

Statenmededeling

Onderwerp

Aanbestedingsstrategie OV-concessie Zuidoost-Brabant 2029-2042

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

Kennisnemen van

De aanbestedingsstrategie voor de OV-concessie Zuidoost-Brabant 2029-2042.

Aanleiding

De huidige OV-concessie Zuidoost-Brabant loopt in juli 2029 af. De opvolgende concessie dient openbaar te worden aanbesteed. In opmaat naar de start van een nieuwe aanbesteding van deze aflopende OV-concessie, hebben wij daarom de strategie voor de aanbesteding van de nieuwe OV-concessie Zuidoost-Brabant 2029-2042 vastgesteld.

Bevoegdheid

Het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant is krachtens artikel 20 lid 2 van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) bevoegd tot het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor openbaar vervoer (OV).

Via het verlenen van de nieuwe concessie realiseren wij de [Visie Gedeelde Mobiliteit is Maatwerk](#). Bij het vaststellen van deze visie hebben uw Staten ons college gemandateerd hier uitvoering aan te geven. Met het vaststellen van de aanbestedingsstrategie geven we invulling aan deze rol. Uw Staten kunnen hiervan kennisnemen op basis van uw controlerende rol. Daarnaast zijn uw Staten ook betrokken via de statenwerkgroep mobiliteit.

Rollen en belangen

Gedeputeerde Staten hebben een wettelijke rol op grond van de Wp2000. Zij zien toe op naleving van de concessie en toetsen ontwikkelvoorstellen van de concessiehouder (rol in beleid/uitvoering). De provincie heeft daarnaast een inhoudelijke belang: een nieuwe OV-concessie is een krachtig beleidsinstrument. De provincie heeft een financieel belang: provinciale subsidie vormt ongeveer

Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS: 6345294

PS: 6349248

Programma

Slimme en Groene

Mobiliteit

de helft van de concessie-omzet; ook staat de provincie garant voor leningen die de concessiehouder aangaat voor (duurzaam) busmaterieel.

Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS : 6345294

PS : 6349248

Kernboodschap

1. *De aanbestedingsstrategie beschrijft wat we met de nieuwe concessie Zuidoost-Brabant willen bereiken en hoe we deze aanbesteden*

De concessie betreft het openbaar busvervoer dat volgens dienstregeling rijdt in de regio Zuidoost-Brabant. In de aanbestedingsstrategie beschrijven we hoe we willen komen tot een goed aanbestedingsresultaat en een gedragen proces. De aanbestedingsstrategie beschrijft onder andere welke ambities, uitgangspunten en afspraken we in de OV-concessies meenemen en vertalen in de aanbestedingsdocumenten, o.a. (ontwerp) Programma van Eisen. De aanbestedingsstrategie markeert het startpunt van het aanbestedingstraject en is gebaseerd op de voorbereidende werkzaamheden die we de afgelopen jaren hebben ondernomen, veelal samen met de gemeenten in het concessiegebied, en gaat ook in op de relatie tussen de nieuwe concessie en de verstedelijkings- en mobiliteitsopgave in de regio. De provincie neemt de ervaringen uit de recente aanbesteding van concessies West-Brabant en Oost-Brabant mee.

2. *De aanbestedingsstrategie beschrijft hoe het openbaar vervoer bijdraagt aan realisatie van het Bestuursakkoord en de Visie gedeelde mobiliteit*

De aanbestedingsstrategie vertaalt de ambities en uitgangspunten van de provincie naar kaders die zijn toegespitst op de aanbesteding van de OV-concessie. Relevant beleid is onder andere het beleidskader [Mobiliteit Koers 2030](#) en de [Visie Gedeelde Mobiliteit is Maatwerk](#). Als vertaling hiervan voor concessie Zuidoost-Brabant heeft de provincie een [Uitgangspuntendocument](#) vastgesteld. Dit document is samen met de regio gemaakt.

