

Wensbeeld OV

subregio oost
juni 2025

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	3	3.4. Buurtbussen	14
1.1. Aanleiding	3	3.5. Vraagafhankelijk & Fijnmazige mobiliteit	16
1.1.1. Afsprakendocument gedeelde mobiliteit onder regie van provincie Noord-Brabant:	4	3.5.1. Hubtaxi (onderdeel Bravoflex)	16
1.1.2. Strategie MRE publieke mobiliteit	5	3.5.2. Haltetaxi (onderdeel Bravoflex)	16
1.1.3. Meerjarige Multimodale Agenda Zuid-Nederland	5	3.5.3. Gemeentelijke plus	16
1.1.4. Aanbesteding Taxibus met integratie Bravoflex	5	3.5.4. Bravoflex doorontwikkeling	16
		3.5.5. Overig aanbod fijnmazig vervoer	17
		3.5.6. Samenhang en borging	17
2. WENSEN & SPEERPUNTEN	7	4. SPEERPUNTEN SUBREGIO OOST	19
3. UITWERKING WENSBEELD	8		
3.1. Trein	8		
3.2. HOV-Bus structuur	9		
3.2.1. Minimale kwaliteitscriteria HOV-lijnen	11		
3.2.2. Een ontwikkelpad naar HOV	12		
3.3. Reguliere buslijnen en lokale hubs	14		
3.3.1. Minimale kwaliteitscriteria reguliere lijnen	14		

1. INLEIDING

De Brainportregio staat voor een schaa sprong en daarmee met een snel groeiend aantal reisbewegingen in de regio. Het belang van een goed ov-netwerk neemt toe. Omdat mobiliteit niet ophoudt bij de gemeentegrenzen streven de gemeenten van subregio oost naar een samenhangend ov-wensbeeld voor de toekomst. Dit wensbeeld kan gebruikt worden als basisstrategie voor een lokale uitwerking en dient ook als input voor de plannen met de bredere Metropoolregio Eindhoven, de provincie Noord-Brabant, landsdeel Zuid-Nederland en het Rijk.

Dit document geeft weer wat de stip op de horizon is in 2040 voor subregio oost met betrekking tot openbaar vervoer en de gezamenlijke speerpunten.

1.1. Aanleiding

Er zijn meerdere aanleidingen die maken dat de gemeenten van subregio oost een gezamenlijk wensbeeld willen opstellen. Belangrijk zijn de ontwikkelingen in de regio, de schaa sprong en noodzakelijke mobiliteitstransitie om de regio bereikbaar te houden. Het gaat daarbij om een toename van 62.000 extra woningen de komende jaren in de hele Brainportregio, ongeveer 70.000 extra arbeidsplaatsen, een meegroeiend aantal voorzieningen, inclusief een meegroeiend aantal reisbewegingen die gefaciliteerd moeten worden.

In de regio is de auto dominant en is nu al sprake van ernstig toenemende congestie op de wegen. Het onderliggende wegennet is nu niet opgewassen tegen de verwachte extra verkeersbewegingen. Sluipverkeer is een toenemend probleem in de hele regio en vooral in kleine kernen.

Cruciale infrastructurele maatregelen laten al een tijdje op zich wachten op specifieke knelpunten, specifiek komen herhaaldelijk terug:

- Maatregelen doorstroming op de A67 en het knooppunt A67 - N279 te Asten
- Maatregelen A50 ter ontlasting van Son en Breugel
- Maatregelen doorstroming bundelroutes (uit de Bereikbaarheidsagenda, 2018)
- Maatregelen specifiek om scharnierpunt N615 Beekse Brug minder kwetsbaar te maken
- Maatregelen ten aanzien van de zuidelijke ontsluiting Helmond

Kwaliteitsimpuls ov nodig

Om de schaa sprong van de Brainportregio te faciliteren is het noodzakelijk om parallel hieraan ook een kwaliteitssprong te maken in het aanbod en gebruik van openbaar vervoer. Dit geldt voor de hele regio en dus ook voor de subregio oost. Dit vraagt wel wat, want in de huidige situatie doet de overbelasting van het wegennet afbreuk aan de betrouwbaarheid van de busdienstregeling. In het westelijke deel van de Brainportregio vinden nu de meeste ontwikkelingen plaats rondom doorontwikkeling van ov en realisatie van hubs. Dat staat in schril contrast met de ontwikkelingen in de subregio oost. De oost- en zuidkant van de deelregio grenst aan een dunbevolkt achterland en een andere provincie c.q. ov-autoriteit (Limburg). Dit blijkt in de praktijk drempelverhogend. Mede door deze positionering ontbreekt het aan een goed en vanzelfsprekend doorgetrokken ov-netwerk in oostelijke

en zuidelijke richting. Aan de noordzijde wordt een doorgaande verbinding met een aantal belangrijke Brabantse kernen gemist: Den Bosch, Oss, Veghel, Erp en Uden. Gemert heeft weliswaar een busverbinding met Uden, maar die is niet snel en direct. De radiale verbindingen zijn sterk op Eindhoven gericht. Er mist een tangentiële ov-verbinding in het netwerk van de subregio. Aan de zuidkant van de deelregio mist een volwaardige verbinding met Nederweert en Weert. Hier rijdt nu alleen een buurtbus, lijn 258.

