Provincie Noord-Brabant

Memo van de gedeputeerde

Stijn Smeulders
Gedeputeerde Stedelijke ontwikkeling en Mobiliteit

Datum
24 september 2026
Documentnummer
GS: 6397581
PS: 6400386
Aan
Provinciale Staten van Noord-Brabant
Kopie aan
-
Bijlage(n)
1

Onderwerp
Brainportlijnen

Geachte Statenleden,

Via deze memo wil ik u graag informeren over de Brainportlijnen.

Aanleiding notitie

Statenvoorstel 39/26 A "Aanvullende middelen openbaar vervoer voor de Brainportlijnen in concessiegebied Zuidoost-Brabant en afhandeling van moties M29-2026 'Openbaar vervoer schaalsprong Brainportregio' en M57-2026 'OV en bereikbaarheid als harde voorwaarde bij de Brainportgroei' is op 28 augustus 2026 besproken in de informerende themabijeenkomst van de commissie mobiliteit.

Naar aanleiding van vragen in die bijeenkomst en nadere vragen/informatieverzoeken vanuit Provinciale Staten kunt u in dit memo meer lezen over het vertrekpunt voor onderzoek, de vervoerkundige opzet en infrastructurele maatregelen, de exploitatie en exploitatiesubsidie en de varianten die daarin mogelijk zijn. De antwoorden op de technische vragen van FVD zijn als bijlage toegevoegd.

Vertrekpunt, nog even kort op een rij

In de Brainport- en Beethovendeals zijn afspraken gemaakt om de snelle groei van de hightechsector in de Brainportregio te faciliteren (zie voor toelichting het Statenvoorstel). Deze afspraken omvatten onder andere financiële middelen voor de aanleg van nieuwe weginfrastructuur.

De opgave om de snelgroeiende regio Zuidoost-Brabant bereikbaar te houden is groot. In het Bestuursakkoord is afgesproken dat het ov mee moet groeien met de schaalsprong die de regio maakt en hiervoor zijn eerder bij de perspectiefnota 2025 en 2026 structureel extra middelen beschikbaar gesteld.[1] Maar deze middelen zijn nodig om een schaalsprong te maken in het ov in de gehele regio. Voor de schaalsprong specifiek aan de westflank van de Brainport zijn extra middelen nodig om hier de Brainportlijnen te kunnen rijden. Daarvoor is het statenvoorstel opgesteld. Daarin wordt ook beschreven dat ov 30% van de verplaatsingen naar De Run en BIC-noord voor haar rekening neemt. De Brainportlijnen zijn hiervoor nodig.

Onderzoek Brainportlijnen en voorbereiding Statenvoorstel

[1] Zie Statenmededeling Aanbestedingsstrategie Zuidoost-Brabant 2029-2042: https://noordbrabant.bestuurlijkeinformatie.nl/agenda/document/0f5e072e-4d37-4687-a066-1689861b36b7?documentId=9c2c34b6-f1c9-453d-b607-5b5cbb68998e&agendaItemId=281def59-31ef-4bf8-a65c-7f904f596e58

Het idee van een 'Brainportlijn' is niet nieuw.[2] De aankondiging dat ASML een nieuwe campus ontwikkelt op BIC-noord met bijna 20.000 werknemers vereiste een nieuw onderzoek, dat in 2025 en 2026 is uitgevoerd. In dit onderzoek zijn ook de nieuwe inzichten ten aanzien van de verstedelijking meegenomen (Actualisatie MIRT-onderzoek mobiliteit en bereikbaarheid Brainport). Onderzocht is hoe de exploitatie eruit kan zien (vervoerkundig en financieel) en is een eerste doorkijk gegeven naar welke infrastructuur hierbij hoort.