In het [Bestuursakkoord](#) hebben wij vastgelegd dat het OV moet meegroeien met de schaa sprong die de stedelijke regio's maken. De Metropoolregio Eindhoven (MRE) heeft inbreng geleverd namens de inliggende gemeenten, aansluitend op hun Regionale mobiliteitsvisie 2040. Eind 2025 is ook een agenda met concrete mobiliteitsmaatregelen tot 2040 vastgesteld (het MMMP). De visie gedeelde mobiliteit, het bestuursakkoord, de inbreng van MRE en het MMMP geven richting aan de aanbestedingsstrategie. In de aanbestedingsstrategie formuleren en beschrijven wij de volgende drie doelen:

1. Een schaa sprong van het OV, passend bij de groei van de regio;
2. Een robuust en begrijpelijk OV aanbod als basis, en
3. Duurzaam, verantwoord en vernieuwend OV.

Het uitbreiden van de capaciteit van het OV in en rond het stedelijk gebied past bij de schaa sprong die het OV moet maken om de grote toename van het aantal arbeidsplaatsen, woningen en inwoners te faciliteren. Hiermee geven wij uitvoering aan het Bestuursakkoord, de afspraken uit de Brainportdeal (2022) en het Beethovenconvenant (2024).

Tegelijkertijd willen we zekerheid blijven geven dat OV ook in meer landelijke gebieden aantrekkelijk blijft. In de aanbestedingsstrategie beschrijft de provincie onder andere het minimumvoorzieningenniveau borgt ('robuuste en begrijpelijke basis'). Hierbij vormt OV de drager van het systeem van gedeelde mobiliteit. De vervoersdienst *BravoFlex*, sinds maart 2026 al actief in de concessie, vormt een aanvulling op het OV, maar maakt geen onderdeel uit van de OV-concessie.

Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS : 6345294

PS : 6349248

Ook willen we dat reistijden met OV verkort worden ten opzichte van nu, door de introductie van nieuwe 'tangentieële' lijnen in de stad, naar werklocaties en tussen regionale corridors. Kortom, de schaa sprong in de nieuwe concessie belooft een verbetering van het OV voor de héle regio.

Voor deze ambities en de normale schaa sprong in de hele regio is bij behandeling van de Perspectiefnota's [2025](#) (  2,75 mln.) en [2026](#) (  3,5 mln.) extra geld vrijgemaakt op de meerjarenbegroting. Hoewel de exploitatiesubsidie voor de nieuwe concessie flink toeneemt door deze extra middelen (van   34,75 per jaar nu naar   41 mln.), voorziet het college dat voor de exploitatie van Brainportlijnen de middelen ontoereikend zijn. Daarvoor leggen wij u een separaat Statenvoorstel voor. Het definitieve budget voor de nieuwe concessie wordt door ons vastgesteld tezamen met de behandeling van het ontwerp Programma van Eisen (ontwerp PvE), nu voorzien in november 2026. Hierin nemen we de Brainportlijnen op als (aanvullende) middelen beschikbaar komen: de planning van de aanbesteding is afgestemd op de behandeling van het Statenvoorstel (oktober 2026).

3. De plannen voor de schaa sprong zijn ambitieus, maar verantwoord

De groei van de regio Zuidoost-Brabant is enorm, waarbij ruim 100.000 nieuwe woningen gepland staan om vóór 2040 te worden gerealiseerd. Ook zullen 79.000 nieuwe arbeidsplaatsen worden toegevoegd. Het aanbod moet dan wel worden uitgebreid, niet alleen in de stad, maar ook op en tussen de regionale corridors. Zo blijven woon- en werkgebieden bereikbaar, dragen we bij aan vermindering van congestie op het wegennet en leggen we een uitstekende basis voor het systeem van gedeelde mobiliteit.

