directlijnen en ontsluitende lijnen zoals beschreven in paragraaf 5.1);
- scholierenlijnen naar de scholen in Andel: de provincie streeft naar een optimalisatie van het aanbod op deze scholierenlijnen teneinde de positie van de huidige streeklijn 121 te versterken, waarbij de provincie tot 2030 de inzet van dieselbussen op scholierenlijnen in aanvulling op de huidige streeklijn 121 toestaat.

### **Oproepafhankelijke uitvoering ontsluitende buslijnen**

In het concessiegebied West-Brabant zijn er plekken en momenten waar(op) de vraag van reizigers te beperkt is om ontsluitende lijnen standaard in de avond of het weekend te laten rijden. In lijn met het Uitgangspuntendocument is de insteek dat lijnen die nu op deze plekken en momenten rijden in principe de eerste 3 jaar van de concessie als vaste lijnen moeten worden uitgevoerd, tenzij de provincie na overleg in het Ontwikkelteam 'Gedeelde Mobiliteit' West-Brabant anders besluit (zie ook paragraaf 3.6). Vanaf het 4<sup>e</sup> jaar geeft de provincie de concessiehouder wel ruimte om ontsluitende lijnen op afroep aan te bieden teneinde de vervoersbehoefte van (potentiële) reizigers op die plekken en momenten zo optimaal mogelijk te kunnen invullen. Bij een oproepafhankelijke uitvoering van ontsluitende lijnen moet gedacht worden aan vervoersvormen zoals de Vlinder, de Hopper of de belbus die een gepubliceerde lijnvoering en eventueel vaste vertrektijden vanaf de belangrijkste haltes, bijvoorbeeld NS-stations, kennen, maar die alleen of gedeeltelijk op aanvraag rijden waarbij eventueel haltes kunnen worden overgeslagen.

## **3.4 Buurtbuslijnen**

De huidige buurtbuslijnen vervullen een belangrijke rol binnen het OV-netwerk in het concessiegebied West-Brabant. De buurtbuslijnen die door vrijwilligers gereden worden zijn onderdeel van de concessie. De provincie verwacht dat de concessiehouder de

buurtbusverenigingen faciliteert, onder meer door buurtbussen beschikbaar te stellen, waarvoor hij een aparte bijdrage per buurtbuslijn ontvangt. Daarbij geldt dat de provincie recent afspraken met de huidige concessiehouder heeft gemaakt over de vervanging van de buurtbussen. Onderdeel van deze afspraken is een verplichte overname van de nieuwe buurtbussen door de concessiehouder.

Voor buurtbussen gelden de volgende uitgangspunten:

- De huidige buurtbussen blijven onveranderd tenzij in overleg met de betrokken vrijwilligers wordt geconcludeerd dat aanpassing een beter aanbod biedt voor reizigers.
- Doorontwikkeling is mogelijk waarbij in de toekomst nieuwe buurtbuslijnen kunnen ontstaan, in welk geval gemeenten een belangrijke rol hebben in bijvoorbeeld het helpen bij het werven van vrijwilligers.
- Buurtbussen kunnen in overleg met de betrokken vrijwilligers meer flexibel worden.

*Bron: Uitgangspuntendocument*

### 3.5 Aanpassing routes en haltes

Zoals in paragraaf 3.2 respectievelijk paragraaf 3.3 is aangegeven moet de concessiehouder de Directlijnen gedurende de gehele looptijd van de concessie en, enkele uitzonderingen daargelaten, de ontsluitende lijnen in ieder geval tijdens de eerste drie jaar van de concessie aanbieden. Wel krijgt de concessiehouder ruimte voor aanpassingen van routes van buslijnen en de haltes die zij aandoen. Deze ontwikkelruimte is niet onbegrensd. In voorgaande paragrafen is al aangegeven dat de concessiehouder bij de ontsluitende lijnen meer ruimte krijgt om routes en haltes aan te passen dan bij de Directlijnen; dit onder meer vanwege eerdere investeringen op de routes van de Directlijnen. Daarbovenop gelden de volgende kaders waarbinnen de concessiehouder routes en haltes mag aanpassen:

- De routes van de buslijnen die in dienstregeling 2023 zijn opgenomen blijven beschikbaar voor het openbaar busvervoer. Daarnaast zal de provincie in de aanbestedingsdocumenten alternatieve routes aangeven waarvan de concessiehouder zeker gebruik mag maken. Eventueel kan de concessiehouder zelf een alternatieve route voorstellen, maar wanneer dit voorstel niet wordt overgenomen door de betrokken wegbeheerder(s) en/of provincie dan dient de concessiehouder de betreffende buslijn via de huidige of een in de aanbestedingsdocumenten opgenomen alternatieve route te laten rijden.
- Op alle haltes die in de dienstregeling 2019 waren opgenomen wordt een vorm van gedeelde mobiliteit aangeboden.
- De provincie wijst een aantal haltes aan die de concessiehouder in ieder geval moet bedienen. De provincie selecteert deze verplichte haltes op basis van hun huidige gebruik, hun ligging in woonwijken en ten opzichte van belangrijke voorzieningen en/of hun rol binnen het systeem van gedeelde mobiliteit als overstappunt tussen de Hubtaxi en Directlijnen (zie ook paragraaf 3.6). De provincie kan tijdens de herijkingsmomenten de status van haltes wijzigen wanneer (on)voorzien ontwikkelingen op bijvoorbeeld het gebied van infrastructuur of woningbouw daar aanleiding toe geven.
- Voor een deel van de haltes die in de dienstregeling 2019 waren opgenomen geldt echter dat de provincie geen verplichte bediening door de concessiehouder voorschrijft. Zo hoeft de concessiehouder niet bij alle haltes langs de route van een Directlijn te stoppen. Ook kan de concessiehouder de route van een ontsluitende lijn aanpassen, maar is hij wel verplicht om met

een ontsluitende lijn bij alle bestaande haltes langs de (aangepaste) route te stoppen. Voor haltes die niet door de concessiehouder worden bediend, geldt dat reizigers bijvoorbeeld met de Hubtaxi vanaf deze haltes naar een overstappunt kunnen reizen waar zij kunnen overstappen op een Directlijn en vice versa.

- De concessiehouder brengt voorstellen voor het aanpassen van routes en het toevoegen, verplaatsen of opheffen van haltes tijdens de concessie in het Tactisch Ontwikkelteam (TOT) in (zie ook paragraaf 3.7). Hiervoor geldt dat de concessiehouder zijn voorstellen alleen na instemming van betrokken wegbeheerders en de provincie mag uitvoeren.

### 3.6 Afstemming en samenhang met flexibel vervoer

Zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven bereidt de provincie parallel aan de aanbesteding van het openbaar vervoer in het concessiegebied West-Brabant samen met de Regio West-Brabant de aanbesteding van het flexibele vervoer in deze regio voor. Het flexibele vervoer omvat twee componenten:

- Flexibel (vraagafhankelijk) vervoer van halte naar halte, bestaande uit Hubtaxi (werknaam), die vanuit elke halte in West-Brabant feedert op de best passende halte(s) van het Directlijnnet tegen een gesubsidieerd tarief en uit Haltetaxi (werknaam), die reizigers direct van halte naar halte brengt tegen commercieel tarief. De provincie is verantwoordelijk voor deze vorm van flexibel vervoer.
- Het WMO-vervoer dat onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten valt.

De provincie beschouwt het openbaar vervoer en het flexibele vervoer van halte naar halte als twee complementaire en communicerende vaten. Zo brengt de Hubtaxi reizigers vanaf iedere OV-halte naar een in de reisrichting gelegen hub om hier over te stappen op het lijngebonden openbaar vervoer en vice versa<sup>9</sup>. De provincie verwacht daarbij dat reizigers vooral gebruik maken van de Hubtaxi op plaatsen en momenten waar(op) er geen of minder ontsluitende buslijnen rijden. De combinatie van de trein of een Directlijn (die de hele dag frequent rijden) en de Hubtaxi biedt in dat geval een goed reisalternatief binnen het systeem van gedeelde mobiliteit.

Om ongewenste overlap/concurrentie tussen deze flexibele vervoersvormen van halte naar halte en (oproepafhankelijke) ontsluitende lijnen te voorkomen, bepaalt de provincie voorafgaand aan de start van de concessie of in gebieden waar de vervoersvraag beperkt is, vervoer vanuit de concessie of het Flexcontract verzorgd wordt. Deze vraag speelt met name in de volgende vier gebieden:

- Ulicoten
- Bavel
- Galder/Meersel Dreef
- Huijbergen/Wouwse Plantage

De provincie ziet voor de eerste twee gebieden de meeste mogelijkheden binnen de concessie. Vanaf het vierde jaar van de concessie kan de provincie op voorstel van de concessiehouder besluiten om ontsluitende lijnen deels of volledig te laten vervallen omdat een flexibele vervoersvorm

---

<sup>9</sup> Op plaatsen en momenten overdag waar(op) er geen lijngebonden openbaar vervoer rijdt, betalen reizigers voor de Hubtaxi het standaard OV-tarief; in alle andere gevallen betalen zij 2,5 keer het OV-tarief.

van halte naar halte of een vervoersvorm uitgevoerd met vrijwilligers beter past bij de vervoersvraag. Maar het omgekeerde kan natuurlijk ook, namelijk wanneer blijkt dat in een bepaald gebied de vraag van reizigers dusdanig toeneemt dat deze beter ingevuld kan worden met een vorm van openbaar busvervoer. In dat geval zal de provincie, na overleg met de concessiehouder en de exploitant van het Flexcontract, aan de concessiehouder opdracht geven om openbaar vervoer in het betreffende gebied te gaan verzorgen.