Uit dit onderzoek komen twee verschillende lijnvoeringsconcepten naar voren, een stedelijke 'Trambus' en regionale 'Brabantliner'. Voor het jaar 2040 is berekend welk deel van de mobiliteit door de Brainportlijnen wordt vervoerd en vervolgens welk deel daarvan anders ook voor het ov had gekozen en welk deel daarvan de auto verruilt voor het ov. Zo gaf dit onderzoek een eerste inzicht in de onderbouwing van inframaatregelen (zowel de onderbouwing van het nut van nieuwe (bus)maatregelen als een indicatie van afname van het autoverkeer en een eerste inzicht in de benodigde exploitatiesubsidie. In het onderzoek is gerekend met een ideaal eindbeeld terwijl er in werkelijkheid meer ruimte is om maatwerk te bieden en aanbod passend te laten zijn bij de vraag. Daarom is op basis van deze rapporten een hernieuwde berekening gemaakt die beter aansluit bij de te verwachte vervoervraag en die kwam uit op een exploitatiebijdrage van €10 miljoen per jaar.

In 2025 en 2026 zijn gesprekken met het Rijk gevoerd (de 'deep dive') over gezamenlijke dekking van dit exploitatietekort van € 10 mln. per jaar voor een systeem van Brainportlijnen als regulier ov. Uit deze gesprekken is tot nu toe geen toezegging gekomen terwijl dit wel nodig is voor de aanbesteding van de concessie Zuidoost. Vandaar dat het deel wat bij deze concessie hoort (€ 6 miljoen per jaar) is verwerkt in het statenvoorstel. Voor de resterende € 4 miljoen per jaar wordt nog steeds ingezet op een bijdrage van het Rijk.

Vervoerkundige opzet Brainportlijnen

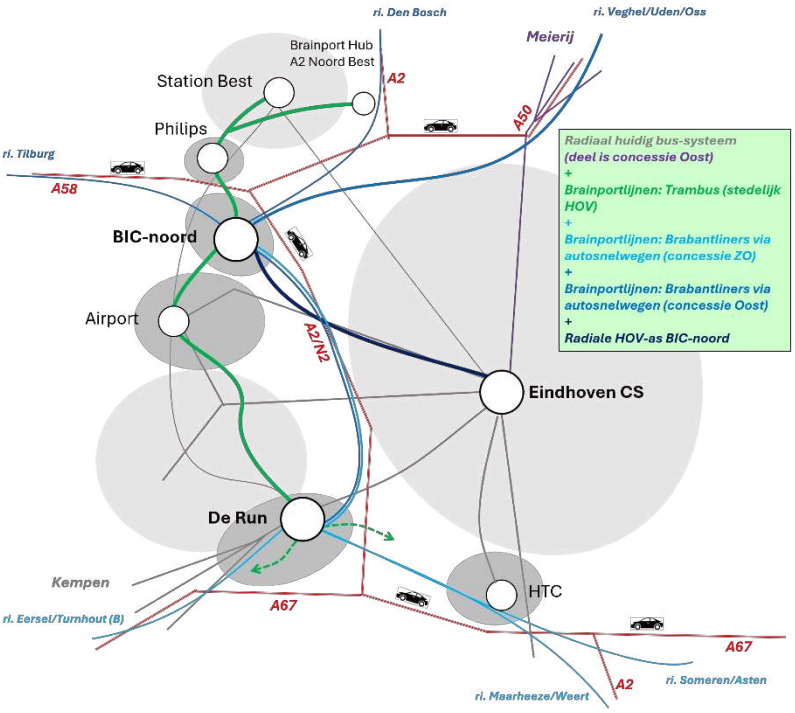
Er zijn twee doelgroepen voor de Brainportlijnen die elk het best bediend worden met een ander type buslijn:

- De Trambus is een HOV lijn in stedelijk gebied die rijdt over grotendeels eigen infrastructuur. De bussen rijden over kortere afstand om woon- en werklocaties te verbinden.
- De Brabantliners rijden over de snelwegen en hebben hun herkomstgebied (enkele haltes per lijn) in verder weg gelegen delen van de regio en rijden zo direct mogelijk richting de werklocaties.

Beide typen buslijnen sluiten op elkaar aan op de nieuwe busstations op De Run en BIC-noord en bieden hier ook aansluiting op de HOV-buslijnen naar Eindhoven CS. Zo ontstaat een nieuw, noord-zuid georiënteerd stelsel van buslijnen dat goed verweven is met bestaand ov (bus en trein) en daarmee veel gebruikswaarde biedt.