Ook in het onderliggende fijnmazige ov-netwerk bestaan uitdagingen. De meeste buurtbussen worden gekoesterd, maar zijn niet zaligmakend: ze rijden niet altijd wanneer er vraag is en zijn in de avonduren niet beschikbaar. Ook doen ze niet altijd de belangrijkste knooppunten aan (voorbeeld station Geldrop). De gemeenten hebben te maken met een groeiende druk op het sociale domein. Er is sprake van dubbele vergrijzing (meer nieuwe ouderen en mensen leven langer en wonen langer thuis). Complexiteit van sociale uitdagingen neemt toe, zoals een toenemend aantal alleenstaande ouderen zonder sociaal netwerk. Er zijn diverse vrijwilligersinitiatieven die wat leemtes vullen voor mensen die fijnmazig vervoer nodig hebben. In een aantal kernen is ANWB Automaatje een succes. De zorg leeft wel over de continuïteit en hoeveel we van vrijwilligers/mantelzorgers kunnen (blijven) vragen in de toekomst.

Na deze constatering zijn gesprekken gevoerd met collega's van mobiliteit en het sociaal domein (deze laatste groep ook vanwege de relatie met vraagafhankelijk vervoer en de sociale functie van het ov). Op basis van deze gesprekken is dit ov-wensbeeld uitgewerkt. In het bestuurlijke overleg van subregio oost is besloten dat het uitgewerkte wensbeeld gedeeld wordt met Metropoolregio Eindhoven (MRE) en

provincie Noord-Brabant in het kader van het 'afspraken document gedeelde mobiliteit' dat uitgewerkt wordt onder regie van de provincie.

- In februari 2025 hebben twee regionale raadssessies plaatsgevonden, waarin de raadsleden onder meer zijn geïnformeerd over de actuele ov-processen en het wensbeeld dat vanuit subregio oost is meegegeven aan MRE en provincie. De inhoud is al meegegeven voor een vervoerkundig onderzoek dat is uitgezet door de provincie. De resultaten daarvan zijn tot dusver nog onbekend.
- Het uitgewerkte ov-wensbeeld van subregio oost dient als input voor een Brainportbrede strategie publieke mobiliteit die onder regie van de MRE dit jaar wordt uitgewerkt.
- Parallel hieraan loopt de Taxibus-aanbesteding, waarin in het bestek ruimte opgenomen is voor specifieke wensen ten aanzien van een mogelijke Gemeentelijke Plus in het ov-deel van dit vervoercontract. De winnaars van de aanbesteding worden deze zomer bekend. Per maart 2026 gaat het nieuwe contract van Taxibus in.

Complementair, maar parallel lopende processen aan de ov-strategie van subregio oost:

1.1.1. Afspraken document gedeelde mobiliteit onder regie van provincie Noord-Brabant:

De provincie Noord-Brabant heeft in het POHO het 'afspraken document gedeelde mobiliteit' behandeld. Hiermee wordt de basis gelegd voor de nieuwe concessie van het openbaar

busvervoer (start nieuwe concessie medio 2029), de aanbesteding van het vraagafhankelijk vervoer (voorjaar 2025) en geeft het uitgangspunten mee voor de samenwerking op deelmobiliteit en hubs. De subregio oost heeft alle opmerkingen gebundeld in het concept afspraken document en ook een oplegger meegestuurd met de meest essentiële opmerkingen. Ook hebben we een wensenoverzicht ingediend van ov-lijnen (conform ons wensbeeld) als input voor het vervoerskundige onderzoek dat de provincie laat uitvoeren als basis voor de nieuwe concessie. De resultaten van dit onderzoek worden als input meegenomen voor de uitvraag van de nieuwe concessie. De voorbereiding van de aanbesteding start dit jaar (2025), de nieuwe concessie gaat van start medio 2029. Let wel: de insteek van de provincie is een aanbod van busvervoer op basis van de huidige exploitatiebudgetten. Het ov-wensbeeld van de subregio oost gaat verder dan dat en heeft als basis wat nodig geacht wordt om de verstedelijkingsopgave met de mobiliteitstransitie te faciliteren in de toekomst.

1.1.2. Strategie MRE publieke mobiliteit

Daar waar het afspraken document van de provincie de focus heeft op de nieuwe concessie met als vertrekpunt het bestaande budget, start de MRE nu het proces op om een strategie uit te werken voor ov en deelmobiliteit waarbij de focus ligt op wat nodig wordt geacht om de verstedelijkingsopgave met de mobiliteitstransitie te faciliteren. Hierbij is het budget dus niet leidend maar de ambitie. Momenteel wordt de procesaanpak en scope door MRE uitgewerkt. Deze strategie is een uitwerking van de regionale mobiliteitsvisie op de thema's openbaar vervoer en deelmobiliteit. In het afspraken document van de provincie gaat MRE ook in op deze ambitie die dit jaar nader uitgewerkt wordt.

Voorliggende strategie met het ov-wensbeeld van subregio oost wordt als input meegegeven aan MRE.

