

Provincie Overijssel
Luttenbergstraat 2
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
Telefoon 038 499 88 99
www.overijssel.nl
overijsselloket@overijssel.nl
KvK 51048329
IBAN NL45 RABO 0397 3411 21

Provinciale Staten van Overijssel

Inlichtingen bij
Dhr. E. Siemerink
Telefoon +31384997871
E.Siemerink@overijssel.nl

Datum	Kenmerk	Zaaknummer	Pagina	Bijlagen	Uw brief	Uw kenmerk
06.10.2026	D2026-09-014446	2026-032379	1 van 5			

Onderwerp: Hoofddijnspraken concessie IJssel-Vecht

Toezending aan Provinciale Staten met oogmerk:
☒ ter informatie
☐ anders, en wel:

Op 8 juli 2026 hebben wij u geïnformeerd over de zorgelijke, financiële positie van EBS binnen de concessie IJssel-Vecht (kenmerk D2026-07-004519). De continuïteit van het busvervoer in de concessie IJssel-Vecht is door de operationele verliezen van EBS in de concessie IJssel-Vecht onder druk komen te staan. In lijn met onze toezegging informeren wij u over de voortgang van de gesprekken met EBS.

In deze brief vindt u de hoofddijnen van de gemaakte afspraken met EBS. Dit zonder financiële details vanwege de bedrijfsgevoelige informatie. We nemen u mee in de achtergrond en oorzaak, het probleem en de onderbouwing van de voorgenomen wijzigingen. In november wordt u over de definitieve afspraak geïnformeerd en kan in beslotenheid in de Statencommissie Verkeer en Vervoer meer gedetailleerde informatie worden gegeven.

EBS informeert concessieverleners formeel over zorgelijke situatie

Voorjaar 2026 informeert EBS ons in het reguliere concessie-overleg dat de tekorten binnen de concessie IJssel-Vecht zo groot zijn dat het bedrijf zonder wijzigingen van de concessie zorgen heeft over een goede uitvoering van de concessie tot december 2035. De zorg wordt bevestigd door een objectieve analyse van de financiële situatie in de concessie IJssel-Vecht door Deloitte. Juni 2026 brengt EBS ons hier ook formeel van op de hoogte. Dit vormt de basis voor de concessieverleners, de drie provincies, om vanaf juni 2026 formeel met EBS in gesprek te gaan over de concessie IJssel-Vecht.

Immers, elke dag reizen duizenden reizigers met de bus in de regio IJssel-Vecht, voor vele van hen zou de impact zeer groot zijn als het busvervoer stil komt te liggen. Voor de drie provincies is het borgen van de continuïteit van het openbaar vervoer binnen de concessie daarom de belangrijkste opgave om op die manier de maatschappelijke en financiële impact zo minimaal mogelijk te houden.

De continuïteit van het busvervoer in de concessie staat onder druk

EBS leidt, zoals gezegd, grote operationele verliezen in de concessie IJssel-Vecht. Zonder wijzigingen is de continuïteit van het busvervoer in gevaar. Tijdens de gesprekken de afgelopen maanden hebben we als concessieverleners 'rekening gehouden met verschillende scenario's, ons handelingsperspectief bij deze scenario's en met name de gevolgen voor de reiziger: (1.) voortzetting van de concessie onder dezelfde voorwaarden, (2.) de noodzaak tot wijzigen van de concessie en (3.) het acuut moeten beëindigen van de concessie, omdat EBS niet meer aan de verplichtingen zou kunnen voldoen.

Met het oog op de continuïteit van het openbaar vervoer zat het grootste risico in het acuut niet meer kunnen voldoen aan de concessieverplichtingen door EBS. Wanneer EBS haar verplichtingen onder de concessie niet langer kan nakomen en concessieverleners zich genoodzaakt zien de concessie om die reden in te trekken, moet er een noodconcessie verleend worden. Dit heeft grote gevolgen, zowel maatschappelijk als financieel:

- Het risico bestaat dan dat bussen niet door kunnen rijden en het is onbekend of en hoe snel we kunnen organiseren dat een andere vervoerder het busvervoer overneemt. Dat kan betekenen dat er tijdelijk geen busvervoer is in het concessiegebied.
- We moeten dan een noodconcessie aan een andere vervoerder verlenen. De kosten voor het verlenen van een noodconcessie zijn naar verwachting substantieel hoger dan de bijdrage van concessieverleners in het operationeel verlies tot het einde van de concessie IJssel-Vecht.