Onderstaand kaartje toont de vervoerkundige opzet van de Brainportlijnen volgens de meest recente inzichten van de provincie, deze lijnen kunnen ook gereden worden met de gevraagde € 10 miljoen op de langere termijn.

[2] Zie bijvoorbeeld: https://brainporteindhoven.com/nl/verdieping/brainportlijn-innovatieve-verbinding-tussen-alle-brainportcampussen



Datum

24 september 2026

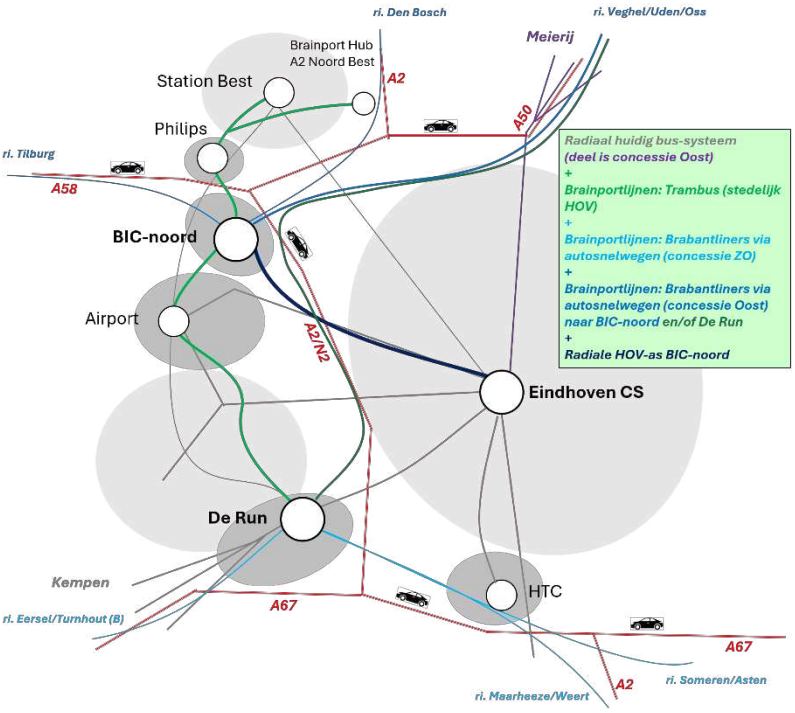
Documentnummer

GS: 6397581

PS: 6400386

Het bovenstaande is het eindplaatje. Hiervoor is nieuwe infrastructuur nodig (zoals ook afgesproken is in het Beethoven convenant). Dit gaat om HOV-infrastructuur voor de trambus maar ook om op- en afritten op de A2/N2 en verbetering van de doorstroming op deze weg.

Zo lang de infrastructuur er nog niet op is aangepast kost het bereiken van de meest ver weg gelegen campus (BIC-noord vanuit het zuiden en De Run vanuit het noorden) teveel reistijd om een aantrekkelijk alternatief voor de auto te vormen. Daarom is de lijnvoering ook uitgewerkt voor deze fase waarin de infrastructuur nog niet beschikbaar is. Deze lijnvoering kan ook gereden worden met € 10 miljoen exploitatiebijdrage.



Het bovenstaande plaatje laat deze aanloopfase zien. Als vervolgens de infrastructuur wel beschikbaar komt dan zorgt dit ervoor dat de rijtijden worden versneld en dat zorgt voor meer reizigers en goedkopere exploitatie. Dit betekent dat deze lijnen dan nog steeds gereden kunnen worden met de beschikbare € 10 miljoen. Doordat Brabantliners in het eindbeeld zowel De Run als BIC-noord bedienen, wordt het aantal potentiële gebruikers ongeveer verdubbeld.

Per juli 2029[3]:
- Rijdt een Trambus tussen station Best en De Run.
- Rijden Brabantliners vanuit verschillende herkomsten in de zuidelijke regio naar De Run en de High Tech Campus. De bediening wordt uitgebreid als reizigersgroei dat nodig en mogelijk maakt.

Bovenstaande lijnen horen bij concessie Zuidoost en worden gefinancierd door de in het Statenvoorstel extra gevraagde € 6 miljoen per jaar. Naarmate nieuwe infrastructuur gereed komt kunnen deze lijnen vaker gaan rijden en trekken ze meer reizigers, zonder dat er extra subsidie nodig is.