1.1.3. Meerjarige Multimodale Agenda Zuid-Nederland

In 2024 zijn het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, provincie Noord-Brabant, provincie Limburg en de zeven (stedelijke) regio's gestart met het opstellen van een meerjarige Multimodale Agenda (MMA) voor Zuid-Nederland. Brede welvaart vormt het belangrijkste kompas voor de MMA. Daarnaast staan de verstedelijkingsopgave en de economische ontwikkelingen vanwege hun impact op het mobiliteitssysteem centraal in de agenda. In het MMA wordt ook het toekomstbeeld ov voor zuid Nederland geactualiseerd. We willen dat het ov-wensbeeld van subregio oost hierin zoveel mogelijk wordt weerspiegeld en ook via de strategie van MRE hierin zijn weerslag krijgt.

1.1.4. Aanbesteding Taxbus met integratie Bravoflex

In het voorjaar 2025 zijn de aanbestedingsdocumenten voor het vraagafhankelijke vervoer Taxbus/Bravoflex gepubliceerd. Taxbus is een bestaand vraagafhankelijk vervoerssysteem gericht op het WMO-vervoer met op dit moment 18 deelnemende regiogemeenten. Alleen in Helmond is Taxbus nu onderdeel van het openbaar vervoer en dus voor iedereen beschikbaar. De provincie heeft besloten om hun nieuwe concept van vraagafhankelijk openbaar vervoer (Bravoflex) toe te voegen aan het regionale doelgroepenvervoer. Per 1 maart 2026 moet het nieuwe contract ingaan.



VIX*

10:29

In-/uitchecken



2. WENSEN & SPEERPUNTEN

Op basis van het voorgaande hoofdstuk concluderen we dat bij ongewijzigd beleid de uitdagingen verder vergroot worden op zowel het gebied van doorstroming op de hoofdassen als het gebrek aan bereikbaarheid door middel van zowel een hoogwaardig (**snel & direct**) en een fijnmazig (**nabij & sociaal**) netwerk. Met daarbovenop de schaa sprong die de regio doormaakt en de daarvoor benodigde mobiliteitstransitie. Dit versterkt de noodzaak voor opschaling van het ov-netwerk in subregio oost als onderdeel van het bredere netwerk in de Metropoolregio en daarbuiten.

Schaalsprong ov

Een schaa sprong ov is noodzakelijk om bovenstaande uitdagingen het hoofd te bieden en de concurrentiepositie van ov ten opzichte van de auto te verbeteren:

1. Een hogere frequentie van de trein als de ruggengraat van het regionale netwerk met goede regionale, landelijke en internationale verbindingen.
2. Aanleg van een regiobreed en bovenregionaal HOV-busnetwerk voor directe en betrouwbare verbindingen met de belangrijkste regionale bestemmingen/ strategisch gelegen hubs.
3. Behoud en opschaling van regionale buslijnen die voldoende tot goed presteren.
4. Aandacht voor inclusiviteit met een gedegen fijnmazig vervoersaanbod in de vorm van vraagafhankelijk vervoer aangevuld met buurtbussen.
5. Betaalbaar ov
6. Inzet op: afvangen autoverkeer buiten de steden en kernen door aan te sluiten op een goed en betrouwbaar hoogwaardig ov-

netwerk, fietsmogelijkheden en strategische geplaatste hubs die goed ingepast zijn. Een sterke en aantrekkelijke ov-verbinding is een noodzakelijke randvoorwaarde. Ter informatie: Er zijn afspraken gemaakt voor 6 Brainporthubs en er wordt gewerkt aan een regionaal ontwikkelplan hubs waarin beleidskaders voor de verdere ontwikkeling van hubs in de regio zijn opgesteld.

De genoemde wensen en speerpunten leiden tot een pakket aan maatregelen die samen een wensbeeld vormen. Dit presenteren we in het volgende hoofdstuk.

3. UITWERKING WENSBEELD

In onderstaande uitwerking zijn op hoofdlijnen de wensen aangegeven per 'vervoerslaag', achtereenvolgens:

- Trein
- HOV (wij hanteren deze term als verzamelnaam voor hoogwaardig openbaar busvervoer, andere benamingen zijn ook Bravodirect en BRT)
- Reguliere bus
- Buurtbus
- Vraagafhankelijk en fijnmazige mobiliteit

3.1. Trein

1. Versterking internationale verbinding richting Düsseldorf over Helmond centraal. Eerst 1x en op termijn 2x per uur.
2. Behoud van 2x per uur een intercity naar Venlo, aangevuld met IC Düsseldorf werken we toe naar 4 IC's op Helmond centraal.
3. Frequentieverhoging Eindhoven – Helmond – Deurne naar 4 sprinters per uur en versterking van de sprinterfrequentie naar 4x per uur op het traject Eindhoven-Geldrop-Weert. Ook in de daluren (avond en weekend) moeten er meer spinters dan nu (1 keer per uur) gaan rijden.
4. Wens voor een een nieuw station bij Gulbergen (onderzoek)

We sluiten hierbij aan en vullen aan op het Toekomstbeeld OV 2040, en specifiek de uitwerking voor landsdeel zuid. We trekken hierbij samen op met de provincies Noord-Brabant en Limburg, MRE, NS, Prorail en overige stakeholders.



