Provincie Noord-Brabant

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 680 76 80
www.brabant.nl
IBAN NL86INGB0674560043

Bereikbaarheid
openbaar vervoer en fiets:
www.brabant.nl/route

Statenfractie Forum voor Democratie
Mevrouw D. Poortier en de heer J. Minkels
Postbus 90151
5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH

Onderwerp
Technische vragen omtrent Informatieverzoek Brainportlijnen naar aanleiding van debat 2 oktober

Datum
13 oktober 2026
Ons kenmerk
C2383628/6408638
Uw kenmerk
-
Programma
Slimme en Groene Mobiliteit
Bijlage(n)
-

Geachte mevrouw Poortier en heer Minkels,

Bij e-mail van 5 oktober 2026 heeft u namens de Forum voor Democratie fractie technische vragen over Informatieverzoek Brainportlijnen naar aanleiding van debat 2 oktober gesteld.

Onderstaand treft u de vragen en de antwoorden daarop.

1. Waar is die 6 miljoen euro precies op gebaseerd? (Kostenaannames)
1a: In de technische beantwoording op onze eerdere vraag 3 kregen we een uitleg over de indexatiemethodiek. Dat is helder, maar het geeft nog geen antwoord op de kostenaannames zelf. Kan het college ons alsnog inzicht geven in de onderliggende ramingen voor personeel, materieel en energie die tot deze 6 miljoen euro per jaar leiden? [Referentie: S4, antwoord op vraag 3 en 4]
Antwoord: in het onderzoek is het gebruik gemodelleerd op basis van het verkeersmodel BBMA (2040) en een gedetailleerd kostenmodel van Movares. In navolgende inschattingen door de provincie zijn retourritten van Brabantliners als lege rit gemodelleerd (niet in de dienstregeling opgenomen, dus er worden wel kosten gemaakt maar staan geen inkomsten tegenover) en worden kosten naar rato van het aantal ritten berekend. Dit gaat met een standaard kental: de totale kosten voor een dienstregelingsuur. Dit is dus inclusief personeel, materieel en energie. Het kental baseren wij op informatie van het CROW (kostenkentallen openbaar vervoer, 2021) en onze ervaringskennis.

Vraag 1b: Welke berekeningen liggen er rondom eventuele 'lege retourritten'? Bussen rijden in de spits vol naar Brainport, maar gaan buiten de spits vaak

leeg terug. Hoeveel van deze loze uren zijn begroot en hoe vangen we dit financieel op? [Referentie: S4, vraag 3]
Antwoord: deze ritten dienen volledig te worden betaald (de rijtijd terug is wel korter, doordat de bus niet hoeft te halteren). Dit betekent dus dat de kostendekkingsgraad lager is dan van een lijn die wel ook een volle retourrit heeft. Dit is op die manier meegenomen in het aanvullend budget.

2. Wat als het tegenvalt? [Risicoverdeling en scenario's]
2a: In antwoord 5 geeft het college aan dat aanvullende scenarioanalyses niet nodig zijn, omdat het aanbod 'adaptief' kan worden bijgesteld. Maar wat betekent dat concreet voor de reiziger? Mocht de reizigersgroei of de opbrengst bijvoorbeeld 20 procent lager uitvallen dan gehoopt, welke minimale dienstregeling blijft dan gegarandeerd overeind? [Referentie: S4, vraag 5]
Antwoord: de minimale dienstregeling kunnen we pas met zekerheid bepalen nadat we met werkgevers afspraken hebben gemaakt over het gebruik van de lijnen. Het is niet onze insteek dat het aantal ritten op een lijn wordt verminderd. We voorzien een groeimodel waarbij het aantal ritten én het aantal lijnen geleidelijk wordt uitgebreid. Er worden in de beginfase dus minder ritten geboden dan in het eindbeeld. Dit betekent dat de reiziger minder reismogelijkheden heeft dan in het eindbeeld. Het succes van elke lijn zal in praktijk beproefd moeten worden. Hierbij geldt dat de regionale Brabantliners vooral in de spits rijden. De Trambus (stedelijk Hoogwaardig OV) rijdt wel gedurende de gehele dag en wordt gegarandeerd aangeboden om op de treinen in Best aan te sluiten. Ook hier geldt dat een laag gebruik van de Trambus kan leiden tot minder snelle uitbreiding. Kortom, we zoeken zekerheid voordat de lijnen gaan rijden, zodat we een dienstregeling bieden die met de best beschikbare kennis van de nabije toekomst niet hoeft te worden ingekrompen.

2b: Wie draagt bij zo'n tegenvaller het financiële risico: is dat de provincie die moet bijpassen met extra subsidie, of de vervoerder die ritten gaat schrappen? Waar worden deze risico's precies vastgelegd in de aanbestedingsconcessie? [Referentie: S7, §6.1.2]
Antwoord: de vervoerder draagt de risico's (zowel kosten als opbrengsten) waarbij geldt dat de provincie het volume (het aantal ritten, de dienstregeling) vooraf bepaalt op een prognose daarvan en de zekerheid die werkgevers geven over de opbrengsten. Het is aan de vervoerder om flexibiliteit in zijn kosten aan te brengen zodat de dienstregeling kan worden uitgebreid als het gebruik toeneemt (zie antwoord op vraag 2a) en hij geen financiële tegenvallers kent als de ingroei eerder stopt dan we vooraf verwachten.

