

Vervoerkundige ontwikkelrichting concessie Oost-Brabant 2027-2039

Over dit document

Dit document wordt als achtergrondinformatie gepubliceerd bij het ontwerp Programma van Eisen voor de concessie Oost-Brabant 2027-2039. Het (ontwerp) Programma van Eisen bevat minimumeisen waar de concessiehouder te allen tijde aan moet voldoen en biedt hiermee zekerheid aan de provincie en aan inwoners van het concessiegebied over het aanbod in de nieuwe concessie. De provincie stelt de minimumeisen bewust lager vast dan het huidige ov-aanbod en laat hiermee ruimte aan inschrijvers om het ov-aanbod optimaal aan te laten sluiten op de doelen zoals beschreven in hoofdstuk 1 van het ontwerp Programma van Eisen. Dit komt het sterkst tot uiting in de vervoerkundige uitgangspunten (hoofdstuk 3). In dit document, waarvan verder geen bindende werking uitgaat, beschrijft de provincie waarom gekozen is voor juist deze vervoerkundige uitgangspunten en welke ontwikkelrichting(en) de provincie met deze eisen en met de doelen van de concessie beoogt.

Het is mogelijk voor eenieder om te reageren op het ontwerp Programma van Eisen. Deze reacties worden door de provincie ook beantwoord in de zogeheten Reactienota. Reacties op het document Vervoerkundige ontwikkelrichting neemt de provincie alleen ter kennisgeving aan.

Leeswijzer: de paragraafnummering in dit document verwijst naar de paragraafnummering in het ontwerp Programma van Eisen (hierna: ontwerp-PvE). Waar nodig wordt verwezen naar de tabellen met eisen. In dat geval wordt de tabeltitel genoemd met onderstreping en het paginanummer waarop deze tabel in het ontwerp-PvE is te vinden. Benamingen van typen buslijnen worden met een hoofdletter geschreven, andere begrippen (zoals opgenomen in de Begrippenlijst behorend bij het ontwerp-PvE) worden omwille van de leesbaarheid met een kleine letter geschreven.

1.2 Scope concessie Oost-Brabant

De vervoerkundige uitgangspunten hebben betrekking op het concessiegebied en, voor zover aangegeven in bijlagen B1 en B2, op routes en haltes buiten het concessiegebied. De provincie kiest ervoor om alleen lijngebonden openbaar vervoer in de concessie op te nemen. Deze keuze wordt toegelicht in de 'Visie Gedeelde mobiliteit is maatwerk' en het Ambitiedocument. Om op basis van ervaring in de toekomst eventueel een andere keuze te kunnen maken, worden eisen gesteld aan Oproepafhankelijk Openbaar Vervoer (p. 52).

Op figuur 1 op pagina 6 staan ook grensoverschrijdende verbindingen ingetekend, die het document Scope Concessie nader worden beschreven. Op deze verbindingen geldt dat de route in beginsel gelijk is aan de huidige route van de betreffende lijnen maar dat de verbindingen verder worden uitgevraagd via de systematiek zoals beschreven in paragraaf 3.1. Dit betekent ook dat waar bijvoorbeeld een Spitslijn staat ingetekend, ook een Directlijn geboden mag worden.

Een nieuw onderdeel van de concessie is de rol van mobiliteitsmakelaar (Concessiehouder als Mobiliteitsmakelaar (p. 19)). De provincie kiest er bewust voor de rol van mobiliteitsmakelaar bij de concessiehouder te beleggen. Door de invulling van deze rol per concessie uit te vragen verwacht de provincie de samenwerking tussen de concessiehouder en andere mobiliteitsaanbieders in het

concessiegebied het beste te kunnen stimuleren. Omdat de invulling per concessiegebied kan en mag verschillen, bestaat wel de kans dat in de toekomst in elke concessie een ander platform actief is. Met name voor reizigers die in de buurt van concessiegrenzen wonen, kunnen deze verschillen niet duidelijk of niet wenselijk zijn. De provincie is zich hiervan bewust. Als regisseur gedeelde mobiliteit is het allereerst aan de provincie om te zorgen dat de wijze waarop verschillende concessiehouders de rol van mobiliteitsmakelaar invullen, niet leidt tot grote nadelen voor inwoners en reizigers. In de aanbestedingsprocedure moet de provincie bovendien het gelijke speelveld tussen (bijvoorbeeld) een zittende concessiehouder/mobiliteitsmakelaar en een 'uitdager' bewaken. Dit betekent dat de provincie de mate waarin inschrijvers verschillen tussen de invulling van de rol van mobiliteitsmakelaar in de concessies overbruggen, niet zonder meer kan betrekken in de beoordeling. De eisen ten aanzien van de invulling van de rol van mobiliteitsmakelaar zijn daarom gericht op samenwerkingen binnen het concessiegebied.

1.4 Doelen van de concessie

Met het doel 'een zekere en vanzelfsprekende basis' en de uitwerking daarvan in de vervoerkundige uitgangspunten, borgt de provincie de realisatie van de Visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' zoals beschreven in het Ambitiedocument. De provincie ziet dat het realiseren van een transitie naar gedeelde mobiliteit tijd kost, tijd waarin het ov-aanbod niet teveel mag veranderen. Daarom kiest de provincie er bijvoorbeeld voor om (Bravo)Directlijnen en verplichte haltes voor de duur van de concessie uit te vragen (zie verder paragraaf 3.1). Deze zekerheid stelt gemeenten en andere stakeholders in staat om investeringen te doen in het systeem van gedeelde mobiliteit, en geeft inwoners en reizigers tijd om het systeem te leren kennen, te waarderen en blijvend te gebruiken.