3.2. HOV-Bus structuur

Er is een bovenregionaal HOV-netwerk nodig. Dat moet een samenhangend netwerk zijn. Naadloos aangesloten op het HOV-netwerk zoals weergegeven in het Toekomstbeeld ov en de plannen ten aanzien van de Brainportlijn. Zie ook de afbeelding op de volgende pagina. Concreet gaat het om:

1. **West-Oost HOV verbinding:** verlenging Brainportlijn ASML-HUB met A67 HUB Oost.
2. **De aftakking bij Geldrop van de Brainportlijn naar Helmond Centraal** (Toekomstbeeld ov, uitwerking landsdeel zuid). Dit moet in goede samenhang met de goedlopende lijn 320.
3. **De versterking van de Oost-West-as** Eindhoven-Helmond, parallel aan het spoor die een directe verbinding biedt tussen belangrijke bestemmingen: TU Eindhoven, Nuenen (inclusief een nieuwe hub Gerwen), Automotive Campus, Helmond Centraal. Dit kan ook een tijdelijke situatie zijn, zolang de sprinterfrequentie nog niet is opgehoogd. Overwogen kan worden om ook het centrum van Nuenen aan te doen in plaats van alleen een opstapplaats langs de N270.
4. **Een nieuwe Noord-Zuid-as** nog gevat in enkele te onderzoeken routescenario's (de exacte locatie van de A67-hub wordt nog verkend). Routedelen van de Noord-Zuid as bestaan al en kunnen versterkt worden, maar met name het traject Veghel-Helmond-Weert missen we nog. Om HOV te realiseren is een integrale kijk op deze route / corridor nodig en geen gefragmenteerde aanpak. Hieronder zijn twee mogelijke routes voor de Noord-Zuidlijn uiteengezet:
 - Oss NS station - Veghel - Laarbeek -Helmond NS station (of Brouwhuis NS station) - regionaal bedrijventerrein

Someren/Helmond - A67 Hub - Someren/Asten – Nederweert/Weert NS station (onderzoek).

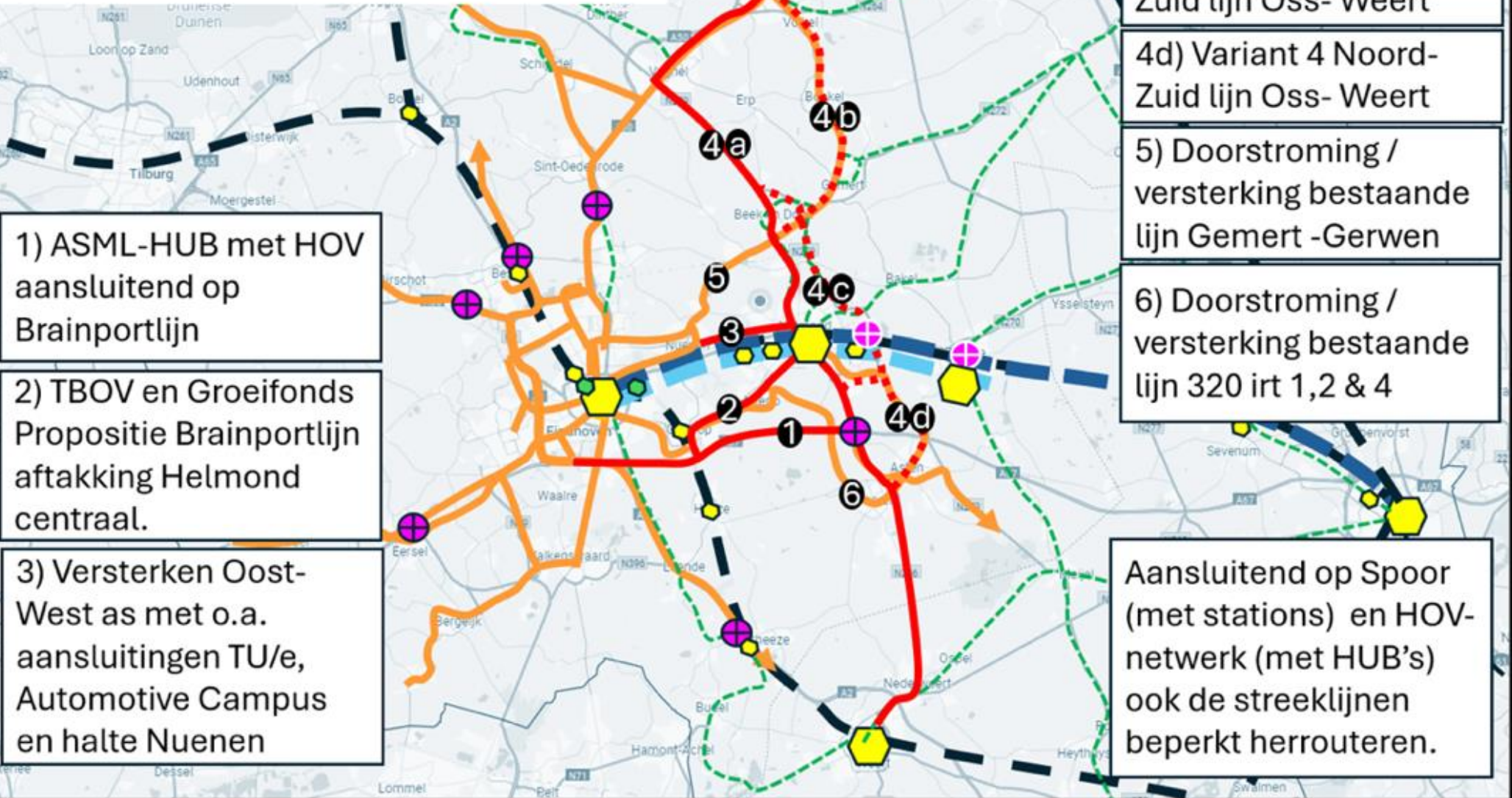
- en/of Uden- Gemert- Laarbeek -Helmond NS station (of Brouwhuis NS station) - regionaal bedrijventerrein Someren Helmond - A67 Hub - Someren/Asten – Nederweert/Weert NS station (onderzoek).