De komende tijd blijft de provincie in gesprek met het Rijk over een structurele bijdrage voor Brabantliners uit de noordelijke regio (concessie Oost-Brabant), dit is een resterend bedrag van € 4 miljoen per jaar. Het gaat dan om Brabantliners vanuit de richtingen Tilburg, 's-Hertogenbosch en Uden/Oss/Veghel. Zoals ook aangeven in het statenvoorstel moet dit budget eind 2027 duidelijk zijn zodat begin 2028 gesprekken met Arriva kunnen starten nadat ook concessie Zuidoost is gegund.

Vanaf gereedkomen A2/N2 en exclusieve busaansluitingen kunnen Brabantliners doorrijden naar de verst weg gelegen campus en de dienstregeling op elke lijn (ook

[3] . Het exacte moment van start exploitatie kan afhangen van de realisatie van infrastructuurmaatregelen. Hierover is meer bekend in het voorjaar van 2027.

de Trambuslijnen) kan worden uitgebreid passend bij de groei van werkgelegenheid en inwoners op dat moment.

Per stap blijft de exploitatiesubsidie gelijk[4] maar neemt de kostendekkingsgraad toe (het aandeel van de exploitatiekosten dat door reizigersopbrengsten wordt gedekt). Daarom verandert het benodigd budget niet gedurende de verschillende fasen.

Dekking exploitatiekosten

De kosten voor exploitatie van het ov worden ongeveer gelijk verdeeld tussen overheden en reizigers. De 'kostendekkingsgraad' is het aandeel van de kosten dat gedekt wordt door de opbrengsten uit de kaartverkoop (= reizigersopbrengsten). Omdat het +/- 2 jaar duurt voor het gebruik per lijn stabiliseert, ligt de kostendekkingsgraad in de eerste jaren dat een lijn rijdt lager, en is de benodigde subsidie dus hoger. De efficiency van het systeem neemt sterk toe als de bussen beter gevuld worden. Het gebruik per lijn kan worden voorspeld op basis van vervoersmodellen. Hierbij is inzicht in de vervoersontwikkeling bij de grote werkgevers belangrijk om meer in detail op de verschillende richtingen maatwerk te bieden.

De onzekerheid over het gebruik leidt tot onzekerheid over de business case. Daarom zijn we ook in gesprek met werkgevers als ASML om hier verdere afspraken over te maken. Zij kunnen bijdragen door ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk werknemers ook gebruik maken van de bussen maar kunnen ook eventueel een bijdrage doen als dit bijvoorbeeld in het begin nog niet de verwachte aantallen zijn. Deze gesprekken kunnen we nu pas goed voeren nu we zicht hebben op het lijnennet dat we kunnen gaan rijden de gevraagde aanvullende middelen beschikbaar komen.

De provincie werkt op basis van de aanvullende middelen die Provinciale Staten beschikbaar stellen en de opbrengsten die verwacht c.q. gegarandeerd worden een uitvraag uit die onder concurrentie wordt gebracht in de aanbesteding van de concessie. Inzet daarbij is dat aanvullende middelen volledig worden benut en het aanbod tot zoveel mogelijk zekerheid leidt dat de verwachte reizigersaantallen ook worden gehaald. Tevens vragen wij in de aanbesteding om goede flexibiliteit/opschaalbaarheid van het systeem. Dit is niet alleen voor de Brainportlijnen van belang maar voor de hele regio. De nieuwe concessiehouder wordt mede hierop geselecteerd.

Wat kan er met een ander subsidiebedrag?

Voor het meest uitgebreide lijnennet is onderzocht dat een exploitatiebijdrage van € 24 mln. per jaar nodig zou zijn. Een bedrag van € 10 mln. per jaar is in elk geval voldoende om de capaciteit te bieden die voor het vervoeren van ongeveer 10.000 reizigers nodig is (dit zijn dagelijks ongeveer 120 ritten met Brabantliners en 100 met Trambuslijnen) als deze ritten dan ook goed benut worden. Als deze reizigers in de beginperiode nog niet gehaald worden dan zal het bedieningsniveau lager liggen omdat de reizigersopbrengsten lager zijn. Dit kan bijvoorbeeld optreden als de groei in werknemers en woningen minder hard gaat. Dit past ook binnen de werkwijze van een concessie, hierin is voldoende flexibiliteit om het vervoersaanbod hierop aan te passen.