Met de beschikbare subsidie en de (groeierende) reizigersopbrengsten kan een aanzienlijke toename van het OV-aanbod worden gerealiseerd (ordegrootte 50% toename). De infrastructuur, met name rond station Eindhoven Centraal, is hier nu niet op toegerust. Gedurende de concessie zal het huidige busstation plaatsmaken voor een nieuw, ondergronds busstation dat een verdubbeling van het aantal OV-reizigers mogelijk maakt. Dit noopt tot een gefaseerde schaa sprong, waarmee het aanbod meegroeit met het inwonertal en het aantal arbeidsplaatsen.

De aanbestedingsstrategie beschrijft hoe de provincie stuurt op meer en aantrekkelijker OV aan het einde van de concessie ('Netwerkperspectief 2040'), hoe de schaa sprong gefaseerd wordt en wat reizigers en inwoners aan

verbetering kunnen verwachten bij start van de concessie in 2029. Zowel in 2040 als bij start van de concessie krijgt het OV in de hele regio aandacht. Vanwege de omvang en onzekerheid van ontwikkelingen in de regio zal de nieuwe concessie adaptief en flexibel zijn. Tegelijkertijd vormt de concessie ook een juridische afspraak tussen provincie en vervoerder. Flexibiliteit wordt dus altijd geboden binnen kaders. Continuïteit van het OV is essentieel, zeker daar waar we inzetten op groei. Voorkomen dat reizigers afhaken is daarom belangrijk. Implementatie van concessie en ontwikkelstappen krijgt daarom veel aandacht in de aanbestedingsstrategie.

Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS : 6345294

PS : 6349248

4. Het aanbestedingsproces biedt ruimte voor het betrekken van belanghebbenden en geïnteresseerden

De onder kernboodschap 2 genoemde beleidsstukken (beleidskader, Visie en Uitgangspuntendocument) zijn na een [zorgvuldig proces](#) met veel ruimte voor belanghebbenden (in het bijzonder leden van Provinciale Staten, de gemeenten in het concessiegebied, MRE en het reizigersoverleg Brabant (ROB)) tot stand gekomen. Het aanbestedingsproces dat nu wordt doorlopen is bovendien aan de Statenwerkgroep mobiliteit op 22 mei 2026 toegelicht. Deze lijn willen wij doorzetten door Provinciale Staten, gemeenten en het ROB te informeren over de voortgang van de aanbesteding. Hoe wij voorstellen uw Staten te betrekken hebben wij in deze Statenmededeling onder het kopje 'Vervolg' beschreven.

Na het vaststellen van de aanbestedingsstrategie werken we (samen met stakeholders) het ontwerp Programma van Eisen (ontwerp PvE) uit. Dit document bevat de minimeisen die gelden in de concessie. We geven het ontwerp-PvE in november 2026 vrij voor reactie en bieden alle mogelijke belanghebbenden en geïnteresseerden de gelegenheid om hierop te reageren. De reacties worden verwerkt in het definitief PvE en tezamen met de andere aanbestedingsdocumenten vastgesteld door GS.

We brengen de reactiemogelijkheid uitgebreid onder de aandacht, onder andere door gemeenten te voorzien van standaardteksten/communicatie zodat zij die door kunnen zetten naar hun relaties. We organiseren bijeenkomsten van de 'Bestuurlijke kopgroep Zuidoost-Brabant' medio september en november dit jaar waarin de afgevaardigde wethouders met elkaar en met de gedeputeerde Mobiliteit van gedachten kunnen wisselen. Nieuwe gemeenteraadsleden en -bestuurders informeren wij via (een) bijeenkomst(en) in september/oktober dit jaar, georganiseerd door MRE. Daarnaast vragen wij het ROB en concessieverleners van aangrenzende concessies (de provincie Limburg en de Vlaamse vervoerregio's Kempen en Limburg) om advies op het ontwerp-PvE conform het bepaalde in de Wp2000.