Het dilemma is dat EBS aan de ene kant zelf verantwoordelijk is voor operationele verliezen (voortkomend uit de kostenstructuur) en de provincies op het standpunt staan dat zij dit dus ook zelf moeten oplossen. Tegelijkertijd willen we voorkomen dat het busvervoer stil komt te liggen. Kiezen voor het wijzigen en vroegtijdig beëindigen van de concessie voorkomt het slechtste scenario dat het busvervoer acuut stil komt te liggen.

Concessieverleners en EBS zijn op hoofdlijnen akkoord over wijziging van de concessie

Om het busvervoer de komende jaren te garanderen zijn EBS en concessieverleners overeengekomen dat de concessie IJssel-Vecht 2023-2035 wordt gewijzigd. De concessie wordt per 7 juli 2029 beëindigd. Ook zijn concessieverleners voornemens een financiële bijdrage te leveren in het beperken van de operationele verliezen om zo de continuïteit van het busvervoer tot het einde van de concessie te waarborgen.

Concessieverleners en EBS hebben de volgende afspraken gemaakt:

- De concessie IJssel-Vecht eindigt per 7 juli 2029 in plaats van per december 2035.
- EBS blijft het busvervoer uitvoeren volgens de concessievoorschriften, voor reizigers en personeel blijven de wijzigingen beperkt.
- Concessieverleners behouden de mogelijkheid tot het opleggen van boetes, met uitzondering voor het aspect vertrekpuntualiteit. Dit is een formalisering van de eerdere coulance op dit boeteaspect.
- Concessieverleners dragen naar rato financieel bij in het beperken van operationele verliezen in de periode 2026 tot en met 7 juli 2029. Deze financiële bijdrage past binnen de voor de concessie tot medio 2029 beschikbare provinciale budgetten. Dat is mogelijk door een combinatie van het niet innen van opgelegde boetes, het mogelijk maken van kostenbesparende maatregelen, het waar passend beperkt afschalen van de dienstregeling en/of het verhogen van de exploitatiesubsidie.
- Er komt een overnameregeling voor relevante assets als bussen, laadinfrastructuur en andere technische voorzieningen. Deze assets zijn ook vanaf 8 juli 2029 noodzakelijk en inzetbaar en voor de opvolgende concessie(s).
- Een deel van de bezittingen (activa) die EBS gebruikt voor het rijden van bussen kan niet in de overnameregeling worden opgenomen. De provincies leveren een financiële bijdrage voor het boekwaardeverlies als gevolg van wijziging van de concessie op deze activa.

Concessieverleners en EBS zijn nog in gesprek over de precieze uitwerking van deze hoofdlijnsafspraken. Omdat we nog geen definitief besluit genomen hebben en het bedrijfsgevoelige informatie betreft, kunnen wij op dit moment nog geen bedragen noemen die met deze afspraken gemoeid zijn. U wordt hierover later geïnformeerd.

Wijziging van de concessie heeft de volgende voordelen

- De voortzetting van de concessie tot medio 2029 geeft ons als concessieverlener de ruimte om de aanbesteding van een nieuwe concessie voor te bereiden en te zorgen voor een goede overgang naar een andere vervoerder.
- Het voorkomt dat concessieverleners op zeer korte termijn over moeten gaan tot een noodconcessie. Dit brengt extra kosten voor concessieverleners en onzekerheid voor personeel en reizigers met zich mee.
- Het busvervoer in de regio IJssel-Vecht blijft op peil.
- De gevolgen voor de medewerkers van EBS blijven beperkt.

Vanuit de mogelijke scenario's en bovenstaande belangen is onze conclusie dat een wijziging van de concessie noodzakelijk is voor de continuïteit van het openbaar vervoer. Daarnaast biedt het de concessieverleners voldoende tijd voor de voorbereiding van de aanbesteding van de opvolgende concessie.

Kaders en risico's

De colleges van Gedeputeerde Staten zijn op basis van artikel 20, lid 2 van de Wet Personenvervoer 2000 het bevoegd gezag voor het verlenen, wijzigen en intrekken van concessies voor openbaar vervoer. Wij hebben daarbij te handelen binnen de door Provinciale Staten vastgestelde (financiële) kaders. Dat betreft onder andere de begroting en Nota van Uitgangspunten openbaar vervoer. De voorgenomen wijziging van de concessie past binnen deze kaders.