Tegelijkertijd kent het concessiegebied ook een grote dynamiek, die vooral tot uiting komt op relaties binnen en tussen de steden. Het doel 'wat sterk is nog sterker maken' speelt hier op in en de vervoerkundige uitgangspunten zijn daarom juist op deze relaties zeer ruim geformuleerd, zie bijvoorbeeld Bravodirect Maatwerk (p. 40). De provincie wil de concessiehouder hiermee in staat stellen om hoogwaardig en op de vraag toegesneden aanbod te bieden op nieuwe relaties (bijvoorbeeld van een buitenwijk naar een belangrijke, maar wat perifere gelegen werklocatie) en hierbij alleen de eis te stellen dat er een overstapmogelijkheid op reguliere Bravodirectlijnen wordt geboden. De strategie is hier: het stimuleren van ov-gebruik door nieuwe reizigers, als opmaat naar Bus Rapid Transit op de corridors Tilburg – 's-Hertogenbosch, 's-Hertogenbosch – Eindhoven/Uden en Eindhoven – Oss.

De invulling van het doel 'maatschappelijk verantwoordelijke concessie' is niet rechtstreeks van invloed op het ov-aanbod en wordt in dit document daarom niet verder uitgelicht. De invulling van dit doel kan uiteraard wel gevolgen hebben voor het ov-gebruik, bijvoorbeeld omdat een 'verantwoord' imago voor bepaalde doelgroepen een reden kan zijn om ov-gebruik te verkiezen boven auto-gebruik of bijvoorbeeld vanwege een betere toegang tot het ov door het hanteren van lage tarieven voor bepaalde doelgroepen. Deze effecten dragen overigens ook bij aan de andere doelen.

2.5 Herijkingen

De mogelijkheid om de concessie te herijken biedt provincie en concessiehouder de gelegenheid om per ontwikkelplan (dat meerdere jaren bestrijkt) een passende uitwerking te maken in de onderliggende plannen (bijvoorbeeld het jaarlijkse exploitatieplan) waarbij de vervoerkundige uitgangspunten kunnen worden aangepast. Door de spelregels voor deze aanpassing van de concessie in het (ontwerp) PvE al op te nemen, kunnen inschrijvers, maar ook gemeenten, er al vanuit gaan dat de concessie een zekere mate van flexibiliteit kent.

Er zijn verschillende 'majeure ontwikkelingen' denkbaar die leiden tot een ander aanbod, maar één van de belangrijkste ontwikkelrichtingen die de provincie nu al voorziet, is dat het *Bravodirect* Maatwerk in de loop van de concessie minder het karakter van maatwerk zal krijgen en meer het karakter van een volwaardige *Bravodirect*lijn of zich doorontwikkelt tot Bus Rapid Transit. Hierbij neemt de provincie het standpunt in dat investeringen in specifieke businfrastructuur meer overheidssturing op het vervoerproduct rechtvaardigen. Uiteraard stelt de provincie de concessiehouder (zeker in de eerste jaren van de nieuwe concessie) ook in de positie om mee te denken over de doorontwikkeling van het *Bravodirect* Maatwerk: de provincie wil niet de indruk wekken dat zichzelf of (overheids)partners de ontwikkelrol van de concessiehouder gaan overnemen naarmate de concessie vordert. Wel acht de provincie de noodzaak om het ov-aanbod op de hoofdassen door te ontwikkelen tot (nog) meer gebundeld en gestrekt aanbod met hoge snelheid, betrouwbaarheid en capaciteit in Oost-Brabant groter dan bijvoorbeeld in de recent verleende concessie West-Brabant, gelet op de verstedelijkingsopgave en mobiliteitstransitie in dit gebied en de verbeteringen aan de businfrastructuur die bijvoorbeeld de steden Tilburg, 's-Hertogenbosch, Oss en Eindhoven momenteel voorbereiden.

Sommige verbeteringen aan de infrastructuur in de eerste jaren van de concessie worden nu al gepland. De provincie vindt het wenselijk al in de aanbestedingsprocedure aan de inschrijvers zoveel mogelijk zekerheid te geven over ontwikkelingen tijdens de looptijd van het eerste ontwikkelplan. Bijvoorbeeld over de verbetering van rijtijden en betrouwbaarheid en het moment van realisatie. Inschrijvers weten dan zeker waar zij vanuit kunnen gaan en positievere verwachtingen over het ov-gebruik betrekken in hun inschrijving. Om deze zekerheid te kunnen geven wil de provincies met de betrokken wegbeheerders graag afspraken maken. Deze afspraken, die moeten worden gemaakt in de periode juni – september 2024, kunnen resulteren in aangepaste eisen in het definitief PvE.

De provincie overweegt verder om het ov-aanbod in de eerste jaren van de concessie geleidelijk te laten groeien en pas bij verbetering van de infrastructuur een schaa sprong door te voeren. Deze overweging kan niet los gezien worden van het extra budget dat de provincie ter beschikking stelt: dit maakt groei van de concessie mogelijk, maar daarvoor heeft de nieuwe concessiehouder bijvoorbeeld wel extra personeel nodig. Door toe te staan dat het aanbod geleidelijk toeneemt verkleint de provincie implementatierisico's en voorkomt bovendien een plotseling stijgende werkdruk voor het bestaande personeel. De provincie zal in een marktconsultatie toetsen hoe deze gefaseerde groei geoperationaliseerd kan worden.