5. Eerdere toezeggingen aan Provinciale Staten

Gedeputeerde Smeulders heeft tijdens de Statenvergadering van 11 juli 2025² in reactie op mondelinge vragen van de fractie van PvdD toegezegd om in landelijk verband te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om aanvullende

internationale voorwaarden of uitsluitingsclausules op te nemen. Zoals u al [eerder meegedeeld](#) vinden uitsluitingsgronden (doorgaans) hun oorsprong in wetgeving en is de uitsluitingsgrond 'ernstige beroepsfout' niet van toepassing op bijvoorbeeld moedermaatschappijen. Het (door samenwerkingsverband DOVA), in landelijk verband opgestelde juridisch advies wijst erop dat het ruimer uitleggen van de uitsluitingsgrond 'ernstige beroepsfout' specifiek voor een OV-concessie mogelijk is, mits ondubbelzinnig geformuleerd, proportioneel en passend. Er is echter geen jurisprudentie die aangeeft of het formuleren van eigen uitsluitingsgronden is toegestaan. In de praktijk kan dit leiden tot een juridische procedure waarbij een rechter in het uiterste geval kan oordelen dat een partij ten onrechte is uitgesloten. Een dergelijke procedure kan lang duren en het aanbestedingsproces doorkruisen. Daarmee vormt het formuleren van een eigen uitsluitingsgrond een risico voor tijdige gunning, zorgvuldige implementatie en daarmee de continuïteit van het openbaar vervoer.

Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS : 6345294

PS : 6349248

Bij de aanbesteding van de concessie zoeken wij daarom (zoals gebruikelijk) aansluiting bij de uitsluitingsgronden van de Aanbestedingswet 2012. Gedeputeerde Smeulders heeft tijdens de Statenvergadering van 28 november 2025 toegezegd om het regionaal ambitiedocument met de inbreng voor de ov-concessie van de Metropoolregio Eindhoven aan u toe te sturen. Dit document is wel besproken in het portefeuillehoudersoverleg mobiliteit van de regio maar is geen officieel vastgesteld document, en daarmee niet openbaar. Het document is ambtelijk aangeboden aan het aanbestedingsteam en op die manier is de inhoud betrokken bij het opstellen van de aanbestedingsstrategie.

Consequenties

1. *De aanbesteding kent meerdere afhankelijkheden, waaronder netcongestie en de realisatie van de Multimodale Knoop (MMK). De planning is krap.*

Netcongestie in de regio veroorzaakt onzekerheid, zowel wat betreft woningbouwplannen als de mogelijkheid om het busvervoer te verduurzamen. Mogelijk leidt dit tot jarenlange vertraging. De gevolgen, bijvoorbeeld voor in welke gebieden wel woningen kunnen worden opgeleverd of welke busremises wel tijdig voldoende stroom krijgen, zijn nog niet bekend. De provincie verricht nader onderzoek om het ontwerp-PvE op te baseren.

Relatief kort na ingang van de nieuwe concessie zal het bestaande busstation Eindhoven CS worden opgeheven. Dit is onderdeel van project MMK. Het busvervoer wordt daarna afgewikkeld op een tijdelijke locatie ten noordoosten van het huidige busstation. Daar is meer ruimte beschikbaar, maar de langere loopafstand tot het station en het centrum leidt mogelijk tot afname van het aantal reizigers. Het is nodig om inschrijvers inzicht en zekerheid te bieden in de tijdelijke situatie(s) gedurende aanleg van de MMK. Dit is een gezamenlijke opgave voor het aanbestedingsteam en project MMK. Vanwege doorlooptijden (studies, besluitvorming) lukt dit niet eerder dan in de zomer van 2027. In het PvE zal hierover meer informatie voor de inschrijvers worden opgenomen.