De Noord-Zuid verbinding verbindt enkele belangrijke economische kerngebieden (Nijmegen, Den Bosch, Oss, Veghel, Uden) met deelregio Oost. Op de hele as bestaat behoefte aan betere verbindingen, waar een HOV-verbinding op termijn een goede invulling aan kan geven. De meest kansrijke routevariant zal uit vervoerkundige studie blijken, ofwel uit het provinciale onderzoek op korte termijn en/of aanvullend vervoerkundig onderzoek door de regio voor de langere termijn (met een blik over de ov-concessieperiode heen).

5. **Versterking / opwaardering van de verbinding Gemert-Gerwen-Eindhoven** door elimineren van knelpunten (huidige lijn 321).

Ook de busverbinding (lijn 21) tussen Son en Breugel en Eindhoven verdient een opwaardering: 6 keer in plaats van 4 keer per uur, uitgebreidere bedieningstijden, gebruik van een deel van de vluchtstrook en een HOV-halte bij werkgeverslocatie Ekkersrijt. Deze lijn vraagt nu al om meer capaciteit en met de woningbouwopgave die er ligt is het upgraden naar HOV hier evident.

Lijnen / corridors voor vervoerkundige studie



1) ASML-HUB met HOV aansluitend op Brainportlijn

2) TBOV en Groeifonds Propositie Brainportlijn aftakking Helmond centraal.

3) Versterken Oost-West as met o.a. aansluitingen TU/e, Automotive Campus en halte Nuenen

4a) Variant 1 Noord-Zuid lijn Oss- Weert

4b) Variant 2 Noord-Zuid lijn Oss- Weert

4c) Variant 3 Noord-Zuid lijn Oss- Weert

4d) Variant 4 Noord-Zuid lijn Oss- Weert

5) Doorstroming / versterking bestaande lijn Gemert -Gerwen

6) Doorstroming / versterking bestaande lijn 320 irt 1,2 & 4

Aansluitend op Spoor (met stations) en HOV-netwerk (met HUB's) ook de streeklijnen beperkt herrouteren.

Met dit ov-wensbeeld sluiten we aan op reeds bestaande plannen en documenten:

- Toekomstbeeld OV 2040, uitwerking landsdeel zuid
- Regionale Mobiliteitsvisie MRE
- Ontwikkelplan regionale Mobiliteitshubs, onderdeel van kader voor aanpak Hub A67 Oost
- Infrastudie BRT en HOV NO-Brabant, Nijmegen en Wijchen
- Masterplan Mobiliteit Gemeente Eindhoven
- Mobiliteitsvisie Helmond 2040

3.2.1. Minimale kwaliteitscriteria HOV-lijnen

Als het gaat om hoogwaardig openbaar busvervoer worden termen door elkaar heen gebruikt. Soms gaat het over BRT, HOV en/of BravoDirect.

Bus Rapid Transit (BRT) is een vorm van HOV met een nog hoger kwaliteitsstempel dan regulier HOV. Bij BRT gaat het om volledig vrijliggende busbanen met daardoor een nog hogere betrouwbaarheid met tramachtige voertuigen met een grote capaciteit en een frequentie van minimaal 8 keer per uur. Ook de haltevoorzieningen bij een BRT-systeem kennen een hoger kwaliteitsniveau met luxe uitstraling en extra voorzieningen.

In dit document hebben we het steeds over HOV-busvervoer als verzamelterm. Wel realiseren we ons dat een HOV-formule goed gedefinieerd moet worden en verbonden moet zijn aan bepaalde criteria en herkenbaarheid.

We constateren dat de merknaam Bravodirect in de huidige concessie aan inflatie onderhevig is. Zo kampen regionale 'Direct-lijnen' met de nodige doorstromingsperikelen en rijden ze niet zo frequent als dat je

zou mogen verwachten van hoogwaardig openbaar vervoer. Dat roept de vraag op wat de minimale criteria zijn om het label hoogwaardig openbaar vervoer of Bravodirect te mogen dragen.

We geloven dat hoogwaardig openbaar vervoer het imago van het ov een positieve boost kan geven in deelregio oost, mits goed uitgevoerd. We hechten daarom aan minimale kwaliteitscriteria die ook bewaakt worden.

HOV staat voor: betrouwbaar, comfortabel, frequent, herkenbaar en snel ov.

- **Betrouwbaar:** Stipte dienstregeling en goede aansluitingen. Hogere punctualiteitseisen dan reguliere bussen.
- **Comfortabel:** Elektrische bussen met luxe en herkenbare hoogwaardige uitstraling en beleving en met een grotere capaciteit dan reguliere bussen en goede reisinformatie met betrekking tot aansluitingen in het voertuig
- Prettige **sociaal veilige** en overdekte wachtmogelijkheid bij de halte met realtime vertrekinformatie en voldoende fietsenstallingen. Daar waar mogelijk inspanning voor bundeling van extra voorzieningen zoals horeca, pakketlockers, of andere services.
- **Toegankelijke en logische** loop- en fietsroutes van en naar de haltes.
- **Frequent:** minimaal 4 x per uur in de daluren, maar opschaalbaar naar 6x of vaker per uur.
- **Snel.** Concurrerend met de auto door prioritering middels verkeerslichten en adequaat verkeersmanagement.