De provincie zal nog uitwerken wat de uitgangspunten zijn voor de maximale vermindering van inzet op overige buslijnen. Hierbij kan gedacht worden aan dat de totale daling van het aantal dienstregelingsuren per jaar niet meer dan 3% is voor de totale concessie. En dat aan het eind van de concessie minimaal 80% van het oorspronkelijke aanbod [uitgedrukt in dienstregelingsuren] nog rijdt.

*Bron: Uitgangspuntendocument*

In geval van dergelijke wijzigingen verrekenet de provincie het meer- dan wel minderwerk voor de concessiehouder en de exploitant van het Flexcontract met de bijdrage die zij van de provincie ontvangen. Insteek van de provincie daarbij is dat de jaarlijkse veranderingen voor beide vervoerders praktisch uitvoerbaar zijn en niet leiden tot hoge frictiekosten (bijvoorbeeld kosten voor werving of ontslag van personeel). De provincie gaat er voor de aanbesteding van uit dat de concessiehouder een toe- of afname van het aantal dienstregelingsuren van maximaal 1% per jaar zonder frictiekosten moet kunnen realiseren.

#### **Ontwikkelteam ‘Gedeelde mobiliteit’ West-Brabant (OTGM West-Brabant)**

Om bovenstaand proces in goede banen te leiden, maar ook om van alle vormen van gedeelde mobiliteit één samenhangend systeem voor reizigers te maken, is de provincie voornemens voor iedere concessie een ontwikkelteam ‘Gedeelde mobiliteit’ (OTGM) te installeren. In het OTGM West-Brabant dat in principe 2 keer per jaar bijeenkomt, hebben naast de provincie (de voorzitter/trekker) en de Regio West-Brabant ook standaard de concessiehouder, de exploitant van het Flexcontract en het Reizigersoverleg Brabant (ROB) zitting (= kernteam). Afhankelijk van het onderwerp kan de provincie daarnaast andere partijen vragen om bij een bijeenkomst van het OTGM West-Brabant aan te sluiten (= deelnemers op afroep).

	Overheden	Marktpartijen	Overige partijen
Kernteam	<ul style="list-style-type: none"> <li>Provincie Noord-Brabant</li> <li>Regio West-Brabant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Concessiehouder</li> <li>Exploitant Flexcontract</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reizigersoverleg Brabant (ROB)</li> </ul>
Deelnemers op afroep (niet limitatief)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gemeenten</li> <li>Rijkswaterstaat</li> <li>Overige wegbeheerders</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vrijwilligersorganisaties (bijv. buurtbusverenigingen)</li> <li>Commerciële organisaties (bijv. deelauto's, deelfietsen)</li> <li>Uitvoerder(s) flexibel vervoer</li> <li>MaaS-provider</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Branche-organisaties (bijv. ANWB en werkgeverskoepels)</li> <li>Onderwijsinstellingen</li> <li>Kennisinstituten</li> <li>NS/ProRail</li> </ul>

Tabel 1: Samenstelling OTGM West-Brabant

Het OTGM West-Brabant richt zich vooral op de strategische onderwerpen rond de concessie en het Flexcontract die om afstemming vragen, zoals bijvoorbeeld bij de hiervoor beschreven verschuiving van vervoer van de concessie naar het Flexcontract of vice versa. De provincie zal, als regisseur van het systeem van gedeelde mobiliteit, besluiten op basis van de inbreng van het OTGM West-Brabant en – in bovenstaand voorbeeld – de concessiehouder of de exploitant van het Flexcontract verzoeken hun dienstverlening overeenkomstig aan te passen.

Het OTGM West-Brabant houdt zich nadrukkelijk niet bezig met de tactische (en operationele) zaken tijdens de uitvoering van de concessie. Deze zaken worden net als nu het geval is besproken in het Tactisch Ontwikkelteam (TOT) dat in principe maandelijks bijeenkomt. In het TOT hebben naast de provincie en de concessiehouder (de voorzitter/trekker) ook de gemeente Breda, de GGA-coördinator van Regio West-Brabant (namens de regio en namens de andere gemeenten) en het ROB als vaste leden zitting. Gelet op de positieve ervaring met het TOT in de huidige concessie, wil de provincie de huidige werkwijze van het TOT in grote lijnen continueren.

Ten slotte organiseert de provincie een provinciebreed concessieoverleg gericht op de afstemming van marketing en communicatie over het openbaar busvervoer in de provincie en voorziet de provincie een belangrijke rol voor de concessiehouder als het gaat om de praktische afstemming van de verschillende vervoersvormen in het concessiegebied (zie ook paragraaf 4.4).

### 3.7 Alles onder één merknaam: 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*

Het openbaar busvervoer zal onder de merknaam en in de huisstijl van Bravo worden uitgevoerd. Daarbij verlangt de provincie medewerking van de concessiehouder bij de (provinciebrede) promotie van het merk Bravo.

Onder de merknaam Bravo kunnen verschillende productformules gehangen worden, maar alleen wanneer dit een duidelijke toegevoegde waarde heeft voor reizigers. Op dit moment worden in het Bravo-huisstijlhandboek de volgende productformules onderscheiden:

- **Bravodirect:** Directlijnen met een hoogwaardige kwaliteit wat bedieningstijden, frequenties en snelheid betreft (HOV-lijnen). De concessiehouder kan ervoor kiezen om deze lijnen onder de productformule Bravodirect uit te voeren. In dat geval moet hij voldoen aan de strengere eisen die de provincie stelt aan Bravodirect, bijvoorbeeld op het gebied van uitstraling en comfort van het materieel en het bieden van dezelfde (hoge) frequenties over de hele lengte van de lijn.
- **Brabantliner:** Een productformule die aansluit bij de ambities voor deze lijn en past binnen de kaders van het Bravo-huisstijlhandboek. De productformule Brabantliner wordt alleen gevoerd op de buslijnen tussen Breda/Oosterhout en Gorinchem/Utrecht, die zich onderscheiden door hoge gemiddelde snelheid en comfort.

Datum 20 september 2022

Betreft Aanbesteding OV-concessie West-Brabant 2025-2035

- *Bravoflex*: flexibel vervoer uitgevoerd onder de merknaam Bravo. Deze productformule valt niet onder de concessie.

#### **Informatie over en marketing van het merk Bravo**

Om ervoor te zorgen dat het systeem van gedeelde mobiliteit in Brabant voor iedereen begrijpelijk is, wil de provincie zelf de Brabant-brede marketing van de bij Bravo aangesloten partijen aansturen. Daarnaast hebben marktpartijen, waaronder de nieuwe concessiehouder, een rol en belang om informatie aan te bieden over hun eigen product en het gebruik van dit product te stimuleren. De provincie verwacht van de concessiehouder dat hij hiervoor budget reserveert en zijn marketingactiviteiten afstemt met andere marktpartijen, waaronder aangrenzende concessiehouders. Met het oog op deze afstemming overweegt de provincie om een marketingbureau op te zetten waarin alle door de provincie gecontracteerde aanbieders van onderdelen van het systeem van gedeelde mobiliteit zitting hebben. Dit laat onverlet dat de provincie de concessiehouder gelet op zijn opbrengstverantwoordelijkheid de ruimte biedt voor eigen initiatieven om het gebruik van het openbaar vervoer in het concessiegebied te stimuleren.



## 4. Drempelloos reizen

In 2015 is de provincie samen met het Rijk, andere provincies, vervoerregio's, vervoerders en ProRail een traject gestart om te komen tot een gemeenschappelijke visie op de rol van OV in het mobiliteitssysteem van Nederland in 2040. Uitgangspunt daarbij was dat niet langer een modaliteit, maar snelheid, gemak, betrouwbaarheid en betaalbaarheid voor reizigers centraal moeten staan. Deze door alle partijen onderschreven ambitie is vastgelegd in het visiedocument 'Overstappen naar 2040'<sup>10</sup>. In het rapport 'Contouren Toekomstbeeld OV 2040'<sup>11</sup> hebben de deelnemende partijen een nadere invulling aan deze ambitie gegeven, waaronder het drempelloos van deur-tot-deur kunnen reizen.

Om alle modaliteiten en mobiliteitsdiensten optimaal te gebruiken zijn ketenmobiliteit en "Mobility as a Service" belangrijke ontwikkelingen. Reizigers staan daarbij op de eerste plaats en ondervinden zo weinig mogelijk tot geen last van overstappen tussen modaliteiten en mobiliteitsdiensten. De reiziger ervaart de verplaatsing van A naar B als één reis, ook al bestaat die uit diverse onderdelen en modaliteiten. In 2040 is dit voor alle reizigers geoptimaliseerd. Ook voor reizigers met een handicap is de reis toegankelijk.

*Bron: Rapport 'Contouren Toekomstbeeld OV 2040'*

Om ervoor te zorgen dat reizigers zoveel mogelijk drempelloos binnen het systeem van gedeelde mobiliteit kunnen reizen stelt de provincie in de concessie eisen ten aanzien van:

- toegankelijkheid
- overstapgemak
- tarieven en betaalgemak
- informatievoorziening
- sociale veiligheid

Dit betreffen minimumeisen waaraan de concessiehouder in ieder geval zal moeten voldoen. De provincie zal vervoerders echter uitdagen om in hun inschrijving en tijdens de concessie extra stappen te zetten om resterende drempels binnen het systeem van gedeelde mobiliteit zoveel mogelijk weg te nemen.

### 4.1 Toegankelijkheid

Volgens het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap hebben mensen met een mobiliteitsbeperking, net als ieder ander, het recht om zelfstandig aan de samenleving deel te nemen. Het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de Wet gelijke behandeling stellen

---

<sup>10</sup> Ministerie van IenW (2016) Overstappen naar 2040. Flexibel en slim OV.