3. Geopolitieke onzekerheid en de groei van ASML
3a: Dit hele busnetwerk is nauw verweven met de enorme groei van ASML. Nu zien we allemaal de toenemende druk vanuit Amerika om de export en dienstverlening van ASML richting China fors te beperken. Heeft het college er

in de groeiprognoses rekening mee gehouden dat deze internationale politiek de regionale groei onverhoopt kan afremmen? [Referentie: Statenvoorstel 39/26 A]
Antwoord: in het algemeen geldt dat er natuurlijk altijd ontwikkelingen kunnen zijn die invloed hebben op de groei. Dat is zeker in Zuidoost-Brabant het geval omdat de verwachte zo groot is en de regio zo internationaal verbonden is. Dit betekent dat de nieuwe concessie, en daaronder de Brainportlijnen, flexibel en wendbaar moet zijn, dat uitbreiding van het ov-aanbod niet ineens plaatsvindt en dat de provincie gedurende de concessie kan bijsturen op de omvang en de allocatie van het aanbod. Wel is het zo dat de prognoses waar de groei op zijn gebaseerd voortkomen uit het verkeersmodel BBMA. Hierin zitten alleen 'harde plannen'. Dit zorgt ervoor dat prognoses een realistisch, en mogelijk zelfs een ietwat behoudend, beeld geven van de groei. Door de Brainportlijnen in de aanbesteding van de concessie mee te nemen, kan een vervoerder die méér kansen ziet, deze verwerken in een beter aanbod.

3b: Mochten geopolitieke beperkingen leiden tot stagnatie of een dip in de werkgelegenheid bij ASML, hebben wij als provincie dan de juridische mogelijkheid om deze structurele jaarlijkse bijdrage van 6 miljoen euro flexibel naar beneden bij te stellen of stop te zetten? [Referentie: S1, p. 8-9]
Antwoord: met de nieuwe concessiehouder gaan wij in dat geval in gesprek over het passend faciliteren van de gewijzigde vervoersbehoefte in de regio. Dit kan leiden tot herijking van de concessie. Een beoordeling of de volledige subsidie dan nog passend is, of dat het subsidiebedrag naar beneden bijgesteld moet worden om overcompensatie te voorkomen, maakt hier deel van uit.

4. Harde afspraken en werkgeversgaranties
4a: Je noemde de gesprekken over opbrengstgaranties vanuit het bedrijfsleven een 'kip-en-ei-verhaal': er moeten eerst bussen toegezegd worden voordat werkgevers garanties geven. Toch willen wij graag weten: op welke datum moeten deze private garanties uiterlijk zwart-op-wit staan om nog meegenomen te worden in het definitieve Programma van Eisen (PvE)? [Referentie: S3, p. 5-6; S5, vraag 4]
Antwoord: deze afspraken moeten in het voorjaar van 2027 worden gemaakt om te worden verwerkt in het definitieve Programma van Eisen bij start van de aanbesteding in juni 2027. Dit zullen ook deels procesafspraken zijn over samenwerking en een gehanteerde werkwijze om buslijnen goed te laten aansluiten op de vraag vanuit werkgevers.

4b: Wat is het concrete financiële terugvalscenario voor onze provinciale begroting als grote werkgevers uiteindelijk besluiten geen harde, meerjarige garanties te ondertekenen voor het OV-gebruik van hun personeel? [Referentie: S3, p. 5-6]

Antwoord: we hebben inmiddels steun van ASML om gezamenlijk een werkwijze uit te gaan werken. Dus dit betekent dat er zicht is op het maken van afspraken de komende periode. Mocht dit toch onverhoopt tegenvallen dan kan altijd het ov-aanbod aangepast worden aan het verwachte gebruik zonder dat rekening wordt gehouden met garanties. Dit betekent dan dat er vanaf het begin minder bussen rijden. Dit is vooralsnog niet de insteek.

5. Zekerheid voor de dorpen en kleine kernen op het platteland
5a: De concrete kwaliteitsnormen voor de bereikbaarheid van kleine kernen worden pas in november vastgesteld in het ontwerp-PvE. Dat is ná het budgetbesluit van 16 oktober. Welke minimale ondergrens qua busfrequentie, wachttijd en reistijd garandeer je nú al aan de dorpen, ook waar het gaat om Bravoflex? [Referentie: S3, p. 6; S4, vraag 9; S7, §4.2]
Antwoord: de voorwaarden voor Bravo*flex* blijven hetzelfde want dit contract is inmiddels al geregeld en operationeel. Wel kunnen er aanpassingen zijn in waar de Bravo*flex* ritten aansluiten op het reguliere ov. Maar de garantie blijft dat elke kern minimaal bereikbaar is via Bravo*flex*. Het nieuwe lijnennet is op hoofdlijnen ook opgenomen in de Aanbestedingsstrategie[1].

Wij geven u verder het volgende mee:
- Aanvullend op de hoofdstructuur worden in veel dorpen/wijken haltes aangewezen die verplicht bediend moeten worden met een buslijn
- De eisen in het ontwerp-PvE liggen lager dan het verwachte aanbestedingsresultaat en in veel gevallen ook lager dan de huidige dienstregeling. Het uiteindelijk aanbestedingsresultaat leidt tot een forse plus op de meeste plaatsen, zoals ook is gebleken uit de aanbestedingen van West-Brabant en Oost-Brabant.

5b: Kun je ons toezeggen dat deze minimale bereikbaarheidseisen als harde randvoorwaarde in het definitieve PvE terechtkomen? We willen voorkomen dat de extra bussen rond Eindhoven onbedoeld ten koste gaan van de basisvoorziening op ons platteland. [Referentie: S3, p. 6; S4, vraag 9]
Antwoord: wij kunnen ambtelijk geen toezeggingen doen. Wel is juist de insteek van het Statenvoorstel om aanvullende middelen te krijgen voor de Brainportlijnen zodat dit juist niet ten koste gaat van het vervoer in de rest van de concessie.

Met vriendelijke groet,

De programmamanager Slimme en Groene Mobiliteit

[1] Zie: https://noordbrabant.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/b4344e34-2c05-462f-8f5a-30d86b18b286