Met de voorgenomen wijzigingen nemen we ook een risico. Juridisch zijn deze op te vatten als wezenlijke wijziging van de concessie. Dat is op grond van Europese regelgeving in principe slechts voor een beperkte periode toegestaan. Dat is ook de reden dat de eerdere beëindiging van de concessie één van de belangrijkste voorgenomen wijzigingen is. Voor andere vervoerders ontstaat daarmee perspectief op het uitvoeren van het openbaar vervoer in dit concessiegebied.

De hoofdlijnafspraken zijn voorwaardelijk (randvoorwaarden)

Concessieverleners en EBS zijn overeengekomen dat ten minste de volgende voorwaarden van toepassing zijn op het definitief worden van de genoemde hoofdlijnafspraken:

- De moedermaatschappij van EBS ondertekent een garantieovereenkomst met Concessieverleners waarin zij verklaart garant te staan dat EBS haar verplichtingen tot het einde van de concessie nakomt, onder meer door ervoor te zorgen dat EBS te allen tijde voldoende financiële middelen heeft om aan de verplichtingen onder de concessie te voldoen. Dat betekent dat het grootste deel van de operationele verliezen voor rekening van EBS (en/of moedermaatschappij) blijft.
- Concessieverleners en EBS hebben Deloitte als onafhankelijke deskundige ingeschakeld om de financiële situatie van EBS als geheel te analyseren. De bevindingen van Deloitte moeten de noodzaak tot de afgesproken wijzigingen van de concessie bevestigen. Wij verwachten het rapport van Deloitte deze maand.

Indien niet aan deze voorwaarden wordt voldaan, worden er geen definitieve afspraken tussen concessieverleners en EBS gemaakt.

Context concessie IJssel-Vecht: aanbesteding van de concessie

In 2021/2022 hebben de provincies Gelderland, Flevoland en Overijssel gezamenlijk het busvervoer in de concessie IJssel-Vecht aanbesteed. De keuze voor een grote concessie passend bij de reizigersstromen en de markt komt voort uit de in 2018 vastgestelde Nota van Uitgangspunten. Bij de aanbesteding dienden drie vervoerders een offerte in en het aanbod van EBS werd het best beoordeeld. EBS bood veel meerwaarde ten opzichte van het Programma van Eisen en sloot zeer goed aan bij onze doelen bij de aanbesteding, onder andere op vervoeraanbod en duurzaamheid. Het aanbod van EBS werd als ambitieus, maar realistisch beoordeeld.

Context concessie IJssel-Vecht: de concessie start moeizaam

In december 2022 startte EBS met de uitvoering van de concessie. Materiaal en assets (met name bussen en laadinfrastructuur) werden overgenomen van Keolis, nieuwe elektrische (ZE) bussen gekocht. Vanaf de start van de concessie heeft EBS echter te maken met bedrijfsmatige tegenvallers, zoals het moeten uitwijken naar andere stallingslocaties in Flevoland vanwege netcongestie, personeelstekorten, vertraagde levering van nieuwe elektrische bussen, uitdagingen in de beschikbaarheid van materieel en de benodigde inzet om de operatie zo goed mogelijk draaiende te houden. Zowel de uitvoeringskwaliteit als de kostenbeheersing stonden daarmee onder druk. Over de uitvoeringskwaliteit hebben we u elk kwartaal geïnformeerd, tegenvallers in de kostenbeheersing zijn conform concessie-afspraken de verantwoordelijkheid van de vervoerder. De extra kosten die EBS vanaf start van de concessie IJssel-Vecht maakte zijn tijdens reguliere overleggen aan de orde geweest, maar daaruit bleek niet dat de financiële positie van EBS dusdanig was dat eerder getwijfeld kon worden aan de continuïteit van het busvervoer.

Oorzaak verliezen, geen zicht op rendement

In de afgelopen jaren zijn veel OV-concessies overgegaan van een dieseloperatie naar een ZE-operatie (elektrisch rijden). Dit gaat gepaard met grote uitdagingen. Niet alleen in de uitvoeringskwaliteit en de organisatie van de operatie (onder andere het vinden en realiseren van geschikte laadlocaties), maar ook in de kosten voor concessiehouders om de uitvoeringskwaliteit op peil te krijgen en/of te houden. Een analyse van het verlies van EBS in de concessie IJssel-Vecht bevestigt dat beeld. Waar de uitvoeringskwaliteit steeds iets beter wordt, maakt EBS structureel en significant meer kosten dan waar het bedrijf in de aanbesteding rekening mee heeft gehouden.