<sup>11</sup> Ministerie van IenW (2019) Contouren Toekomstbeeld OV 2040.

daarom dat het openbaar vervoer toegankelijk moet zijn voor mensen met een functiebeperking zodat voldoen wordt aan de uitgangspunten van een inclusieve samenleving. Vanzelfsprekend conformeert de provincie zich aan deze uitgangspunten en hanteert daarbij als principe dat iedereen die zelfstandig kan reizen, zich op een voor haar/hem geëigende manier van A naar B moet kunnen verplaatsen.

Uitgangspunt is toegankelijkheid op het systeemniveau van gedeelde mobiliteit en niet op voertuigniveau. Dit betekent dat er altijd een toegankelijk voertuig is tegen hetzelfde tarief, maar dat niet elke vervoersvorm toegankelijk hoeft te zijn (zoals een vrijwilligersinitiatief of buurtbus). Hierbij is het belangrijk dat reizigers op de heen- en terugreis een toegankelijke reis kunnen maken.

*Bron: Uitgangspuntendocument*

Bij toegankelijkheid speelt allereerst de fysieke toegankelijkheid. Hoewel de provincie dus streeft naar toegankelijkheid op het systeemniveau van gedeelde mobiliteit, constateert zij dat in voor het openbaar vervoer geldende wet- en regelgeving toegankelijkheid op voertuigniveau wordt geëist. Concreet betekent dit dat de concessiehouder voor de uitvoering van de concessie uitsluitend voertuigen mag inzetten die voldoen aan de landelijke eisen, richtlijnen en normen ten aanzien van toegankelijkheid. Dit geldt ook voor de buurtbussen. Daarnaast werkt de provincie samen met gemeenten en andere wegbeheerders aan een verbetering van de fysieke toegankelijkheid van bushaltes, mobiliteitshubs (zie paragraaf 4.2) en overige (bus)infrastructuur.

Naast de fysieke toegankelijkheid is ook de begrijpelijkheid een belangrijke factor bij de vraag of mensen wel of niet van het openbaar busvervoer (en het systeem van gedeelde mobiliteit) gebruik kunnen/willen maken. De begrijpelijkheid van het openbaar busvervoer kan bijvoorbeeld worden vergroot door de informatievoorziening toegankelijker te maken of door aan bepaalde groepen mensen persoonlijke begeleiding aan te bieden bij hun (eerste) reis met het openbaar busvervoer (bijvoorbeeld door de inzet van OV-coaches). De provincie is er daarbij van overtuigd dat reizigers het meeste baat hebben bij een aanpak die de concessiehouder zelf voorstelt. Daarom zullen in de concessie alleen de absoluut noodzakelijke eisen op het gebied van begrijpelijkheid worden opgenomen en zal de provincie de concessiehouder stimuleren om zelf met voorstellen te komen om de begrijpelijkheid verder te verbeteren, zodat zoveel mogelijk mensen van het openbaar busvervoer gebruik kunnen/gaan maken.

## 4.2 Overstapgemak

Binnen het systeem van gedeelde mobiliteit vervullen mobiliteitshubs een belangrijke rol. Op deze hubs komen de verschillende onderdelen van het systeem samen en is het voor reizigers mogelijk om van het ene onderdeel op een ander over te stappen, bijvoorbeeld van de Hubtaxi of fiets op een snelle en frequente Directlijn. Belangrijk daarbij is dat reizigers makkelijk op de mobiliteitshubs kunnen overstappen. Dit stelt niet alleen eisen aan de inrichting van de mobiliteitshubs (= verantwoordelijkheid wegbeheerder), maar ook aan de afstemming van aankomst- en vertrektijden van de verschillende onderdelen van het systeem van gedeelde mobiliteit. Wat dit



laatste betreft hanteert de provincie de volgende hiërarchie: de Hubtaxi sluit aan en wacht op een Directlijn of overige buslijn en een Directlijn of overige buslijn sluit aan op de trein.

De provincie zal de houder van het Flexcontract uitdagen om de Hubtaxi zo goed mogelijk te laten aansluiten op het openbaar vervoer op in elk geval de aangewezen overstappunten. De provincie verwacht daarbij van de concessiehouder dat hij het openbaar busvervoer naar en vanaf deze overstappunten stipt volgens de dienstregeling uitvoert. Ook hecht de provincie veel waarde aan afstemming op operationeel niveau tussen (de verkeerscentrales van) de concessiehouder en de houder van het Flexcontract.

Verder daagt de provincie de concessiehouder uit het openbaar busvervoer zo goed mogelijk te laten aansluiten op de trein (en bussen vanuit andere concessies). Wanneer de concessiehouder, bijvoorbeeld met het oog op de punctualiteit, kiest om langere lijnen te knippen of lijnen niet door te koppelen waardoor meer reizigers moeten overstappen, dan kan dit alleen wanneer de concessiehouder een hoge overstapkwaliteit biedt.

Ten slotte verwacht de provincie van de concessiehouder dat hij in zijn reisinformatie de aanwezigheid van kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen en deelmobiliteit opneemt, zodat reizigers zich kunnen informeren over de voor hen best passende first en last mile oplossingen.

### 4.3 Tarieven en betaalgemak

Het openbaar vervoer staat qua betalen voor een ingrijpende verandering. Waar nu de OV-chipkaart nog het belangrijkste betaalmiddel is, zullen reizigers bij de start van de concessie naar verwachting met hun betaalpas (= EMV-betalen) of een bar- of QR-code inchecken en in toenemende mate reizen op rekening. Deze verandering is ingezet vanuit de gedachte dat hierdoor het betaalgemak voor reizigers toeneemt.

Het tariefsysteem moet makkelijk zijn en reizigers moeten weten waar ze aan toe zijn qua kosten. Specifiek voor het openbaar busvervoer gelden de volgende uitgangspunten:

- Op lijngebonden openbaar vervoer (Direct, overige buslijnen en buurtbus) geldt altijd het ovtarief inclusief de Studenten ov-kaart.
- Contant betalen is niet mogelijk voor alle lijngebonden bussen (Direct, overige buslijnen en buurtbussen) en Flex-vervoer.
- Reizigers kunnen door het hele systeem reizen met hetzelfde betaalmiddel.

*Bron: Uitgangspuntendocument*

De provincie verwacht van de concessiehouder dat hij voorbereid is op OVpay, onder meer door ervoor te zorgen dat de apparatuur in de voertuigen geschikt is voor dit nieuwe betaalsysteem waarmee betalen met een contactloze betaalpas, creditcard of betaalpas op een mobiele telefoon mogelijk wordt. Als bij de start van de concessie de OV-chipkaart nog steeds als wettig betaalmiddel in het openbaar vervoer geldt, dan zorgt de concessiehouder er tevens voor dat hij over de hiervoor benodigde apparatuur beschikt.

Daarnaast verwacht de provincie dat de concessiehouder meewerkt aan veranderingen in het tariefsysteem. Op dit moment ontwikkelen overheden en vervoerders een nieuw Landelijk Tarievenkader. Zodra meer duidelijkheid over dit nieuwe kader bestaat, zal de provincie het Brabants Tarievenhuis opstellen. Uitgangspunt daarbij is dat het aangepast tarievenhuis niet tot grote wijzigingen in de opbrengsten voor de concessiehouder mag leiden (= opbrengstneutraliteit). Omdat de verwachting is dat dit aangepaste tarievenhuis pas na start van de aanbesteding vastgesteld zal kunnen worden, zal aan vervoerders worden meegegeven dat zij voor hun inschrijving op de aanbesteding kunnen uitgaan van het Landelijk Tarievenkader en het Brabants Tarievenhuis die in 2022 van toepassing zijn. Mocht tijdens de concessie blijken dat het nieuwe provinciale tarievenkader tot onvoorziene veranderingen in reizigersaantallen en opbrengsten leiden, dan treedt de provincie met de concessiehouder in overleg over de mogelijkheden om voor deze veranderingen te corrigeren.

## 4.4 Informatievoorziening

Naast overstap- en betaalgemak is het belangrijk dat reizigers over goede reisinformatie over alle onderdelen van de reisketen kunnen beschikken en dat deze informatie via bijvoorbeeld smartphone-apps zoveel mogelijk realtime beschikbaar is. Afstemming en integratie van reisinformatie moeten er daarbij toe leiden dat reizigers het systeem van gedeelde mobiliteit als een logisch geheel ervaren. Door in de concessie voor te schrijven dat de concessiehouder reisinformatie als open data beschikbaar stelt, kunnen marktpartijen reisinformatiediensten aanbieden die aansluiten bij de behoefte van de reiziger.

### **Mobiliteit-als-Dienst (MaaS)**

Mobiliteit-als-Dienst (ook wel aangeduid als Mobility as a Service, MaaS) integreert het plannen, boeken en betalen van verschillende vervoersvormen, waardoor reizigers met minder drempels van A naar B kunnen reizen. Mobiliteit-als-Dienst bevordert het eenvoudig gebruiken en combineren van verschillende vervoersvormen.

De provincie hanteert de volgende uitgangspunten met betrekking tot Mobiliteit-als-Dienst:

- Per 2023 willen we Mobiliteit-als-Dienst betrouwbaar operationeel hebben via minimaal één provider. Als dit niet vanzelf tot stand komt zal de provincie hierop actie nemen, bijvoorbeeld door dit apart aan te besteden.
- We zorgen dat onze aanbieders van vervoer Mobiliteit-als-Dienst proof zijn/aan kunnen sluiten op Mobiliteit-als-Dienst. Dit doen we door minimale eisen voor te schrijven in onze contracten en in bijvoorbeeld vergunningen/ontheffingen (o.a. ten aanzien van interoperabiliteit, data en standaarden).
- Voor reizigers die geen gebruik kunnen of willen maken van een app zorgen we voor een oplossing.