3.1 Opbouw van het OV-netwerk

Het OV-netwerk kent een 'hoofdstructuur' van verbindingen met een grote vervoervraag die naar verwachting gedurende de concessie verder zal toenemen. Daarom eist de provincie voor de duur van de concessie een hoogwaardig aanbod met ruime bedieningstijden, waarbij:

- Bravodirectlijnen (p. 36) worden geëist op routes van de huidige lijnen 300, 301, 305, 306 en op de corridor 's-Hertogenbosch – Eindhoven waar nu lijnen 154, 156 en 157 rijden. Op deze lijnen wordt nu al de grootste vervoerprestatie geleverd. Deze lijnen worden vanwege hun structurerende werking binnen het systeem van gedeelde mobiliteit voor de duur van de concessie geëist en kennen ook de hoogste (minimum)frequenties;
- op routes waar dat voor de dekking van het systeem van gedeelde mobiliteit (de combinatie OV en *Bravoflex*) noodzakelijk is, Directlijnen (p. 38) worden geëist. Deze kennen net zulke ruime bedieningstijden als *Bravodirect*lijnen en worden ook voor de duur van de concessie geëist maar de eisen maken het mogelijk deze lijnen als een 'gewone' streeklijn aan te bieden. Het

- opwaarderen van deze lijnen naar *Bravodirect* is mogelijk maar dan zal de concessiehouder wel aannemelijk moeten maken dat deze lijnen in staat zijn een grote vervoersprestatie te leveren;
- op routes in Tilburg waar de wegbeheerder investeert in betere doorstroming en haltes, HOV-Stadslijnen Tilburg (p. 48) worden geëist, die zich van normale Stadslijnen onderscheiden door een hogere frequentie en snelheid en door de inzet van geleed materieel. Vanwege de investeringen worden ook deze lijnen voor de duur van de concessie voorgeschreven;
 - in 's-Hertogenbosch vergelijkbare plannen zijn maar nog minder concreet. Toch worden ook hier HOV-Stadslijnen 's-Hertogenbosch (p. 49) onderscheiden, die echter ook kunnen bestaan uit twee gewone Stadslijnen met een gezamenlijk traject en een onderling afgestemde dienstregeling. Dit gezamenlijk traject is samen met de gemeente bepaald en gericht op het realiseren van een snelle verbinding met de wijken aan de rand van de stad en niet op het ontsluiten van tussenliggende wijken, voor de duur van de concessie;
 - verplichte haltes worden voorgeschreven, die met een bepaald lijntype moeten worden bediend. Dit staat in bijlage B2. Hiermee wordt gestuurd op de beschikbaarheid van openbaar vervoer in de kernen/wijken waar deze haltes liggen, maar ook (globaal) op de trajecten waar openbaar vervoer wordt aangeboden. De haltes zijn met zorg gekozen, onder andere door met de gemeentes te overleggen over de geschiktheid van de omliggende infrastructuur voor de bus en de 'toekomstvastheid' van de halte gelet op toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving. Verplichte haltes mogen in beginsel worden bediend met een lijn 'van hogere orde', en
 - alleen op grensoverschrijdende trajecten lijnen worden voorgeschreven op basis van de huidige dienstregeling/route. Hiermee is voor de concessiehouders van aangrenzende concessies duidelijk op welke routes zij vervoer moeten gedogen, ook al is de omvang van dit vervoer nog niet duidelijk: pas na gunning van de concessie weten zij of zij bijvoorbeeld een Spitslijn of Directlijn moeten gedogen. Door deze trajecten (middels verplichte haltes op die trajecten) uit te vragen blijft het concessiegebied gegarandeerd goed verbonden is met omliggende concessies.

De keuze om de hoofdstructuur voor de duur van de concessie te verplichten is ingegeven door de wens om het systeem van gedeelde mobiliteit de gelegenheid te geven zich te ontwikkelen binnen de zekerheid dat openbaar (bus)vervoer aanwezig is. Het gaat dan bijvoorbeeld over: reizigers die de combinatie van ov en andere gedeelde mobiliteit leren kennen, wegbeheerders die investeren in betere haltes/hubs, bedrijven die deelmobiliteit gaan aanbieden, *BravoFlex* dat zich doorontwikkelt.

Als (met name) ruimtelijke ontwikkelingen het mogelijk en wenselijk maken dat routes en haltes worden gewijzigd, dan is dat mogelijk, maar binnen deze hoofdstructuur is er minder ontwikkelruimte dan binnen de rest van de concessie. Tegelijkertijd zal de provincie zich tijdens de concessie ook terughoudend opstellen met het (verder) verzwaren van de eisen die aan de hoofdstructuur worden gesteld. Als vuistregel geldt dat de Bijlagen B1 en B2 gedurende de looptijd aangepast kunnen worden, maar niet (sterk) worden uitgebreid of ingekrompen. Met de hoofdstructuur in combinatie met *BravoFlex* worden, ook in de avonden en weekenden, de uitgangspunten van de Visie Gedeelde mobiliteit gerealiseerd.

Verder worden de volgende lijnen omschreven, waarbij:

- Stadslijnen Tilburg en 's-Hertogenbosch (p. 47) verplichte haltes in wijken verbinden met het centrum en het centraal station. Binnen steden zijn veel routemogelijkheden en tevens een vervoerbehoefte en -potentie die goed ingevuld kan worden met lijngebonden busvervoer. Beschikbare routes en verplichte haltes zijn met de gemeenten Tilburg, Goirle, 's-Hertogenbosch