Specifiek voor de concessie IJssel-Vecht spelen twee oorzaken daarnaast ook een rol in de hogere kosten voor EBS om de operatie conform de afgesproken kwaliteit uit te voeren:

- De verplichting om de laadinfrastructuur en de elektrische bussen vanuit de noodconcessie IJssel-Vecht 2020-2022 over te nemen.
- Door netcongestie in Flevoland wijkt EBS (tijdelijk) uit naar andere stallingslocaties dan beoogd. Dat leidt tot meer buskilometers zonder reizigers, meer benodigd personeel en bussen, hogere kosten voor energie en dubbele lasten voor behoud van locaties op strategische ligging die door netcongestie niet gebruikt kunnen worden.

Een deel van de oorzaken voor extra kosten had EBS kunnen voorzien. Daarbij is het in de basis niet de verantwoordelijkheid van concessieverleners de financiële problemen van EBS op te lossen. Het is aan EBS en haar moedermaatschappij Egged te voorzien in voldoende liquide middelen en eigen vermogen om de continuïteit te borgen. Dit wil Egged doen als er voldoende perspectief is op rendement. Met de verwachte verliezen in de concessie IJssel-Vecht is het niet reëel tot en met 2035 rendement voor EBS en/of Egged te verwachten.

De optelsom van tegenvallers en daarmee het feit dat de continuïteit van het busvervoer onder grote druk is komen te staan, zorgt ervoor dat concessieverleners de noodzaak zien de concessie te wijzigen. Over de invulling daarvan zijn we het gesprek aangegaan en dat heeft geleid tot de gemaakte afspraken.

Concessieverleners besteden het openbaar vervoer opnieuw aan

De concessie IJssel-Vecht eindigt per 7 juli 2029. Dat geeft concessieverleners de tijd om het openbaar vervoer in het concessiegebied opnieuw aan te besteden. Wij verwachten eind 2026 of uiterlijk januari 2027 met u in gesprek te gaan over de nieuwe concessie. In ieder geval de indeling van de opvolgende concessies gaat veranderen. Provincie Gelderland heeft inmiddels besloten aan hun Staten voor te leggen een nieuwe concessie Apeldoorn – Noord-Veluwe aan te gaan besteden.

Provincies Flevoland en Overijssel verkennen de voor- en nadelen van een gezamenlijke aanbesteding. Daarbij hebben wij nadrukkelijk oog voor de ontwikkelingen in de OV-sector en wat dat voor de toekomst van het openbaar vervoer betekent. Vanzelfsprekend nemen we de ervaringen die we in de lopende concessie IJssel-Vecht hebben opgedaan daarin mee. Belangrijke aandachtspunten zullen ook de hoeveelheid vervoer en de verdeling van de risico's zijn.

De samenwerking tussen de drie provincies op het merk *RRReis*, tarieven, sociale veiligheid, DRIS en data en monitoring wordt onveranderd doorgezet.

Reizigersorganisaties mogen advies uitbrengen

De regionale consumentenorganisaties openbaar vervoer (vertegenwoordigd in de ROCOV's van Flevoland, Gelderland en Overijssel) zullen conform artikel 27 van de Wet Personenvervoer 2000 om advies worden gevraagd op de voorgenomen concessiewijzigingen.

Uw rol

Wij verwachten u in november te kunnen informeren over de definitieve afspraken. Dit zullen wij doen met een brief. Daarnaast zijn wij voornemens u in beslotenheid in de Statencommissie Verkeer en Vervoer aanvullend te informeren. Dit gebeurt achter gesloten deuren vanwege bescherming van economische en financiële belangen van de provincie Overijssel en andere betrokken partijen. Onze financiële bijdrage in de operationele verliezen vangen wij op binnen de beschikbare budgetten voor het openbaar vervoer en daarover informeren wij u via de reguliere P&C cyclus.

Gedeputeerde Staten van Overijssel,



voorzitter, A.P. Heidema



secretaris, N. Versteeg