*Bron: Uitgangspuntendocument*

Mobiliteit-als-Dienst moet ervoor zorgen dat reizigers hun reis zoveel mogelijk via één platform, bijvoorbeeld een app, kunnen plannen, boeken en betalen, ongeacht de vervoersvorm(en) waarmee zij willen reizen. Een dergelijk systeem of dergelijke systemen moet(en) bij voorkeur op landelijke of zelfs Europese schaal tot stand komen, zodat de inwoners van Brabant hier ook voor hun reizen

buiten de provinciegrenzen gebruik van kunnen maken. Daarom sluit de provincie zoveel mogelijk aan bij landelijke ontwikkelingen en eist de provincie dat de concessiehouder de landelijk vastgestelde MaaS-waardige bestekseisen naleeft. Deze eisen zijn er onder meer op gericht dat de concessiehouder gegevens en boekings- en betalingsmogelijkheden, in de vorm van open data, beschikbaar stelt aan Mobiliteit-als-Dienst aanbieders. Ter voorbereiding op de aanbesteding van de OV-concessie formuleert de provincie in het najaar van 2022 een strategie voor de uitrol van Mobiliteit als Dienst in de provincie Brabant. Mogelijk leidt dit nog tot aanvullende taken voor de concessiehouder bij het aanbieden en integreren van mogelijkheden tot het plannen, boeken en betalen van verschillende vervoersvormen in het concessiegebied West-Brabant. De ambitie is om Mobiliteit als Dienst uiterlijk in 2025 bij ingang van de nieuwe concessie operationeel te hebben.

#### **Concessiehouder als mobiliteitsmakelaar**

De provincie ziet zichzelf als regisseur van het systeem van gedeelde mobiliteit. Wel voorziet de provincie een rol voor de concessiehouder bij het faciliteren van de deur-tot-deur reis waar openbaar busvervoer onderdeel van is. Dit betekent niet dat de provincie van de concessiehouder verwacht dat hij zelf vervoersvormen in aanvulling op het openbaar busvervoer aanbiedt (een eventueel aanbod zal niet meewegen bij de beoordeling van de inschrijvingen van vervoerders), maar wel dat de concessiehouder een faciliterende rol vervult richting bestaande en toekomstige aanbieders van deze aanvullende vervoersvormen in het concessiegebied West-Brabant. De provincie neemt op basis van de in de vorige alinea genoemde strategie een definitief besluit over de mate waarin de concessiehouder geacht wordt ook het aanbod van andere mobiliteitsaanbieders te ontsluiten, bijvoorbeeld door een eigen platform te ontwikkelen of aansluiting te zoeken bij een landelijk of Europees opererend platform. Als randvoorwaarde geldt altijd dat de concessiehouder een constructieve en proactieve houding inneemt en non-discriminerend handelt als het gaat om het delen van informatie, het beschikbaar stellen van producten en proposities en het boeken en betalen van vervoerwijzen.

## **4.5 Sociale veiligheid**

Als provincie hanteren we een aantal waarden en uitgangspunten die onverminderd van belang blijven in de toekomst. Het gaat om (sociale) veiligheid, waarbij we bestaande afspraken doorzetten, bijvoorbeeld de afspraken uit het landelijk convenant sociale veiligheid. Daarnaast willen we dat het systeem betrouwbaar blijft.

*Bron: Uitgangspuntendocument*

Uit de klantwensenpiramide<sup>12</sup> blijkt dat (sociale) veiligheid, naast betrouwbaarheid, voor reizigers een noodzakelijke voorwaarde is om van het openbaar vervoer gebruik te maken. Wanneer reizigers zich onveilig voelen, wanneer er veel incidenten plaatsvinden of wanneer het beeld bestaat dat het openbaar vervoer onveilig is, zullen reizigers het openbaar vervoer mijden.

---

<sup>12</sup> Hagen, M. van, Bron. P (2013) De emotionele reis van onze klant. Waarom 56 minder is dan 45. NS. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 21 en 22 november 2013, Rotterdam.

Datum 20 september 2022

Betreft Aanbesteding OV-concessie West-Brabant 2025-2035

Gelet op het belang van een sociaal veilig openbaar vervoer is landelijk afgesproken om dit aspect geen onderwerp van de concurrentie tussen vervoerders te laten zijn. De provincie vult deze landelijke afspraak in door een deel van haar exploitatiebijdrage te oormerken voor maatregelen op het gebied van sociale veiligheid. De concessiehouder kan deze middelen dus niet voor andere doeleinden inzetten.

De provincie continueert in de concessie de huidige werkwijze waarbij de verantwoordelijkheid voor de sociale veiligheid volledig bij de concessiehouder ligt. De afgelopen jaren is namelijk gebleken dat de concessiehouders die in Noord-Brabant actief zijn in hun jaarplannen doeltreffende maatregelen op het gebied van sociale veiligheid hebben opgenomen en uitgevoerd. Hun aanpak resulteerde in 2019 een hoge waardering (8,5) voor de veiligheid van de rit. Wel zal de provincie in de aanbestedingsdocumenten de huidige werkwijze, waaronder een gezamenlijk overleg tussen concessiehouders, provincie en ketenpartners, formaliseren. Ook zal de provincie voorafgaand aan de start van de aanbestedingsprocedure een sessie met geïnteresseerde vervoerders en stakeholders organiseren, zoals landelijk is overeengekomen.



## 5. Leefbaarheid en duurzaamheid

### 5.1 Transitie naar zero emissie busvervoer

In het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer (BAZEB) hebben provincies, vervoerregio's en de rijksoverheid de ambitie geformuleerd dat in 2030 het openbaar busvervoer in 2030 volledig zero emissie is en dat vanaf 2025 alleen nog nieuwe zero-emissievoertuigen instromen en deze voertuigen volledig gebruik maken van hernieuwbare energie, die bij voorkeur regionaal is opgewekt. De ambitie van de provincie is echter om de transitie naar een vrijwel volledig emissievrije busvloot in West-Brabant al in 2025<sup>13</sup> te realiseren.

Het busnetwerk is vanaf 1-1-2025 zero emissie. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Voor lange buslijnen van Breda naar Utrecht (lijnen 400, 401 en 402) en van Bergen op Zoom naar Rotterdam (lijn 310) geldt 1-1-2030 en niet 1-1-2025 als uiterste datum.
- In de aanbesteding van de nieuwe concessie gaat de provincie vervoerders stimuleren om zoveel mogelijk ZE-bussen aan te bieden bij de start van de concessie. Belangrijk hierbij is dat het naar voren halen van verduurzaming in 2023 niet ten koste mag gaan van het voorzieningenniveau c.q. de kwaliteit voor reizigers.
- Voor buurtbussen geldt dat de provincie zoveel mogelijk in 2025, maar uiterlijk per 1-1-2030 zero emissie wil realiseren.
- Duurzame energie is het uitgangspunt voor het laden van de bussen, waarbij het gebruik van Brabantse energie voor de uitvoering van de concessie wordt gestimuleerd.

*Bron: Uitgangspuntendocument*

Op dit moment rijden er nog geen emissievrije bussen in West-Brabant, maar dit verandert uiterlijk bij de start van de concessie. Vanaf dat moment moeten de Directlijnen evenals de stads- en streeklijnen emissievrij worden uitgevoerd. Buurtbuslijnen (vanwege de overnameverplichting van recent aangeschafte buurtbussen) en Brabantliners (vanwege de onzekerheid rond de ombouw van de A27) mogen nog tot 2030 met (bestaand) dieselmaterieel worden uitgevoerd, mits dit materieel aan de Euro 6-norm voldoet. Uiterlijk vanaf 2030 moeten ook deze lijnen emissievrij worden uitgevoerd.

Hoewel de provincie in principe geen ZE-techniek voorschrijft, heeft de provincie wel geconstateerd dat vervoerders op dit moment hoofdzakelijk voor de batterij-elektrische techniek kiezen. Omdat de realisatie van laadinfrastructuur die voor de inzet van emissievrije bussen nodig is, een lange doorlooptijd kent en vanwege de schaarse netcapaciteit niet zonder risico's is, treft de provincie een aantal maatregelen om de transitie uiterlijk bij start van de concessie mogelijk te maken:

---

<sup>13</sup> Ten tijde van het opstellen van het Uitgangspuntendocument was nog niet bekend dat de lopende concessie West-Brabant verlengd is tot juli 2025. De provincie wenst nog steeds zoveel mogelijk ZE-bussen vanaf start van de concessie. De datum 1-1-2025 schuift daarom op naar de ingangsdatum van de nieuwe concessie, 6 juli 2025.

- De provincie ontwikkelt op dit moment een remise in Breda met een zware netaansluiting voor het opladen van een groot aantal batterij-elektrische bussen. Uiterlijk eind 2022 wanneer er meer duidelijkheid is wanneer de remise inclusief netaansluiting beschikbaar is, besluit de provincie of nog tijdens de huidige concessie emissievrije bussen op de stadslijnen in Breda ingezet kunnen worden. In dat geval moet de concessiehouder deze batterij-elektrische bussen en bijbehorende laadinfrastructuur van de huidige concessiehouder overnemen.
- De provincie biedt vervoerders die op de aanbesteding willen inschrijven, indien zij dit wensen, ondersteuning bij de financiering van de emissievrije voertuigen en de bijbehorende laadinfrastructuur in de vorm van een Meerpartijenovereenkomst. Met deze overeenkomst biedt de provincie richting de financier zekerheid wat de betaling van rente en aflossing betreft. Deze zekerheid levert een rentevoordeel op dat ten goede komt aan het openbaar vervoer en daarmee het systeem van gedeelde mobiliteit.
- De provincie onderzoekt of op aangewezen (remise)locaties waar voorzieningen worden getroffen ten behoeve van de batterij-elektrische techniek, beperkingen of voorwaarden gelden voor de inzet van andere ZE-technieken, teneinde inschrijvers hierover te kunnen informeren.