- en Vught afgestemd. Het is aan de concessiehouder om met zijn aanbod aan te sluiten bij de doelen voor de concessie, de kansen die zij zelf zien en lokale wensen/behoefte;
- Ontsluitende Lijnen en Spitslijnen die verplichte haltes in kleinere kernen of parallel aan de hoofdstructuur bedienen. Door de eis te stellen dat deze lijnen ten minste twee knooppunten verbinden wil de provincie voorkomen dat deze lijnen eindigen in een kleine kern die daarmee maar in één richting is ontsloten. Er zijn situaties denkbaar waar dit een goede oplossing kan zijn, daarom is het niet onmogelijk (een kern kan bijvoorbeeld verbonden zijn met twee knooppunten die in elkaars verlengde liggen), maar juist bij Ontsluitende Lijnen en Spitslijnen vindt de provincie het van belang om reizigers veel mogelijkheden te geven hun reis te vervolgen met ander ov. Ontsluitende Lijnen (p. 41) onderscheiden zich van Spitslijnen (p. 42) door de hogere bedieningseisen, die zijn ingegeven door de hogere te verwachten vervoervraag. Daarnaast heeft de provincie in gebieden waar de bediening door een Directlijn een (forse) uitbreiding vormt van de huidige bediening, gekozen voor verplichte haltes die met een Spitslijn ontsloten kunnen worden. Het gaat om het gebied tussen Tilburg en Eindhoven en het gebied tussen Uden, Cuijk en Boxmeer. Dit zijn gebieden waar de vervoervraag buiten de spitsen ook met de combinatie Directlijn en *Bravoflex* kan worden afgewikkeld;
 - Bravodirect Maatwerk (p. 40), een vorm van openbaar busvervoer die volledig wordt overgelaten aan de concessiehouder en aangeboden mag worden parallel aan de *Bravodirect*lijnen die worden uitgevraagd. Hiermee beoogt de provincie de concessiehouder de mogelijkheid te geven bestaande reizigers directer en comfortabeler te vervoeren maar ook nieuwe doelgroepen aan te boren en invulling te geven aan de bereikbaarheidsbehoefte van grote bestemmingslocaties. Om de wens van de provincie te onderstrepen dat dit vervoer zich doorontwikkelt richting regulier *Bravodirect*, of nieuwe vormen van hoogwaardig busvervoer zoals Bus Rapid Transit, schrijft de provincie de productformule *Bravodirect* op deze lijnen voor. De provincie verwacht hierbij dat sommige onderdelen van het *Bravodirect* Maatwerk later in de concessie tot de hoofdstructuur gaan behoren. Deze ontwikkeling kan geleidelijk verlopen of worden gestuurd door het optreden van majeure ontwikkelingen (zie paragraaf 2.5);
 - Buurtbuslijnen (p. 44) blijven in stand, waarbij een actieve buurtbusvereniging met voldoende vrijwilligers een vereiste is. De concessiehouder dient uit te gaan van de buurtbuslijnen zoals die rijden in 2024;
 - Scholierenlijnen (p. 51) mogen worden aangeboden op die plekken waar nagenoeg alleen een vervoervraag in één richting is te verwachten. Daar waar in de spitsen in beide richtingen vervoervraag is, is een Spitslijn de betere oplossing;
 - Andere vormen van openbaar (bus)vervoer, waaronder ook Nachtlijnen, mogen worden aangeboden maar de concessiehouder ontvangt hiervoor geen subsidie. Daarom stelt de provincie ook geen (vervoerkundige) eisen aan deze lijnen.

De bedieningsperioden zijn onderscheiden op basis van het huidige gebruik. In perioden met een hoger gebruik gelden hogere minimumeisen. Per lijntype wordt aangegeven hoe met de bedieningsperioden moet worden omgegaan, met andere woorden, niet elk lijntype houdt zich even strikt aan de bedieningsperioden. De bedieningsperioden hebben namelijk niet alleen te maken met het ov-aanbod in relatie tot de vervoervraag, maar ook met de hoeveelheid subsidie die de concessiehouder ontvangt: ov-aanbod in de spits wordt extra gesubsidieerd omdat deze momenten maatgevend zijn voor de omvang van bijvoorbeeld de vloot en het personeelsbestand en (extra) aanbod op deze momenten ondanks de grote vervoervraag dus relatief duurder is dan aanbod op andere momenten.

Bij sommige lijntypen (bijvoorbeeld Ontsluitende Lijnen) geldt de eis dat áls deze lijn ook in het weekend wordt aangeboden, deze dan minimaal een uursdienst rijdt. Het kenmerk van openbaar vervoer is namelijk dat het rijdt volgens een dienstregeling, waarbij de voorspelbaarheid van de dienstregeling bijdraagt aan het gebruiksgemak. Dit is ook de reden dat wij de mogelijkheid om trajecten in één richting te bedienen beperken: de reistijd van heen- en terugreis gaat teveel afwijken bij lange in één richting bediende trajecten.

Naast de vervoerkundige uitgangspunten in het Programma van Eisen gaat ook van de inschrijving van de concessiehouder een bindende werking uit. In beginsel gelden de volgende uitgangspunten:

- Aan de individuele minimumeisen moet worden voldaan. Het staat de concessiehouder bijvoorbeeld vrij om met niet-geëiste verbindingen de verplichte haltes te bedienen en met (Bravo)Directlijnen op voorgeschreven verbindingen geen of weinig verplichte haltes te bedienen. Waar wel een relatie bestaat tussen verschillende eisen wordt dit aangegeven;
- Ook bij het stellen van eisen die betrekking hebben op meerdere lijnen is de provincie terughoudend. Het gaat hier bijvoorbeeld om het eisen van Aansluitingen (p. 70). Het bieden van aansluitingen is vanuit de reiziger gezien zeer wenselijk maar niet altijd maakbaar. Alleen de laatste aansluiting van de dag moet worden gegarandeerd, zodat reizigers altijd de zekerheid hebben dat zij thuishkomen. Ook de Koppeling van Lijnen (p. 44) wordt niet voorgeschreven. Wel worden eisen gesteld aan de kwaliteit van de koppeling, met name om te zorgen voor een begrijpelijk ov-aanbod. Bijvoorbeeld: een koppeling van een Spitslijn (een lijn die maar zeer beperkt rijdt) aan een Directlijn (een lijn die altijd rijdt) is niet in alle gevallen wenselijk;
- Specifiek aanbod bovenop de minimumeisen (bijvoorbeeld een hogere frequentie) hoeft niet aan andere minimumeisen (bijvoorbeeld de minimale bedieningstijden) te voldoen, en
- Aanbod bovenop de minimumeisen geldt voor de looptijd van het eerste ontwikkelplan.

Tenzij dit anders staat aangegeven in het Programma van Eisen hebben inschrijvers dus vrijheid om een passend aanbod te doen maar verwacht de provincie wel dat dit aanbod enige jaren gestand wordt gedaan.