- Waar mogelijk **vrije infrastructuur** eventueel door gebruik van de vluchtstrook.
- **Goede beschikbaarheid** over de dag, aansluitend op de vroege en late ochtendtreinen.

3.2.2. Een ontwikkelpad naar HOV

Niet alle HOV-lijnen zullen van de ene op de andere dag gerealiseerd kunnen worden. De vervoersvraag, het aanbod en de noodzakelijke voorwaarden zijn er niet van de ene op de andere dag. Investeren en faciliteren van groei en kwaliteit kan ertoe bijdragen dat de ambities stap voor stap gehaald gaan worden. Het aanbod kan zo meegroeien met de toenemende behoefte. Dat betekent dat:

Sterke regionale lijnen versterkt moeten worden door middel van:

- Doorstromingsmaatregelen. Daar waar geen vrije infra mogelijk is kan met prioriteringsmaatregelen toch snelheid en een hogere betrouwbaarheid geboden worden.
- Aantrekkelijke hubs aan de rand van de steden en kernen, o.a. de Brainport hub A50 (Son en Breugel) en de Brainport hub A67 Oost (Someren/Asten) en het uitbouwen van de posities van de stationsomgevingen. Bij deze hubs zijn voldoende en kwalitatief goede fiets- en ov-voorzieningen aanwezig.
- Gemeenten spannen zich in om de HOV lijnen te versterken met:
 - Lokale doorstromingsmaatregelen
 - Verdichting rond de HOV-haltes / hubs
 - Goede aansluiting op loop- en fietsroutes

- Flankerend beleid waar mogelijk
- Het verzorgen van voldoende fietsenstallingen en op tijd bijplaatsen daarvan indien nodig
- Optimale promotie van de HOV-lijnen
- Wanneer een reguliere lijn goed presteert kan de frequentie verhoogd worden en is doorgroei naar HOV danwel BRT een optie in de toekomst.
- Daarnaast gericht inzetten op nieuwe HOV-verbindingen zoals een Noord-Zuid lijn. Ook deze kan stap voor stap in het verlengde van bestaande verbindingen ontwikkeld worden.

Bravo 

samen met  ARRIVA



BIJ HOOD
DOWEN



BIJ HOOD
DOWEN



81

Foto vorige pagina: Lyanne Oussoren

3.3. Reguliere buslijnen en lokale hubs

Subregio oost wil inzetten op behoud en versterking van regionale lijnen daar waar potentie is.

- Lijn 320 is nu een relatief sterke regionale verbinding van Geldrop via Mierlo naar Someren en Asten en Helmond en in de andere richting van Geldrop naar Eindhoven CS. Extra woningbouw in bijvoorbeeld Asten-Noord, Someren-Noord en Geldrop centrum geeft deze lijn op termijn een nog belangrijkere rol. Bij de studie en/of mogelijke implementatie van het HOV-netwerk dient aandacht te zijn voor de mogelijke effecten daarvan op deze lijn en hoe deze wordt opgenomen in de nieuwe HOV-structuur. Voorop staat dat de gebruikers erop vooruit moeten gaan.
- Gemert werkt aan twee hubs aan de rand van de kern. Aan de zuid- en noordkant en is bereid zelf te investeren in haltevoorzieningen.
- Naast de mogelijke upgrade van de verbinding naar Uden met HOV wordt ingezet op versterking van de lijn 123 richting Boxmeer, die nu 2 keer per uur rijdt.
- De verbinding met Venray/Venlo en Horst aan de Maas versterken.
- Vanzelfsprekend ov over de concessiegrenzen heen verdient aandacht. Zowel met Limburg, Vlaanderen en Noord-Oost Brabant zal de ticketing vereenvoudigd en begrijpelijker moeten worden.

3.3.1. Minimale kwaliteitscriteria reguliere lijnen

Deze lijnen rijden minimaal 2 x per uur de hele dag en indien nodig vaker in de spitsen. Eén keer per uur is in principe dus geen optie, mogelijk alleen als laatste rit.

3.4. Buurtbussen

- Buurtbussen dienen behouden te blijven in de nieuwe concessie. Voor sommige kernen zijn zij nu de enige beschikbare ov-mogelijkheid en ze bieden vaak een verbinding met het ziekenhuis.
- Er zijn geen nieuwe wensen of initiatieven in de regio, maar de optie voor eventuele uitbreidingsplannen staat open en willen gemeenten faciliteren.
- De bestaande buurtbusverenigingen dienen ondersteund te worden en moet geborgd zijn in de concessie.
- Gemeenten zijn eventueel bereid te helpen bij de promotie en/of bij de werving van vrijwilligers.



6712

3.5. Vraagafhankelijk & Fijnmazige mobiliteit

Naast een ontwikkelpad naar een hoogwaardig netwerk van treinen en directe snelle bussen groeit ook de noodzaak in de regio van de tegenhanger: fijnmazig vervoer.