Potentiële inschrijvers hebben aangegeven voor aanbesteding en implementatie circa 2 jaar en 3 maanden te wensen. Publicatie van de aanbesteding zou dan al in mei 2027 moeten plaatsvinden. Gezien de tijd die de voorbereiding samen met MMK vergt kiezen wij voor publicatie van de aanbesteding in juni 2027. Proces- en implementatierisico's beheersen wij als volgt:

- Voorpublicatie van voor de inschrijvers essentiële informatie;
- Voldoende doorlooptijd voor de diverse Nota's van Inlichtingen, o.a. om beantwoording goed af te stemmen met MMK;
- Tijd tot juni 2027 benutten om inschrijvers ook zekerheid te kunnen geven over andere infrastructuurprojecten (o.a. busbaan HOV4 en Brainportlijnen);
- Realisatie van nieuwe busremises in eigen beheer, om de implementatie voor de nieuwe concessiehouder te versimpelen;
- Ruimte bieden voor een zorgvuldige verduurzaming van het OV, bijvoorbeeld voor alternatieve opwek mogelijkheden of uitstel op de duurzaamheidseis. Een definitief besluit hierover nemen wij bij publicatie van het ontwerp-PvE.

Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS : 6345294

PS : 6349248

2. De exploitatie van de Brainportlijnen is afhankelijk van besluitvorming over aanvullende middelen

Als uitwerking van de Perspectiefnota 2027 ligt er een Statenvoorstel voor aanvullende middelen voor exploitatie van zogeheten Brainportlijnen komend najaar ter besluitvorming aan de Staten voor. Voor exploitatie van deze lijnen zijn aanvullende middelen nodig. Dit wordt toegelicht in het Statenvoorstel "Aanvullende middelen openbaar vervoer voor de Brainportlijnen in concessiegebied Zuidoost-Brabant". De publicatie van de aanbestedingsstrategie en de Statenmededeling geven tezamen met het Statenvoorstel een goed beeld van de mogelijkheden om het OV in Zuidoost-Brabant te laten meegroeien met de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in de regio. Het toekennen van aanvullende middelen voor de concessie is bepalend of de uitvraag voor de Brainportlijnen kan worden meegenomen in de aanbesteding. De uitkomst van de besluitvorming in de Staten kan worden verwerkt in het ontwerp Programma van Eisen (voorstel tot vrijgave voor inspraak ligt op 3 november 2026 in GS).

Europese en internationale zaken

Op de concessie is de 'PSO-verordening' van toepassing, die in Nederland nader is uitgewerkt in de Wp2000. Omdat de opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder ligt, zijn deel 2 en/of 3 van de Aanbestedingswet 2012 niet van toepassing op de aanbesteding van de concessie (mede gelet op art. 10 lid 3 Richtlijn 2014/23/EU + wetshistorie: 'Aanbestedingen en concessies van openbaar vervoer vallen niet onder reikwijdte van de Aanbestedingswet 2012, maar onder de Wet personenvervoer 2000.' (Tweede Kamer 2015-2016, 34 329, nr. 6, p. 29).

Communicatie

De aanbestedingsstrategie is gepubliceerd op de [website](#) van de provincie. Op deze pagina vindt u ook meer informatie over de aanbesteding.

Vervolg

Wij stellen voor om Provinciale Staten op 28 augustus a.s. te informeren via een informerende themabijeenkomst over de Aanbestedingsstrategie en de reactiemogelijkheid op het ontwerp PvE. Op 15 januari 2027 zouden Provinciale Staten tijdens een oordeelsvormende bijeenkomst kunnen reageren op het ontwerp PvE.

Voor de aanvullende middelen voor de exploitatie Brainportlijnen als uitwerking van de Perspectiefnota 2027 wordt een separaat statenvoorstel opgesteld (behandeling PS in oktober).

Bijlagen

1. Aanbestedingsstrategie Zuidoost-Brabant 2029-2042.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

mr. I.R. Adema

drs. G.H.E. Derks MPA

Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS : 6345294

PS : 6349248