3.2 Directlijnen

Onder de noemer Directlijn vallen de (streek)lijnen met ruime bedieningstijden. De productformule *Bravodirect* kan worden toegepast op Directlijnen met hoge frequenties en wordt op de belangrijkste verbindingen voorgeschreven (eisen 3.2.1 t/m 3.2.4). Hierbij is ruimte om in de tegenspitsrichting (mits die er is) een lagere frequentie te rijden. Door de routes van *Bravodirect*lijnen in de steden voor te schrijven (in sommige gevallen zijn meerdere varianten mogelijk) kan de provincie met de wegbeheerders afspraken maken over doorstromingsmaatregelen en bovendien sturen op voldoende beschikbaarheid van ov langs deze routes, met name 's avonds en in het weekend. Dit geldt ook voor de mogelijke route over de N279: voor reizigers uit Veghel en verder is dit een aantrekkelijke route naar 's-Hertogenbosch maar omdat langs deze weg geen haltes liggen is het in bedieningsperioden met een lagere te verwachten vervoervraag toegestaan om via Schijndel en Sint-Michielsgestel te rijden. Omdat snelle en betrouwbare reistijden op deze drukke verbindingen van belang zijn, hoeven *Bravodirect*lijnen niet alle haltes te bedienen die zij passeren. Vooral van belang is het vergroten van het aantal reismogelijkheden op de haltes die deze lijnen wel bedienen, zowel door het bieden van overstapmogelijkheden op andere lijnen als het verhogen van frequenties. Vanaf een frequentie van (circa) 6 ritten per uur neemt de meerwaarde van frequentieverhoging af ten gunste van bijvoorbeeld het bieden van een alternatieve verbinding. Daarom worden in 's-Hertogenbosch bijvoorbeeld meerdere, met de gemeente afgestemde, alternatieve routes voor *Bravodirect*lijnen geboden.

Hoewel de provincie, op het voldoen aan de productformule na, geen afwijkende eisen stelt aan *Bravodirect*bussen houdt de provincie er rekening mee dat de concessiehouder op deze lijnen, met een groter aantal reizigers en die hoofdzakelijk gebruikmaken van grote wegen, grotere bussen inzet. Dit is op de huidige 300-lijnen in de provincie bijvoorbeeld ook het geval. Dit is één van de redenen om *Bravodirect*lijnen en *Bravodirect* Maatwerk onder de productformule *Bravodirect* uit te vragen: de bussen zijn actief in hetzelfde inzetgebied (de corridors tussen de steden).

De Directlijnen (eisen 3.2.5 t/m 3.2.9) zijn nodig om de Visie Gedeelde mobiliteit te realiseren door het bieden van openbaar vervoer met ruime bedieningstijden, waarbij overstapmogelijkheden worden geboden tussen *Bravoflex*, Directlijnen, *Bravodirect*lijnen en de trein. Waar deze geëiste verbindingen een verbetering van het huidige aanbod betekenen is ruimte voor de concessiehouder om de lijnvoering te kiezen. Om het (in de dienstregeling of exploitatief) koppelen van Directlijnen aan Ontsluitende Lijnen en Spitslijnen niet onmogelijk te maken, kiest de provincie ervoor om geen productformule voor de Directlijnen voor te schrijven. Zo gelden voor deze lijntypen dezelfde eisen aan het materieel. Het doorkoppelen van Directlijnen kan namelijk een grote kwaliteitsverbetering voor reizigers opleveren. Om deze reden wordt geen *Bravodirect*lijn tussen Hilvarenbeek en Tilburg voorgeschreven, maar op dit traject twee Directlijnen of één *Bravodirect*lijn geëist. Het is aan de concessiehouder om de afweging te maken of reizigers beter af zijn met een overstap (en op Hilvarenbeek – Tilburg *Bravodirect*materieel) of een doorgaande verbinding.

Bravodirect Maatwerk onderscheidt zich van andere lijnen door in minimaal één van de in eis 3.2.10 genoemde aspecten meer kwaliteit te bieden. De provincie beschouwt dit lijntype als uitbreiding van het *Bravodirect* lijnennet. Het maatwerk kan (waar mogelijk) gedurende de concessie doorontwikkeld worden tot een reguliere *Bravodirect*lijn of tot Bus Rapid Transit. Dit is afhankelijk van investeringen door wegbeheerders en van eventuele toekomstige extra exploitatiemiddelen. *Bravodirect* Maatwerk mag geboden worden op de A50-as (Oss – Eindhoven), de driehoek Uden – Veghel – 's-Hertogenbosch en de corridor Tilburg – Waalwijk – 's-Hertogenbosch, waarbij de invulling aan de concessiehouder wordt overgelaten. Het is niet de bedoeling dat het losliggende lijnen worden, daarom is ten minste één overstapmogelijkheid op een reguliere *Bravodirect*lijn voorgeschreven.

De provincie beoogt met *Bravodirect* Maatwerk de concessiehouder de mogelijkheid te geven om het aanbod te laten groeien door op deze lijnen een hoge kostendekkingsgraad te realiseren. Hiermee wordt de bijdrage van de concessie aan de mobiliteitstransitie gestimuleerd door vooral tussen de (middel)grote steden de groeiende mobiliteitsvraag te accommoderen en het marktaandeel openbaar vervoer te vergroten. Door het geven van deze vrijheid kan de concessiehouder onder meer de volgende uitdagingen aangaan:

- Verder uitbouwen van de zware bus-corridors tussen de (middel)grote steden;
- Ontsluiten van de nieuwe woningbouwlocaties binnen de (grote) steden;
- Uitbreiden van de bediening van routes waar de infrastructuur verbeterd, bijvoorbeeld gericht op de ontwikkeling van Bus Rapid Transit (zie kader);
- Inspelen op veranderd reisgedrag, bijvoorbeeld door aanbod vooral te verhogen op de werkdagen met het meeste ov-gebruik;
- Inspelen op de wensen van specifieke doelgroepen, zoals forensen of bezoekers van vrijetijdslocaties (De Efteling, De Beekse Bergen, de centra van de grote steden);
- Inspelen op de wensen van grote werkgevers en belangrijke bestemmingslocaties, om in samenwerking met hen passende vervoerconcepten te ontwikkelen, en
- Het tijdens grootschalige werkzaamheden aan weginfrastructuur en ov-knooppunten blijven bieden van snel en betrouwbaar busvervoer voor bestaande en nieuwe reizigers.