De provincie rolt op dit moment Bravoflex uit in heel Noord-Brabant. Subregio oost is in maart 2026 aan de beurt. Bravoflex bestaat uit twee componenten:

3.5.1. Hubtaxi (onderdeel Bravoflex)

Met de hubtaxi kan vanaf iedere ov-halte in het contractgebied naar één van de aan deze halte gekoppelde overstaphaltes (hubs) v.v. gereisd worden. Dit is vastgelegd in de relatiematrix. De overstaphaltes zijn logische en nabijgelegen overstappunten en liggen meestal aan een Directlijn (een wat directere buslijn) of zijn een treinstation.

3.5.2. Haltetaxi (onderdeel Bravoflex)

Met de Haltetaxi kan vanaf elke halte naar elke andere halte en v.v. gereisd worden tegen een hoger (straattaxi-) tarief. Tenminste één van de twee haltes ligt in het contractgebied. Het klanttarief voor haltetaxi is mede afhankelijk van het resultaat van de aanbesteding (ofwel het geoffreerde tarief).

Het Bravoflex systeem wordt toegevoegd aan het bestaande WMO-taxivervoer (Taxbus) en is vanaf maart 2026 beschikbaar in alle subregio oost gemeenten. Alleen Laarbeek en Gemert Bakel sluiten per 1-3-2028 aan bij Taxbus.

3.5.3. Gemeentelijke plus

Gemeenten kunnen specifieke wensen voor maatwerk zelf aangeven bij de provincie. Er zijn nu al wat verschillen. Op dit moment kan iedereen in Helmond met Taxbus-ov reizen van deur-deur voor een vast tarief van 4 euro per rit (de tariefkorting is op initiatief van Gemeente Helmond). Daarnaast kan er vanaf elke bushalte in Helmond met Bravoflex gereden worden naar 2 hubs, ofwel Helmond Centraal Station ofwel het dichtstbijzijnde treinstation (op gezamenlijk initiatief van provincie Noord-Brabant en gemeente Helmond). Helmond zet in op innovatie en doorontwikkeling van flexvervoer en met dat doel worden de huidige systemen ook gemonitord en geanalyseerd.

3.5.4. Bravoflex doorontwikkeling

In subregio oost is voorlopig het standpunt ingenomen dat alle gemeenten met uitzondering van proeftuin Helmond insteken op het basisproduct Bravoflex. De provincie begeleidt de gemeenten bij de uitrol van Bravoflex en informeert de gemeenten daarover na de zomervakantie (in augustus of september 2025). De gemeente Helmond profileert zich als proeftuin voor de doorontwikkeling van vraagafhankelijk vervoer en wil haar ervaringen en onderzoeksresultaten breed delen. Samen met Brainport Bereikbaar en in goede afstemming met de provincie wordt gekeken of en hoe een eventuele doorontwikkeling van vraagafhankelijk vervoer (zoals Bravoflex en Taxbus) in de toekomst interessant is voor alle gemeenten. In de aanbestedingseisen van Taxbus is ingezet op innovatiemogelijkheden en de mogelijkheid voor gemeenten om gedurende het contract in goed overleg aanpassingen of aanvullingen te doen aan/op het vervoersysteem.

3.5.5. Overig aanbod fijnmazig vervoer

Naast Bravoflex en Taxbus bestaan er diverse vrijwilligersinitiatieven, initiatieven en proeven ten aanzien van deelmobiliteit, en stimuleringsmaatregelen om meer samen te rijden (bijvoorbeeld carpools).¹ Deze diensten vallen niet binnen het domein van openbaar vervoer, maar hebben hier wel een duidelijke relatie mee en vervolmaakt het totale systeem van publieke mobiliteit. Ook hebben gemeenten een andere rol en verantwoordelijkheid ten aanzien van deze initiatieven. Omdat de relatie met openbaar vervoer evident is, wil de subregio hier voor zichzelf een visie over vormen.

Fijnmazig vervoer vervult globaal genomen twee belangrijke functies:

1. Verbindend: First en last-mile: het kan de bereikbaarheid van trein en HOV-bus verbeteren.
2. Sociaal en nabij: fijnmazig vervoer heeft een duidelijke sociale functie, in belang toenemend voor een groeiende groep ouderen.

Fijnmazig vervoer wordt nu op uiteenlopende wijzen georganiseerd en kent diverse (contract)vormen en financieringsconstructies.

Denk aan vrijwilligersinitiatieven, deelmobiliteit, samenrijden (carpools), wmo-vervoer (Taxbus) en Bravoflex. Provincie, regio, gemeenten, NS, bedrijven, particulieren en andere stakeholders hebben hier een rol in. Het is een versnipperd geheel. Het is soms een uitdaging om nieuwe initiatieven op de lange termijn in stand te houden. Goedbedoelde initiatieven en proeven ontstaan, maar zijn kwetsbaar als het gaat om financiering en continuïteit en kunnen dus

ook weer zomaar verdwijnen. Omdat de waarde groot kan zijn en de behoefte zal gaan toenemen willen gemeenten dit beter faciliteren.