[4] Ongeveer. Verschillen tussen jaren kunnen optreden waarbij na ingebruikname/uitbreiding van een lijn de subsidie voor die lijn hoger ligt. Als het gebruik toeneemt, neemt ook de subsidie af en kan een volgende lijn worden uitgebreid, etc.

Van de € 10 mln. is € 6 mln. verbonden aan lijnen in concessie Zuidoost-Brabant (Trambuslijnen en Brabantliners uit drie richtingen). Met dit bedrag kunnen we voldoende lijnen rijden zodat de grote werklocaties zoals BIC Noord zodat de capaciteit ontstaat om de voor de modal split (30% ov-gebruik) benodigde reizigersaantallen te vervoeren. Dit kan niet met een lager bedrag. Als er minder subsidie beschikbaar komt zou je minder Brabantliners kunnen rijden of moet je ervoor kiezen om geen Trambus te rijden en alleen Brabantliners. Maar dan lopen we het risico dat de modal split die vereist is om groei op De Run en BIC-noord mogelijk te maken niet gehaald wordt. Bovendien heb je dan minder flexibiliteit om aan te passen maar ook door te groeien als het aantal reizigers wel stijgt. Minder budget is daarmee risicovol voor de provincie en vervoerder en kan leiden tot slechtere dienstverlening voor de reizigers.

Concept berekening aanbod bij verschillende subsidiebedragen
N.a.v. vervoerkundig onderzoek verkenning Brainportlijnen 2025

Volgens onderzoek (2025, exploitatietekort € 24 mln.)

Concept	**Dagen**	**Ritten ochtendspits**	**Ritten dal**	**Ritten middagspits**
Brabantliner	Ma-vr	36	24	36
Trambus	Ma-zo	36	36	42

Haalbaar volgens provincie (2025, exploitatietekort € 10 mln.)
- Beperking bedieningsvenster Brabantliners en differiënteren bediening per richting en per dag (deel)
- Routeversnelling Trambus (niet alle campussen met elke lijn bedienen)

Concept	**Dagen**	**Ritten ochtendspits**	**Ritten dal**	**Ritten middagspits**
Brabantliner	Ma-do	44	0	56
Trambus	Ma-zo	36	56	58

Vervolgproces
Kort na het besluit van Provinciale Staten op 16 oktober 2026 geven Gedeputeerde Staten het ontwerp-Programma van Eisen voor de nieuwe concessie vrij voor reactie. In dit document wordt beschreven welke Brainportlijnen worden uitgevraagd en worden de bedieningseisen en het bijsturingsmechanisme concreet gemaakt. Via het (ontwerp) Programma van Eisen stuurt de provincie op de inzet van de aanvullende middelen. Het ontwerp-Programma van Eisen kan (indien PS dat wensen) worden geagendeerd voor een oordeelsvormende themabijeenkomst.

Op basis van het ontwerp-Programma van Eisen zal de provincie een vervolg geven aan de al gestarte gesprekken met ASML en andere werkgevers om de verwachte reizigersaantallen te harden en het opbrengstenrisico zoveel mogelijk af te dekken zodat in het Programma van Eisen de definitieve eisen voor de Brabantliners gebaseerd op de beschikbare infra en reizigersverwachtingen kunnen worden bepaald.

In het voorjaar van 2027 wordt dan op basis van de meest recente informatie over beschikbare infrastructuur en de inzichten vanuit de bedrijven bepaald hoe het netwerk definitief in het programma van Eisen wordt uitgevraagd. Hoe de

Brainportlijnen er uiteindelijk uit gaan zien wordt in het voorjaar 2028, na gunning van de nieuwe concessie, bekend.

Datum
24 september 2026
Documentnummer
GS: 6397581
PS: 6400386

Bijgevoegd: Antwoorden op de technische vragen van FVD.

Met vriendelijke groet,

Stijn Smeulders