Bus Rapid Transit

Eén van de drie ontwikkelrichtingen in de Regionale Uitwerking OV-Netwerk landsdeel Zuid luidt: “Sneller verbinden van herkomsten en bestemmingen zonder railverbinding”. Brabant wordt gekenmerkt door een aantal grotere woon- en werkgebieden zonder railverbinding. Om deze gebieden beter te ontsluiten wordt ingezet op een nieuw product: een BRT-systeem (Bus Rapid Transit). Inzet van het BRT-systeem is om de keuzereiziger een hoogwaardig alternatief voor de auto te bieden en zo te verleiden om het ov te gebruiken. Dit product is met name gericht op reizigers die nu niet in het ov zitten, omdat het huidige ov-product onvoldoende concurrerend is ten opzichte van de auto. Het BRT-systeem bestaat uit hoogwaardige ov-lijnen naar hoofdstations en stadsranden met de snelheid en het comfort van de trein.

3.3 Ontsluitende Lijnen en Spitslijnen

Ontsluitende Lijnen worden uitgevraagd om kernen te ontsluiten met onvoldoende vervoersvraag om 's avonds en in het weekend, met een bus te bedienen. Deze lijnen zijn echter wel van grote betekenis voor deze veelal kleine kernen en specifieke reizigersgroepen (waaronder veel scholieren/studenten). Daarom streeft de provincie ook op deze verbindingen naar een verdere uitbouw van het voorzieningenniveau, ook buiten de minimaal voorgeschreven bedieningstijden, maar alleen wanneer de concessiehouder de inzet van bussen als geschikte optie ziet om invulling te geven aan de (beperkte) vervoervraag. Reizigers kunnen immers op andere momenten altijd een beroep doen op *Bravo*flex. Zo kunnen reizigers die reizen met een Ontsluitende Lijn die alleen overdag rijdt, 's avonds alsnog thuiskomen met *Bravo*flex in combinatie met een op dat moment wel rijdende (Bravo)Directlijn. Mede daarom valt niet uit te sluiten dat tijdens de looptijd van de concessie blijkt dat op sommige plekken (of tijden) een andere meer flexibele invulling van de vervoervraag beter passend is. Andersom kan echter ook: als blijkt dat op een bepaalde verbinding veel gebruik gemaakt wordt van *Bravo*flex, kan worden besloten om hier een Ontsluitende Lijn toe te voegen of een bestaande Ontsluitende Lijn meer ritten te laten rijden. Ontsluitende Lijnen en *Bravo*flex zijn dus in zekere mate communicerende vaten, en dit geldt nog sterker voor Spitslijnen.

Op werkdagen mogen Ontsluitende Lijnen iets later beginnen dan (Bravo)Directlijnen (eis 3.3.3). Om te stimuleren dat Ontsluitende Lijnen meerdere belangrijke bestemmingslocaties verbinden geldt de eis dat de eerste volledige rit pas om 7:00 uur op het eindpunt hoeft aan te komen. Eerdere ritten zijn in principe wel wenselijk, bussen op de 'hoofdstructuur' rijden immers al, maar door de eis zo te formuleren is het mogelijk dat deze eerdere ritten niet vanaf het beginpunt hoeven te vertrekken. Zo wordt een lage benutting op het eerste gedeelte van de rit voorkomen. Ontsluitende Lijnen die ook op zaterdag of zon- en feestdagen worden aangeboden moeten overdag minimaal een uursdienst rijden. In de avond geldt deze eis niet omdat hier met name een latere laatste rit van belang is, zonder dat dit moet te leiden tot extra ritten. Om de bereikbaarheid van het oostelijk deel van gemeente Land van Altena (concessie West-Brabant, maar ontvangt ook lijnen uit concessie Oost-Brabant) in de avonden en weekenden te waarborgen gelden hier aanvullende bedieningseisen. De provincie eist hier geen Directlijn omdat er geen snellere route door o.a. Heusden-Vesting en Vlijmen (route huidige lijn 135) is. De provincie eist in deze kernen wel verplichte haltes, maar wil de concessiehouder de mogelijkheid geven om de aan de aanvullende bedieningseisen voor Wijk en Aalburg te voldoen door ook ruimte te bieden voor een snellere route (de route door Heusden-Vesting en Vlijmen blijft uiteraard ook op de stille uren beschikbaar). Reizigers die overdag de (huidige) lijn 121 nemen kunnen dan bijvoorbeeld met *Bravo*flex vanaf Kromme Nol terugreizen.

Voor Spitslijnen wordt geen frequentie-eis gesteld maar een minimum aantal ritten per spitsperiode. Voor Ontsluitende Lijnen en Spitslijnen wordt ruimte geboden om in de tegenspits (mits die er is) minder ritten te rijden. Hiermee biedt de provincie ruimte voor een doelmatige besteding van middelen, maar het kan ook in het belang van de reiziger zijn dat de dienstregeling in beide richtingen gelijk is.

Het koppelen van lijnen is in principe toegestaan en wenselijk waarbij de provincie met name ruimte ziet voor een koppeling tussen Directlijnen en Ontsluitende Lijnen en tussen Ontsluitende Lijnen en Spitslijnen. Reizigers die ver van bestemmingslocaties wonen kunnen zo toch rechtstreeks reizen, zij het met lagere frequentie en binnen beperktere bedieningstijden (buiten deze tijden kunnen zij uiteraard rekenen op *BravoFlex*).