3.5.6. Samenhang en borging

Gelet op de druk op het sociaal domein en het belang van een goede 'first- en lastmile'-functie wil de subregio borgen dat er in de toekomst voldoende vormen van fijnmazig vervoer beschikbaar zijn op een toekomstbestendige wijze. Het versterken van onderlinge samenhang moet leiden tot een robuust systeem van publieke mobiliteit. Er bestaat echter geen routekaart voor met een uitgestippeld stappenplan. Het verkennen, onderzoeken en experimenteren is daarom ook onderdeel van de strategie. Een 'top-down'-benadering werkt in veel gevallen niet, omdat de energie uit de samenleving zelf zich niet op die wijze laat aansturen.

Toch zijn er stappen in de goede richting te zetten waar we als regio extra aandacht aan willen geven:

- Innovatie Taxbus: samenwerking met de collega's van het sociaal domein in de Taxbusorganisatie moet leiden tot optimalisering en innovatie van vraagafhankelijk vervoer voor iedereen.
- Samenwerking met de mobiliteitscentrale moet leiden tot een gevarieerder aanbod dan louter Wmo-taxi. Speerpunten zijn het bevorderen van bekendheid en vindbaarheid van andere systemen, betere afstemming en samenwerking met vrijwilligersinitiatieven, en bijvoorbeeld samenwerking met het initiatief 'Blijf Mobiel' en ov-ambassadeurs.
- Regie, het stimuleren van samenwerking en afstemming tussen alle systemen wordt een gezamenlijke ambitie. In het nieuwe contract van Taxbus/Bravoflex is hier ruimte voor.

¹ De provincie noemt dit het domein 'Samen' in het afspraken document.

- De sociale dimensie van vervoer wordt in subregionaal verband nog meer een aandachtspunt in de ambtelijke mobiliteits-overleggen. Bekeken wordt hoe de koppeling met het sociaal domein hierin logisch gemaakt kan worden.
- Kennis uitwisselen over de succesfactoren, waar vrijwilligers-systemen baat bij hebben. En er moet aandacht zijn voor hoe initiatiefnemers binnen een gemeente of de hele regio de juiste route en ondersteuning kunnen vinden en meer van elkaar kunnen leren.
- Uitwisseling van flex-leerervaringen uit Helmond en andere regio's om vraagafhankelijk vervoer verder door te ontwikkelen in de regio.

Foto: Wim Hollemans



4. SPEERPUNTEN SUBREGIO OOST

Om het gezamenlijke ov-wensbeeld te realiseren zijn in dit document diverse gezamenlijke speerpunten benoemd. Elke gemeenten kan voor zichzelf een nadere lokale strategie uitwerken die aansluit op dit wensbeeld. Daarnaast willen we samen graag een lobby starten om dit wensbeeld zoveel mogelijk te laten weerspiegelen in de strategie van MRE en bovenregionale stukken (zoals de Multimodale Agenda voor Zuid Nederland met actualisatie toekomstbeeld ov. We stellen de volgende gezamenlijke speerpunten vast:

Trein

- Als subregio oost samen optrekken met de Brainportregio in de lobby voor de spooragenda, naar NS, Prorail, provincie, het Rijk.

(HOV-)bus

- Dit gezamenlijke wensbeeld van het HOV-netwerk uitdragen.
- Stakeholders binnen de eigen gemeenten hierin meenemen (inwoners, ondernemers, werknemers en bezoekers van de regio). En ook nagaan hoe meer draagvlak kan leiden tot een bijdrage in de werkgeversaanpak, en of het verkennen van kansen voor co-financiering).
 - Specifiek stakeholders gevestigd langs de HOV-corridors of met een relatief groot belang meekrijgen in het anticiperen op deze verbindingen.
- Kwaliteitscriteria van HOV vasthouden in visies en strategieën
- De tangentiële verbinding Noord-Zuidlijn Oss-subregio oost-Weert heeft de hoogste prioriteit.

- Inzet op doorstroming van (toekomstige) HOV-lijnen (criteria, monitoring, interventie en evaluatie).
- Inzet op verdichting rond HOV-haltes en hubs.
- Garantie op goede loop-en fietsroutes naar HOV-haltes.
- Flankerend beleid waar mogelijk om de positie van de bus te verbeteren ten aanzien van de auto.
- Promotie busverbindingen in samenwerking met provincie, brainportregio, vervoerder, bedrijfsleven en andere stakeholders.
- Als regio zelf aanvullend vervoerkundig onderzoek initiëren.

Fijnmazige mobiliteit

- Benutten van innovatieruimte in het Taxibuscontract voor de doorontwikkeling van Bravoflex en Taxbus in nauwe samenwerking met de provincie, MRE/Brainport Bereikbaar, Taxbus-organisatie en vervoerders.
- Uitwisseling van ervaringen ten aanzien van flexvervoer vanuit Helmond en andere regio's.
- Koppeling met collega's van sociaal domein maken om onderlinge synergie beter te vinden en te benutten.
- Samenwerking met de mobiliteitscentrale Taxbus om een breder aanbod dan wmo-taxi (Taxbus) en Bravoflex vindbaar en bekend te maken en dit beter af te stemmen op elkaar.
- Vrijwilligersinitiatieven wegwijs maken, faciliteren en onderlinge samenwerking versterken
- Ondersteuning van werving, promotie van vrijwilligers, o.a. in samenwerking met de mobiliteitscentrale en beheers-organisatie Taxbus.
- Verkennen mogelijkheden publiek-private samenwerking (incl. financiering) voor doorontwikkeling.