### Capaciteit op het elektriciteitsnet

Vanwege het grote aantal aanvragen voor nieuwe grootzakelijke netaansluitingen in 2021 staat Tennet, de beheerder van het hoogspanningsnet, voorlopig niet toe dat Enexis, de beheerder van het regionale net in de provincies Noord-Brabant en Limburg, nieuwe grootzakelijke aansluitingen afgeeft. Recent maakte Tennet bekend dat er weer ruimte voor nieuwe grootzakelijke netaansluitingen is.<sup>14</sup> Er zullen de komende jaren door de netbeheerders grote investeringen worden gedaan om te kunnen voldoen aan de groeiende vraag. Om risico's voor het niet tijdig kunnen aansluiten van nieuwe busremises te minimaliseren onderzoekt de provincie de mogelijkheid om één of meerdere locaties aan te wijzen voor remises in het westelijk deel van het concessiegebied. De provincie kan dan zelf een grootzakelijke netaansluiting voor deze locatie(s) aanvragen en/of aan de concessiehouder vragen om met een tijdelijke oplossing voor stroom op deze locatie(s) te komen. Bij het vaststellen van de aanbestedingsdocumenten maakt de provincie hierin een definitieve keuze.

## 5.2 Circulariteit

In het kader van circulair inkopen eist de provincie dat de concessiehouder blijvend streeft naar maximalisatie van hergebruik van producten, materialen en grondstoffen en behoud van natuurlijke hulpbronnen. Vervoerders nemen een circulariteitsplan op in hun inschrijving. Hierin geven zij in ieder geval aan welke maatregelen zij vanuit het oogpunt van circulariteit treffen, bijvoorbeeld als het gaat om (her)gebruik van accupakketten/batterijen, en welke mogelijkheden zij benutten om circulariteit toe te passen in zijn bedrijfsvoering.

Op dit moment zijn certificeringen op het gebied van circulariteit nog niet gangbaar in de OV-sector, zoals dat bijvoorbeeld wel het geval is met certificering op het gebied van CO<sub>2</sub>-reductie en social return. In plaats daarvan verwacht de provincie van de concessiehouder dat hij in ieder geval voor de bussen die hij voor de uitvoering van de concessie inzet een materialenpaspoort door de leverancier

---

<sup>14</sup> <https://www.tennet.eu/nl/nieuws/grootverbruikers-van-elektriciteit-noord-brabant-en-limburg-kunnen-vanaf-nu-weer-worden>

laat opstellen waaruit blijkt dat de materialen in de bussen hoogwaardig kunnen worden (her)gebruikt. Daarnaast overweegt de provincie om bij één van de herijkingen van de concessie (zie paragraaf 6.2) eisen ten aanzien van certificering op het gebied van circulariteit in de concessie op te nemen, en wel op het moment dat aangesloten kan worden bij een passende circulariteitsnorm.

### 5.3 Goed en sociaal werkgeverschap

Chauffeurs en ander personeel dat in direct contact met reizigers staat vormen het visitekaartje van het openbaar busvervoer in West-Brabant. Een hartelijk welkom, prettige rijstijl en behulpzame houding dragen bij aan een positieve beleving van het openbaar busvervoer door reizigers. Daarbij is het belangrijk dat de concessiehouder over voldoende personeel beschikt om de dienstregeling stipt uit te kunnen voeren en dat het personeel deskundig en gemotiveerd is om reizigers goed van dienst te zijn.

Hoewel dit primair de verantwoordelijkheid van de concessiehouder in zijn rol van werkgever is, verwacht de provincie van de concessiehouder dat hij oog heeft voor het welzijn en de veiligheid van zijn personeel. Dat betekent dat de concessiehouder niet alleen afspraken zoals vastgelegd in de CAO Openbaar Vervoer en het Rijtijdenbesluit naleeft, maar ook dat de concessiehouder investeert in de opleiding van personeel en maatregelen treft gericht op duurzame inzetbaarheid van zijn personeel. In aanvulling daarop onderzoekt de provincie, gelet op de krappe arbeidsmarkt en de vergrijzing van het chauffeursbestand, of en zo ja hoe aan de concessiehouder gevraagd kan worden om met een plan te komen waarin hij aangeeft welke maatregelen hij treft om steeds over voldoende personeel te kunnen beschikken.

Vanuit het oogpunt van sociaal werkgeverschap (concessiehouder) en opdrachtgeverschap (provincie) ziet de provincie een belangrijke rol voor de concessiehouder weggelegd wat het bieden van kansen voor mensen met een grote(re) afstand tot de arbeidsmarkt. De provincie verwacht van de concessiehouder dat hij maatregelen treft die gericht zijn op het verkleinen van deze afstand en zal in het Programma van Eisen aangeven welke minimale SROI-waarde hiervoor geldt.

## 6. Wendbare concessie(houder)

Daar waar de provincie werkt met concessies of contracten zoeken we naar meer ontwikkelruimte en flexibiliteit en sturen we meer op hoofdlijnen. Ook worden nieuwe aanbestedingstechnieken ingezet als deze toegevoegde waarde hebben.

*Bron: Visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'*

Tijdens de COVID 19-pandemie is gebleken dat de huidige concessies onvoldoende ingericht zijn om snel in te kunnen spelen op grote veranderingen in reizigersaantallen en bijbehorende opbrengsten. Naar aanleiding van deze constatering is in 2021 de handreiking 'Wendbare ov-concessies'<sup>15</sup> opgesteld. Deze handreiking geeft adviezen rond 5 thema's. Deze worden in dit hoofdstuk en in paragraaf 7.2 (Risicomanagement) verder uitgewerkt.

- Structureel risicomanagement en risicobeheersing door aandacht voor risico's en risicoverdeling en ruimte om concessieafspraken (o.a. aanbod en financiële buffers) aan te passen
- Bij voorbereiding aanbesteding al goed beeld van gewenste ontwikkelingen (en ruimte om hier tijdens de concessie op in te spelen)
- Focus minder op de start en meer op het ontwikkelen van de concessie
- Flexibiliteit aan de zijde van vervoerders (personeel en materieel)
- Maak algemene bepalingen hoe om te gaan met bijzondere omstandigheden specifiek

### 6.1 Inspelen op (on)voorzien ontwikkelingen

De provincie wil dat er tijdens de concessie naar een systeem van gedeelde mobiliteit wordt toegewerkt dat zo goed mogelijk invulling geeft aan de vervoersbehoeften van inwoners en bezoekers van het concessiegebied West-Brabant. Zoals besproken in hoofdstuk 3 ligt het lijnennet in de eerste drie jaar grotendeels vast, maar is daarbinnen en daarna ruimte voor het ontwikkelen. Het streven is dat de concessiehouder een deel van de ontsluitende buslijnen weet op te waarderen tot Directlijn, waarbij met name de aantrekkelijkheid van deze Directlijnen zorgt voor nieuwe reizigers. Voor ontsluitende lijnen waar minder reizigers gebruik van maken, is er juist de uitdaging om deze reizigers op efficiënte en passende wijze te vervoeren, bijvoorbeeld door een oproepafhankelijke uitvoering van de lijn of vervanging door andere vormen van gedeelde mobiliteit.

Daarnaast is er een aantal grote ontwikkelingen die invloed hebben op de concessie:

- De woningbouwopgave: Brabant bouwt de komende jaren tienduizenden woningen. In het concessiegebied staat de woningbouw met name gepland in de regio's West-Brabant West en de Stedelijke Regio Breda-Tilburg. Uitgangspunt daarbij is dat de grotere nieuwbouwlocaties in principe ontsloten worden met hoogwaardig OV. De provincie stimuleert in dat kader dat gemeenten woningen bouwen in de nabijheid van Directlijnen en wil hierover, als onderdeel van

---

<sup>15</sup> [https://www.crow.nl/getattachment/Kennis/Bibliotheek-Verkeer-en-Vervoer/Kennisdocumenten/Handreiking-om-ov-concessies-wendbaar-te-maken-bij/Handreiking-\\_Wendbare-ov-concessies.pdf.aspx?lang=nl-NL&ext=.pdf](https://www.crow.nl/getattachment/Kennis/Bibliotheek-Verkeer-en-Vervoer/Kennisdocumenten/Handreiking-om-ov-concessies-wendbaar-te-maken-bij/Handreiking-_Wendbare-ov-concessies.pdf.aspx?lang=nl-NL&ext=.pdf)



de verstedelijkingsakkoorden, afspraken met de verschillende stedelijke regio's maken. Verwachting is dat provincie, gemeenten, Rijk en waterschappen eind 2022 (per regio) een verstedelijkingsakkoord sluiten.

- De verlaging van de maximumsnelheid in de bebouwde kom naar 30km/u: Deze verandering heeft grote voordelen voor verkeersveiligheid en leefbaarheid, maar in combinatie met de in het algemeen toenemende congestie leidt deze verandering tot een lagere snelheid van de bus en daarmee tot hogere exploitatiekosten.
- Maatschappelijke onzekerheid: De concessie wordt aanbesteed in een onzekere tijd: onzekerheid over het gebruik van het openbaar vervoer (hoewel de algemene verwachting is dat het OV-gebruik in de toekomst stabiel blijft toenemen), onzekerheid over de prijzen en de levering van goederen, onzekerheid over het tempo waarin woningen worden gebouwd, infrastructuur wordt verbeterd en duurzame energie wordt opgewekt en geleverd.

De provincie vraagt vervoerders die op de aanbesteding inschrijven om hun visie op de ontwikkeling van de concessie op de langere termijn door een strategisch ontwikkelplan uit te vragen voor de eerste drie jaar met een doorkijk naar de verdere toekomst.