3.4 Buurtbuslijnen

De dienstregeling 2024 is uitgangspunt voor de Buurtbuslijnen, waarbij de concessiehouder pas gedurende de implementatieperiode samen met de buurtbusverenigingen eventuele aanpassingen kan uitwerken om beter aan te sluiten bij het nieuwe lijnennet. Ook het opzetten van een nieuwe buurtbusvereniging kan pas dan worden begonnen. Verder dient de concessiehouder altijd mee te werken als de provincie besluit dat een (nieuwe) buurtbuslijn kan worden opgezet. Versterkingsritten met een grote bus zijn toegestaan en deze mogen ook een afwijkende dienstregeling rijden, bijvoorbeeld gericht op het vervoer van scholieren. Zo wordt voorkomen dat de buurtbus reizigers achter moet laten op de halte maar wordt de concessiehouder ook in staat gesteld deze versterking (die onregelmatig kan zijn, bijvoorbeeld met name in de wintermaanden als scholieren minder fietsen) doelmatig in te richten.

3.5 Stadslijnen

In Tilburg en 's-Hertogenbosch is de vervoervraag zo groot dat hier ruimte is voor een stadsdienst. Deze stadsdienst is in beide steden primair gericht op het verbinden van de wijken en de gemeenten Goirle respectievelijk Vught met het centrum en het centraal station. Omdat er veel (route)mogelijkheden zijn om dit te bereiken, zijn de eisen voor Stadslijnen bewust laag gehouden. Zo ontstaat veel ontwikkelruimte voor de concessiehouder. Het aanbod in de steden kan daarom in de inschrijving en verder bij elk volgend ontwikkelplan worden aangepast aan de vervoervraag. De provincie streeft naar het versnellen van de reistijd vanaf de rand van de stad naar het centrum. Dit zijn namelijk de relaties waar openbaar vervoer bij uitstek een aanvulling is op fietsen en lopen. Goed openbaar vervoer op deze langere afstanden leidt ook tot een beter alternatief voor de auto en ondersteunt hiermee de ambities voor autoluwe binnensteden. Dit geldt in 's-Hertogenbosch ook voor de Stadslijnen met P+R-functie, die de transferia verbinden met het centrum.

De provincie onderzoekt daarom samen met de wegbeheerder de mogelijkheden om, in elk geval op de in de eisen 3.5.8 en 3.5.13 genoemde corridors, de rijtijden te verkorten. Ook het verhogen van frequenties op deze corridors draagt bij aan het versnellen van de reistijd. Dit door het verkorten van de gemiddelde wachttijd. Dit kan betekenen dat de bediening rond het centrum grofmaziger of laagfrequenter wordt. Voor zowel Tilburg als 's-Hertogenbosch geldt als belangrijkste 'centrumhalte' het centraal station. Daarom wordt alleen geëist dat de verplichte haltes in de wijken rechtstreeks met het centraal station worden verbonden. Waar de concessiehouder de mogelijkheid ziet om ook andere centrumhaltes te bedienen, zal hij naast de voordelen voor de (bestemmings)reiziger ook de inpasbaarheid van de bus in het drukke centrumgebied moeten betrekken. Op de genoemde corridors wil de provincie met de steden Tilburg en 's-Hertogenbosch nader onderzoek doen naar de rijtijd- en betrouwbaarheidswinst en overweegt de provincie om de korte rijtijd vanaf het geplande

realisatiemoment al voor te schrijven. Hiermee wil de concessiehouder de wegbeheerders die investeren in het verbeteren van de doorstroming, ook de zekerheid geven dat de verbinding tussen wijken en het centrum daadwerkelijk versneld wordt. Vooruitlopend hierop heeft de provincie in het ontwerp-PvE op de corridors al HOV-Stadslijnen voorgeschreven, met een hogere bediening en, in Tilburg, de inzet van geleed materieel. Deze extra capaciteit ondersteunt de verstedelijking en met name de woningbouw die rondom en aan het einde van deze corridors plaatsvindt.

Er worden geen eisen gesteld aan de dekking van het lijnennet in termen van loopafstand naar de halte of adressen met toegang tot het openbaar vervoer. In plaats daarvan kiest de provincie ervoor om samen met de wegbeheerders routes aan te wijzen waarvan de bus gebruik mag maken en haltes te benoemen die de concessiehouder voor de duur van de concessie verplicht moet bedienen. Kwaliteitsaspecten als de mate van ontsluiting/dekking kunnen overigens wel betrokken worden in de beoordeling van de inschrijvingen. Het stellen van relatief lage minimumeisen aan de frequenties vergroot de mogelijkheden voor inschrijvers om zowel een stadsdienst met hogere snelheid als voldoende ontsluiting/dekking te ontwikkelen: zowel het bedienen van een wijk met een snelle lijn met weinig haltes en een langzame lijn met veel haltes, als met één lijn met hogere frequenties zijn mogelijk. De provincie wil niet op voorhand teveel sturen op de verschijningsvorm van de stadsdienst.

In bijlage B1 zijn op de kaarten met de beschikbare routes ook de corridors van de HOV-Stadslijnen en van de in eis 3.2.1 uitgevraagde Bravodirectlijnen ingetekend. Op deze routes is voor de duur van de concessie hoogwaardig aanbod verzekerd. In bijlage B2 zijn de verplichte haltes voor beide stadsdiensten opgenomen. In 's-Hertogenbosch is voor de Bravodirectlijnen gekozen voor de route over de Koningsweg omdat dit de snelste en comfortabelste route naar het busstation is (passend bij het belang van deze lijnen). De alternatieve route vanuit het westen, over de Onderwijsboulevard, is ook beschikbaar, voor bijvoorbeeld Ontsluitende Lijnen en Stadslijnen.

3.6 Scholierenlijnen

Waar zelfs het aanbieden van Spitslijnen niet doelmatig is, kunnen Scholierenlijnen aangeboden worden. Voor scholieren vormen deze lijnen uitstekend maatwerk maar voor andere reizigers is de scholierenlijn, die is afgestemd op openingstijden en roosters van scholen, een slechter product dan (bijvoorbeeld) een reguliere lijn. Daarom wil de provincie extra aanbod, waar dit redelijkerwijs mogelijk is, zoveel mogelijk op Spitslijnen, Ontsluitende Lijnen of Bravo(Direct)lijnen terugzien. In de steden mogen Bravo(Direct)lijnen (voor wat betreft het extra aanbod op deze lijnen) mede hierom naar een afwijkende bestemming rijden, bijvoorbeeld een school. Desondanks kunnen Scholierenlijnen een goede oplossing zijn om lijngebonden busvervoer te bieden daar waar een beperkte vraag is die wel in tijd en richting is gebundeld.

3.7 Oproepafhankelijk Openbaar Vervoer

Met deze eisen beoogt de provincie het later in de concessie niet onmogelijk te maken dat de concessiehouder ook een rol krijgt in het verrichten van oproepafhankelijk openbaar vervoer. Omdat het beleid van de provincie, regio's en gemeenten zich richt op het integreren van dit type vervoer in het WMO-contract, wordt de concessiehouder in elk geval voor de looptijd van de eerste contracten waarin dit is geregeld, uitgesloten van het verrichten van halte-halte vervoer zonder vaste dienstregeling. Op een later moment kan het Regieteam Gedeelde Mobiliteit alsnog besluiten om (ook) de concessiehouder een rol te geven bij het aanbieden van Bravo*flex*. In dat geval zal de concessiehouder wel aantoonbare meerwaarde moeten kunnen leveren.

3.8 Dienstregeling en Exploitatieplan

Waar voor de afstemming tussen openbaar vervoer en andere vormen van gedeelde mobiliteit nieuwe eisen worden gesteld (zie bijvoorbeeld Concessiehouder als mobiliteitsmakelaar, p. 19) of nieuwe vormen van samenwerking worden voorgeschreven (zie bijvoorbeeld Samenwerking in het Regieteam Gedeelde Mobiliteit, p. 23) blijft de wijze waarop achtereenvolgens een exploitatieplan en dienstregeling worden vastgesteld gelijk aan de huidige situatie, waarbij natuurlijk wel de hierboven beschreven kaders voor de opbouw van het lijnennet en de eisen aan de verschillende lijntypes gelden. De concessiehouder behoudt ook de vrijheid om aansluitingen en afstemming van ritten onderling te bepalen, waarbij aansluitingen en afstemming die hij in zijn inschrijving heeft aangeboden, gedurende de concessie zoveel als redelijkerwijs mogelijk is, in stand blijven. Het Tactisch Ontwikkelteam behoudt ook de huidige rol.

Een dienstregeling hoeft niet meer het hele jaar gelijk te zijn. Er komt meer ruimte om seizoensdienstregelingen aan te bieden, mits afgestemd op de te verwachten vervoervraag. Hiermee wil de provincie verder stimuleren dat op die momenten dat er veel vervoervraag is, ook veel aanbod wordt geboden. Het is de concessiehouder toegestaan om, waar dat niet expliciet wordt uitgesloten, op verschillende dagen (onderbouwd) een andere dienstregeling aan te bieden. Dit geldt bijvoorbeeld voor ritten die de concessiehouder aanbiedt bovenop de minimumeisen, of voor *Bravodirect* Maatwerk voor alle ritten. De provincie wil hiermee ruimte bieden om in te spelen op (structureel) ander reisgedrag na de coronapandemie. Tegelijkertijd ziet de provincie dat een zekere mate van voorspelbaarheid en herkenbaarheid de kracht is van openbaar vervoer. Hoe meer het aanbod is toegesneden op de vervoervraag, hoe groter het belang van adequate communicatie.

In aanvulling hierop wordt er een nieuw element geïntroduceerd, namelijk het verplicht aanbieden van extra dienstregelingen als de reizigersopbrengsten meer toenemen dan een drempelbedrag. De provincie werkt dit uit in het bestek. De concessiehouder zal voor elk jaar een prognose van de reizigersopbrengsten maken en als deze opbrengsten naar verwachting boven het drempelbedrag liggen, zal hij in zijn exploitatieplan aan moeten geven waar hij extra dienstregelingen biedt (bovenop het 'productieniveau' zoals dat volgt uit zijn inschrijving). Met dit mechanisme wil de provincie voorkomen dat groei op de ene verbinding leidt tot het verschuiven van dienstregelingen vanuit een andere verbinding om de toenemende vervoervraag te faciliteren. De gedachte hierachter is dat reizigers op een 'zwakke' verbinding niet de dupe mogen worden van groei op een 'sterke' verbinding. Op termijn is uitwisseling van lijngebonden openbaar vervoer met een andere vorm van gedeelde mobiliteit mogelijk, maar niet zonder tussenkomst van het Regieteam Gedeelde Mobiliteit. Het herverdelen van dienstregelingen tussen de verschillende lijnen is hiermee aan meer voorwaarden verbonden dan in de huidige concessie.

Ten aanzien van de lijnnummers streeft de provincie naar unieke lijnnummers in de hele provincie, waarbij alleen op de verschillende stadsdiensten dezelfde nummers mogen voorkomen. Unieke lijnnummers leiden tot eenduidige reisinformatie, bijvoorbeeld op www.bravo.info en andere concessie-overstijgende communicatie.

Op Oudejaarsdag en Koningsdag gelden afwijkende eisen aan de bediening, dit vanwege een sterk afwijkende vervoervraag ten opzichte van andere (feest)dagen.