### **Herijking concessie**

Na drie jaar wordt de concessie voor de eerste keer herijkt. Samen met de concessiehouder kijkt de provincie terug en vooruit, zowel naar de samenwerking als naar de uitvoering en de behaalde resultaten. Vanwege de lange concessieduur kan het voorkomen dat het Programma van Eisen niet meer actueel is. Door eisen aan te passen of andere accenten te leggen zorgt de provincie voor een betere aansluiting op de situatie van dat moment. Hierbij zorgt de provincie ervoor dat niet te veel wordt afgeweken van het Programma van Eisen en de toezeggingen van de concessiehouder in zijn inschrijving, en dat de aanpassing niet in het voor- of nadeel is van één van de partijen en daarmee ten koste gaat van de andere partij.

### **Plancyclus**

De concessiehouder stelt ten behoeve van elk herijkingsmoment een geactualiseerd/nieuw strategisch ontwikkelplan op. Bij de eerste herijking bepalen partijen gezamenlijk de looptijd van het tweede strategisch ontwikkelplan en daarmee het moment van de tweede herijking. Het strategisch ontwikkelplan wordt besproken in het OTGM West-Brabant om afstemming tussen de ontwikkeling van de concessie en ontwikkeling van andere vervoersvormen binnen het systeem van gedeelde mobiliteit te borgen.

Zoals in paragraaf 3.6 is aangegeven, vindt ontwikkeling van de concessie hoofdzakelijk plaats in het TOT. Hierin worden de jaarplannen op bijvoorbeeld het gebied van exploitatie en marketing besproken die de concessiehouder in het kader van zijn ontwikkelopdracht opstelt. Deze jaarplannen vormen een logische uitwerking van het strategisch ontwikkelplan.

## 6.2 Concessieduur van 10 jaar met oog op flexibiliteit

De duur van de concessie is in principe 10 jaar. Dit biedt de vervoerder voldoende ontwikkelruimte en zekerheid. Daarnaast willen we de mogelijkheid openhouden om op termijn concessies anders in te delen in een volgende aanbesteding. Hierbij zou de concessie Oost voor een deel samengevoegd kunnen worden met West. Om dit goed vorm te geven is een langere concessieduur ook van belang.

*Bron: Uitgangspuntendocument*

Een concessie voor openbaar busvervoer kan in principe voor maximaal tien jaar worden verleend. Daarbij geldt dat de concessieduur met maximaal vijf jaar mag worden verlengd indien van de concessiehouder hoge investeringen in materieel en/of infrastructuur wordt gevraagd. Hoewel uit recente onderzoeken blijkt dat bij een concessieduur van vijftien jaar sprake is van een vrijwel kostenneutrale transitie naar zero emissie busvervoer en een langere concessieduur ook andere voordelen biedt, kiest de provincie hier niet voor. Belangrijkste overweging hierbij is dat een langere concessieduur ten koste gaat van de mogelijkheden voor de provincie om met de eisen aan de concessiehouder in te spelen op (on)verwachte demografische, ruimtelijke en technologische ontwikkelingen. De in de vorige paragraaf benoemde herijkingsmomenten bieden weliswaar opening hiertoe, maar de provincie is hierbij afhankelijk van de opstelling van de concessiehouder. Daarbij geldt dat het kostenverschil te ondervangen is door het instellen van een overnameregeling voor nieuwe zero-emissiebusen (zie paragraaf 6.3).

Een concessieduur korter dan tien jaar acht de provincie niet wenselijk, omdat de concessie dan minder aantrekkelijk is voor vervoerders, dit leidt tot hogere transactiekosten voor de provincie en de vervoerders (vaker aanbesteden) en in dat geval niet de gewenste spreiding van de aanbestedingen van de concessies van de provincie gerealiseerd kan worden. Om vergelijkbare redenen ziet de provincie ook af van de mogelijkheid om in de aanbestedingsdocumenten een optie tot verlenging van de concessie op te nemen.

Met betrekking tot de spreiding van de aanbestedingen kan nog worden opgemerkt dat de provincie voor het opstellen van deze aanbestedingsstrategie een eventuele herziening van de huidige concessie-indeling heeft verkend. Uit deze verkenning kwam naar voren dat de bestaande concessiegebieden het beste aansluiten bij de samenwerkingsverbanden binnen de provincie en bij de wensen van vervoerders wat betreft de omvang van concessies. Daarbij is realisatie van een andere concessie-indeling lastig vanwege de verschillende einddata van de concessies. De provincie kiest er dan ook voor om de huidige concessie-indeling te continueren.

## 6.3 Flexibiliteit bij bijzondere omstandigheden

Eén van de adviezen uit de Handreiking Wendbare Concessies luidt “Maak algemene bepalingen hoe om te gaan met bijzondere omstandigheden specifiek”. De provincie neemt dit advies over door in de aanbestedingsdocumenten een procedure voor (on)voorzien ‘majeure ontwikkelingen’ op te nemen.

### **(On)voorzien ‘majeure ontwikkelingen’**

Met de term ‘majeure ontwikkelingen’ doelt de provincie op bijzondere omstandigheden buiten de invloedssfeer van de concessiehouder met dermate grote (financiële) gevolgen dat niet verwacht mag worden dat de concessiehouder deze gevolgen binnen de bestaande afspraken opvangt. Bij dergelijke ontwikkelingen treedt de provincie met de concessiehouder in overleg over een eventuele aanpassing van de concessie. Zo kunnen onderstaande ‘majeure ontwikkelingen’ aanleiding geven om de concessie aan te passen:

- wijzigingen in de opzet Studenten OV-kaart en/of de bijdrage die de concessiehouder hieruit ontvangt.
- de verbreding van de A27 tussen Breda en Utrecht. In paragraaf 3.2 is aangegeven wat dit betekent voor de eisen die de provincie aan de Brabantliners stelt. Eventuele realisatie van nieuwe snelweghubs biedt daarbij kansen voor een betere aansluiting van de Brabantliners op andere buslijnen en vervoersvormen.
- doorontwikkeling van het stadsnet Breda. Op dit moment onderzoekt de provincie samen met de gemeente Breda de kansen om te komen tot centrale OV-corridors en transferpunten in Breda biedt (HOV-studie). De uitkomsten van dit onderzoek kunnen grote gevolgen hebben voor de opzet en het gebruik van de stadsnet in Breda de reizigersvraag in dit deel van het netwerk.
- verplaatsing van het busstation van Oosterhout. Een eventuele verplaatsing van het busstation wordt mogelijk naar de Pasteurlaan/Amphia heeft gevolgen voor het lijnennet in de regio en de bediening van Oosterhout zelf.
- samenvoeging van de ziekenhuizen in Bergen op Zoom en Roosendaal op één nieuwe locatie in het zuidwesten van Roosendaal (naar verwachting rond 2028). Hoewel de wijze waarop dit nieuwe ziekenhuis bereikt kan worden nog niet bekend is, is de verwachting dat de uiteindelijke keuzes gevolgen zullen hebben voor de inrichting van het lijnennet tussen Roosendaal en Bergen op Zoom en voor de verbindingen binnen Roosendaal.
- schaarste op het elektriciteitsnetwerk. Zoals beschreven in paragraaf 5.1 kan deze schaarste gevolgen hebben voor het tempo van de transitie naar zero emissie busvervoer in de concessie. Hoewel de provincie verschillende maatregelen neemt om te zorgen voor beschikbaarheid van voldoende stroom bij start van de concessie, bestaat het risico dat dit niet op alle locaties het geval zal zijn. De provincie vraagt daarom vervoerders om in hun inschrijving een alternatief op te nemen mocht op beoogde remiselocaties niet voldoende stroom beschikbaar zijn. Tijdens de implementatie van de concessie bekijkt de provincie samen met de concessiehouder de noodzaak om op dit alternatief terug te vallen en de implicaties hiervan voor de afspraken in de concessie.

### **Flexibiliteit aan de zijde van de concessiehouder**

Om in te kunnen spelen op de hiervoor beschreven omstandigheden en ontwikkelingen verwacht de provincie flexibiliteit aan de zijde van de concessiehouder in het bijzonder wat de inzet van materieel en personeel betreft. Aandachtspunt hierbij is dat vervoerders het aantal aan te schaffen Zero Emissie bussen en bijbehorende laadsysteem afstemmen op de dienstregeling waarmee zij op de aanbesteding inschrijven en daarbij een zo efficiënt mogelijk systeem nastreven teneinde de kans

om de aanbesteding te winnen te vergroten. De uitdaging is dat de concessiehouder binnen dit systeem flexibiliteit aanbrengt om de provinciale ambities ten aanzien van het opwaarderen van ontsluitende lijnen tot Directlijnen en (beperkte) uitwisseling tussen de concessie en het Flexcontract mogelijk te maken. Vervoerders wordt gevraagd in hun inschrijving inzichtelijk te maken hoe ze invulling geven aan de gewenste flexibiliteit op het gebied van materieel en personeel.

Zelf draagt de provincie op verschillende manieren bij aan de gewenste flexibiliteit in de concessie. Zo neemt de provincie in de aanbestedingsdocumenten de mogelijkheid op om bij een herijking van de concessie afspraken te maken over de aanschaf van extra bussen met het oog op gewenste veranderingen in het lijnennet. Verder formuleert de provincie de eisen aan het materieel zo dat de concessiehouder ruimte houdt voor de uitwisseling van materieeltypen tussen lijnen, bijvoorbeeld om het opwaarderen van ontsluitende lijnen naar Directlijnen mogelijk te maken zonder dat hiervoor ander materieel hoeft te worden aangeschaft. Ten slotte biedt de provincie een overnameregeling voor nieuwe Zero Emissie bussen die bij start of tijdens de concessie instromen (uitgaande van een inzetbaarheid van deze bussen gedurende ten minste 15 jaar). Deze overnameregeling geldt niet voor Zero Emissie voertuigen korter dan 10 meter die bij start van de concessie instromen, omdat de provincie een 'inflexibel' aanbod aan kleine voertuigen dat precies past bij de vervoervraag op dit moment (mede gezien de naar verwachting tijdelijke effecten van de COVID 19-pandemie) niet voor 15 jaar wil vastleggen.

## 6.4 Bekostigingsmechanisme passend bij doelen concessie

Niet alleen de eisen die de provincie stelt moeten ruimte bieden om in te kunnen spelen op (on)voorziene ontwikkelingen, maar ook de financiële afspraken tussen de provincie en de concessiehouder, ofwel het bekostigingsmechanisme van de concessie, moeten hiertoe stimuleren en mogen in ieder geval niet beperkend werken. In het bijzonder moet het bekostigingsmechanisme bijdragen aan de realisatie van de visie van de provincie waarin het openbaar vervoer een toekomstvast basis voor het systeem van gedeelde mobiliteit vormt dat steeds optimaal wordt afgestemd op (veranderingen in) de vervoersvraag. Om dit te bereiken hanteert de provincie de volgende uitgangspunten ten aanzien van het bekostigingsmechanisme:

- opbrengstverantwoordelijkheid bij de concessiehouder: De provincie acht de concessiehouder als geen ander in staat om het OV-aanbod steeds optimaal af te stemmen op (veranderingen in) de vervoersvraag. Door de opbrengstverantwoordelijkheid bij de concessiehouder te leggen heeft deze ook een financiële prikkel om meer betalende reizigers te trekken.
- OV-aanbod dat meebeweegt met veranderingen in de reizigersopbrengsten: Door aan de concessiehouder een vaste subsidie toe te zeggen, maar de omvang van het OV-aanbod (= het aantal dienstregelingsuren) af te laten hangen van de hoogte van de reizigersopbrengsten, beoogt de provincie de in de vorige paragraaf beschreven flexibiliteit te realiseren en tegelijkertijd het opbrengstenrisico voor de concessiehouder te beperken zonder daarbij zelf tijdens de concessie extra risico's te lopen. Het mechanisme bestaat eruit dat de concessiehouder het OV-aanbod moet uitbreiden wanneer de reizigersopbrengsten toenemen, maar het OV-aanbod mag verminderen op het moment dat de reizigersopbrengsten afnemen. De mate waarin dit gebeurt wordt bepaald door de variabele kosten per dienstregelingsuur. Dit mechanisme moet onder meer zorgen voor een (geleidelijke) opwaardering van ontsluitende lijnen naar Directlijnen bij een toenemende vervoervraag. Dit is anders dan in de huidige concessie waarin een uitbreiding van het aanbod op een lijn om een toenemende vervoersvraag te faciliteren ten koste ging van het aanbod op een andere lijn of een ander moment.

**Datum** 20 september 2022

**Betreft** Aanbesteding OV-concessie West-Brabant 2025-2035

- eventueel beperken van het opbrengstenrisico tijdens de eerste jaren van de concessie: De afgelopen jaren maakte de onzekerheid over de reizigersopbrengsten tijdens en na de COVID 19-pandemie het voor vervoerders onmogelijk om op aanbestedingen in te schrijven, waardoor een aantal aanbestedingen is stilgelegd of uitgesteld. Op dit moment is er nog steeds onzekerheid over het tempo en de mate van herstel van de reizigersopbrengsten en het is de vraag of die onzekerheid op het moment van aanbesteden weg is. De provincie overweegt daarom indien nodig de reizigersopbrengsten in de eerste drie jaar van de concessie tot een nader te bepalen niveau aan te vullen. Een dergelijke toezegging beperkt het opbrengstenrisico voor de concessiehouder hetgeen zich normaal gesproken vertaalt in een beter OV-aanbod bij start van de concessie. De verwachting daarbij is dat op het moment van de eerste herijking meer duidelijkheid bestaat over het structurele herstel van de reizigersopbrengsten na de COVID 19-pandemie en eventuele implicaties hiervan voor het OV-aanbod op de lange termijn in het concessiegebied West-Brabant.

Bij dit alles geldt dat de provincie ervoor waakt dat het bekostigingsmechanisme niet te complex wordt. Dit om strategisch gedrag van vervoerders bij de inschrijving op de aanbesteding te voorkomen, maar ook met het oog op de hanteerbaarheid in het concessiebeheer. De provincie onderzoekt momenteel hoe het bekostigingsmechanisme zo kan worden vormgegeven dat het voldoet aan bovenstaande doelen en hoe daarbij gebruik kan worden gemaakt van lessen uit recente aanbestedingen van de concessies IJssel-Vecht en Zaanstreek-Waterland, de eerste twee aanbestedingen sinds de COVID 19-pandemie.

## 7. Proces en planning

### 7.1 Openbare procedure met onderhandeling

Daar waar de provincie werkt met concessies of contracten zoeken we naar meer ontwikkelruimte en flexibiliteit en sturen we meer op hoofdlijnen. Ook worden nieuwe aanbestedingstechnieken ingezet als deze toegevoegde waarde hebben.

*Bron: Visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'*

De provincie zal vervoerders bij de aanbesteding van de concessie uitdagen om een inschrijving met een zo gunstig mogelijke prijs-kwaliteitverhouding in te dienen. Anders gezegd, de inschrijver die voor het beschikbare subsidiebedrag (zie hoofdstuk 2) en eventueel het toegezegde minimumniveau aan reizigersopbrengsten (zie paragraaf 6.4) de beste kwaliteit biedt, wordt de winnaar van de aanbesteding. De provincie hecht er daarom veel belang aan dat vervoerders een goed beeld hebben van de doelen, eisen en wensen van de provincie en omgekeerd dat de provincie een goed beeld heeft van de toezeggingen van vervoerders in hun inschrijving. In dat kader is de mogelijkheid tot interactie tussen provincie en vervoerders over de inhoud van de aanbestedingsdocumenten en de inschrijvingen gewenst.

Bij de vorige aanbesteding van de concessie West-Brabant beperkte de interactie tussen de provincie en vervoerders zich tot twee momenten, te weten:

- een marktconsultatie onder marktpartijen voorafgaand aan de start van de aanbestedingsprocedure, en
- het stellen en beantwoorden van vragen tijdens de aanbestedingsprocedure en eventueel naar aanleiding van de inschrijvingen.

Binnen deze formele momenten is er beperkt mogelijkheid om de vraag van de provincie aan de markt nader toe te lichten en waar gewenst/nodig de invulling van die vraag door vervoerders bij te sturen. Sinds de aanpassing van het Besluit personenvervoer 2000 per 1 oktober 2019 kan de provincie voor een aanbestedingsprocedure kiezen waarbij meer interactie tussen de provincie en vervoerders mogelijk is: de openbare procedure met onderhandeling.

De openbare procedure met onderhandeling is arbeidsintensiever en kent een langere doorlooptijd dan de 'traditionele' openbare procedure, maar gelet op de bijzondere marktomstandigheden waaronder de concessie wordt aanbesteed kiest de provincie toch voor deze procedure. Met deze keuze heeft de provincie namelijk meer ruimte voor inhoudelijke gesprekken met vervoerders over hun inschrijving, waarbij het doel is vervoerders de gelegenheid te bieden om:

- eventuele gebreken in hun inschrijving te herstellen. Ondanks de grote mate van zorgvuldigheid die vervoerders doorgaans besteden aan hun inschrijving, kunnen bij het opstellen van een inschrijving altijd fouten worden gemaakt. Mede gelet op de grote inspanningen die een aanbesteding als de onderhavige vraagt van vervoerders, is het onwenselijk dat dergelijke fouten direct leiden tot uitsluiting. Om die reden wordt maximaal gebruik gemaakt van de ruimte die de van toepassing zijnde wet- en regelgeving biedt om vervoerders dergelijke fouten te laten herstellen.

- onduidelijkheden in hun inschrijving op te helderen. Dit leidt enerzijds toe dat de beoordelaars de inschrijvingen beter op hun waarde kunnen beoordelen, en kan anderzijds voorkomen dat na concessieverlening discussies ontstaan over de inhoud van de winnende inschrijving.
- de kwaliteit van hun inschrijving te verhogen. De focus ligt hierbij op het aanvullen van de onderbouwing waarom voor bepaalde maatregelen gekozen wordt, de effecten die hiermee bereikt worden en de wijze waarop eventuele risico's bij de realisatie beheerst worden.

Andere aanbestedingsprocedures, te weten de mededingingsprocedure met onderhandeling en de concurrentiegerichte dialoog, geven de provincie vergelijkbare mogelijkheden, maar hebben als nadeel dat de selectie- en gunningsfase gescheiden zijn waardoor inschrijvers op meerdere momenten bezwaar kunnen maken tegen besluiten die de provincie in het kader van deze procedure moet nemen. Om die reden wordt niet voor deze procedures gekozen.

## 7.2 Hoe verder

Onderstaande tabel geeft de vervolgstappen weer die na vaststelling van de aanbestedingsstrategie nog zullen worden doorlopen.

Wat	Wanneer
Vaststelling aanbestedingsstrategie	20 september 2022
Vrijgave ontwerp-Programma van Eisen, ingang reactietermijn	26 oktober 2022
Einde reactietermijn	7 december 2022
Vaststelling aanbestedingsdocumenten	Maart 2023
Start aanbestedingsprocedure	April 2023
Sluitingsdatum indienen Eerste inschrijving	Juli 2023
Sluitingsdatum indienen Definitieve inschrijving	Oktober 2023
Gunning	December 2023
Einde bezwaartermijn	Februari 2024
Start nieuwe concessie	6 juli 2025

### Opstellen Programma van Eisen

Op basis van de globale, meer abstract geformuleerde hoofdkeuzes die in deze aanbestedingsstrategie gemaakt zijn, stelt de provincie een Programma van Eisen (PvE) op. Het PvE is een belangrijk onderdeel van de aanbestedingsdocumenten om het de eisen bevat waaraan het aanbod van de concessiehouder in ieder geval moet voldoen. Het gaat hierbij onder meer om (minimum)eisen ten aanzien van het vervoeraanbod, het in te zetten materieel, de uitvoeringskwaliteit (onder meer punctualiteit en rituitval), marketing, sociale veiligheid, toegankelijkheid, duurzaamheid en reisinformatie. Het PvE biedt daarmee garanties aan reizigers en andere belanghebbenden over het minimum kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer dat de concessiehouder moet bieden. Dit minimum kwaliteitsniveau zoals vastgelegd in het PvE 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 die zij bieden ter invulling van de vervoersbehoeften van (potentiële) reizigers in het concessiegebied. De provincie zal vervoerders via het gunningsmodel stimuleren om bij de aanbesteding maximaal van de geboden ruimte gebruik te

**Datum** 20 september 2022

**Betreft** Aanbesteding OV-concessie West-Brabant 2025-2035

maken. Daarnaast geeft deze ruimte de concessiehouder de mogelijkheid om tijdens de looptijd van de concessie in te spelen op (on)verwachte ontwikkelingen in het concessiegebied.

Ter voorbereiding op het ontwerp Programma van Eisen zal de provincie – mede door bespreking van deze aanbestedingsstrategie – belanghebbenden informeren over de vertaling van het beleid in doelen voor de concessie en de strategische keuzes die de provincie maakt ten aanzien van de scope van de concessie en de minimumeisen. Voorbereidende gesprekken vinden plaats, of hebben plaatsgevonden, met de bestuurlijke kopgroep Gedeelde Mobiliteit van de Regio West-Brabant, het ROB en gemeenten in het concessiegebied. Deze aanbestedingsstrategie zal worden toegelicht in de bijeenkomst van de statenwerkgroep Gedeelde Mobiliteit (30 september 2022) en de Commissie van Advies van de Regio West-Brabant (5 oktober 2022).

### **Reactie ontwerp Programma van Eisen**

Bij het opstellen van het PvE wordt nadrukkelijk de input betrokken van belanghebbenden, zoals de gemeenten in het concessiegebied, het ROB en de aangrenzende provincies en vervoerautoriteiten. Een ontwerpversie van het PvE wordt tussen 26 oktober en 7 december 2022 voor advies/reactie aan onder andere het ROB en gemeenten voorgelegd en ter informatie aan Provinciale Staten aangeboden. Ook zal de provincie derden (zoals reizigers, bedrijven/instellingen en belangenorganisaties) de mogelijkheid geven te reageren.

Daarnaast organiseert de provincie, net zoals zij dat tijdens de voorbereiding van de aanbestedingsstrategie heeft gedaan, een marktconsultatie rond het ontwerp-PvE. De provincie ziet deze marktconsultatie als kans om:

- de interesse voor de concessie West-Brabant bij potentiële inschrijvers op te wekken/te vergroten;
- de uitwerking van het Programma van Eisen van de concessie West-Brabant vooraf aan potentiële inschrijvers voor te leggen;
- informatie te verkrijgen over eventuele kansen en risico's rond de uitvoering van de concessie West-Brabant.

Doel is de kwaliteit van de aanbestedingsstukken te verhogen door daar waar wenselijk rekening te houden met de mogelijkheden en suggesties van de markt. Indien de marktconsultatie nieuwe/aanvullende inzichten opleveren dan worden deze bij het opstellen van het definitieve Programma van Eisen en het bestek meegenomen en wordt aangegeven op welke punten de marktconsultatie tot een bijstelling van de aanbestedingsstukken heeft geleid.

### **Opstellen aanbestedingsdocumenten**

De provincies neemt de adviezen en reacties naar aanleiding van het ontwerp PvE op in een reactienota. In de reactienota geeft de provincie aan of en, zo ja, op welke wijze deze adviezen en reacties in het uiteindelijke PvE zijn verwerkt. Gedeputeerde Staten stellen het PvE en de reactienota volgens planning vast op 31 januari 2023. Via de Statenmededeling voortgangsrapportage Gedeelde Mobiliteit en (desgewenst) mondeling via de statenwerkgroep worden Provinciale Staten geïnformeerd over het verloop van het proces, in bijzonder het opstellen van het PvE.

Na het opstellen van het uiteindelijke PvE stelt de provincie de overige aanbestedingsdocumenten op, waarvan de belangrijkste zijn:

- De aanbestedingsleidraad, met daarin het aanbestedingsreglement en een beschrijving van de beoordelingsprocedure inclusief de gunningscriteria en de informatie die door inschrijvers moet worden aangeleverd.



**Datum** 20 september 2022

**Betreft** Aanbesteding OV-concessie West-Brabant 2025-2035

- Het concessiebesluit, het besluit tot verlening van de concessie West-Brabant aan de nieuwe vervoerder met daarin de eisen waaraan de vervoerder vanaf de start van de concessie moet voldoen. Voor de inhoudelijke eisen wordt in het concessiebesluit verwezen naar het PvE.
- De financiële bepalingen, waarin de financiële vergoeding is opgenomen die door de provincie ter beschikking kan worden gesteld voor de uitvoering van de concessie West-Brabant en is aangegeven aan welke financieel-administratieve verplichtingen de vervoerder moet voldoen om voor deze vergoeding in aanmerking te komen.
- Een informatiepakket bestaande uit relevante gegevens over het openbaar vervoer in het concessiegebied West-Brabant. Daar waar de provincie nog niet over deze gegevens beschikt, zullen de betreffende partijen, waaronder de huidige concessiehouder, gemeenten en wegbeheerders, tijdig om de levering van de ontbrekende gegevens worden verzocht.

Gedeputeerde Staten stellen bovengenoemde aanbestedingsstukken volgens planning vast op 28 maart 2023.

### **Aanbestedingsprocedure**

Na vaststelling van de aanbestedingsstukken door Gedeputeerde Staten, wordt een aankondiging van de aanbesteding ter publicatie in het Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie verzonden. Na publicatie van de aanbesteding kunnen geïnteresseerde (markt)partijen de aanbestedingsdocumenten downloaden. Zij krijgen vervolgens een aantal maanden de tijd om hun inschrijving op te stellen. Gedurende deze periode kunnen zij vragen stellen met betrekking tot de inhoud van de offerteaanvraag. Deze vragen zullen zo snel mogelijk worden beantwoord om partijen voldoende gelegenheid te bieden de antwoorden bij het opstellen van hun inschrijvingen mee te nemen. Vervolgens vindt de beoordeling van de inschrijvingen plaats. Zoals in paragraaf 7.1 beschreven biedt de provincie inschrijvers daarbij in principe de mogelijkheid om hun eerste inschrijving nog aan te passen naar aanleiding van vragen/opmerkingen van de provincie.

### **Gunningsbesluit en implementatie**

Na de beoordeling van de inschrijvingen zal het beoordelingsteam aan Gedeputeerde Staten het voorstel doen om de concessie West-Brabant te gunnen aan de inschrijver met de hoogste score op de gunningscriteria, ofwel de inschrijver die de beste prijs/kwaliteitverhouding heeft geboden. Na het besluit tot de verlening van de concessie West-Brabant kan de concessiehouder starten met de implementatie van zijn inschrijving. Wel geldt daarbij dat andere inschrijvers tot zes weken na bekendmaking van het besluit tot verlening van de concessie West-Brabant de mogelijkheid hebben om bezwaar tegen dit besluit te maken; een periode waarin de concessiehouder terughoudend zal zijn met het aangaan van financiële verplichtingen ten behoeve van de uitvoering van de concessie West-Brabant.

### **Start nieuwe concessie West-Brabant**

Op 6 juli 2025 start de concessiehouder met de uitvoering van de concessie West-Brabant.

## Bijlage: opgaven Gedeelde Mobiliteit

### Transitie naar gedeelde mobiliteit: opgaven per gemeente

In bijlage 1 van het Uitgangspuntendocument staan per gemeente benoemd welke opgaven binnen het gedeelde mobiliteitssysteem worden opgepakt. Deze bijlage geeft inzicht in de opgaven via de OV-concessie worden aangepakt. Niet alle 'overige' opgaven binnen de gedeelde mobiliteit passen in de scope van de OV-concessie. De context van de concessie in de bredere transitie naar gedeelde mobiliteit wordt in paragraaf 1.1 beschreven.

De onderstaande tabel dient samen worden gelezen met de aanbestedingsstrategie en Uitgangspuntendocument. In de tabel wordt verwezen naar paragraafnummers uit de aanbestedingsstrategie. Als voorbeeld: paragraaf 3.2 beschrijft het Directlijnnennet en op het kaartje in die paragraaf te zien waar Directlijnen worden uitgevraagd. De kaart kan naast de tabellen uit het Uitgangspuntendocument worden gelegd om te zien hoe opgaven als Versnelling en Bundeling Direct in de concessie worden opgenomen. In het (ontwerp) Programma van Eisen zullen de Directlijnen in meer detail worden beschreven.

Type opgave	Waar wordt deze opgave belegd?
<b>Versnelling Direct</b>	OV-concessie, zie paragraaf 3.2 aanbestedingsstrategie
<b>Bundeling Direct</b>	OV-concessie, zie paragraaf 3.2
<b>Mogelijkheden voor aanscherping overige buslijnen</b>	In principe OV-concessie en in sommige gebieden Flexcontract. Zie paragrafen 3.3 en 3.6
<b>Hubtaxi +</b>	OV-concessie en Flexcontract, zie paragraaf 3.6
<b>Overstappunten hubtaxi (relevant voor de gemeente)</b>	OV-concessie en Flexcontract; alle in het Uitgangspunt benoemde Overstappunten worden in de concessie opgenomen. Zie paragraaf 4.2
<b>Mogelijke extra haltes in kern waar nu geen OV is</b>	Flexcontract
<b>Mobiliteitshubs</b>	Hubstudie, per locatie nadere uitwerking/afspraken
<b>Overig (overige buslijnen en gedeelde mobiliteit)</b>	Maatwerk per opgave