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 Bruin
Postbus 90151
5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH

Datum
24 september 2026
Ons kenmerk
6399856
Uw kenmerk
-
Programma
Slimme en Groene Mobiliteit
Bijlage(n)
1

Onderwerp
Technische vragen Brainportlijnen

Geachte mevrouw Poortier Bruin,

Bij e-mail van 3 september 2026 heeft u namens de Forum voor Democratie fractie technische vragen over Brainportlijnen gesteld.

Onderstaand treft u de vragen en de antwoorden daarop.

1. Kan GS de structurele aanvullende investering van € 6 miljoen per jaar uitsplitsen naar corridor of Brainportlijn, aantal dienstregelingsuren, voertuigkilometers, frequenties, materieel- en personeelskosten, geraamde reizigersaantallen en reizigersopbrengsten?
Antwoord: Zie memo gedeputeerde Brainportlijnen voor informatie op hoofdlijnen.

2. Van welke kostendekkingsgraad, reizigersaantallen en reizigersopbrengsten wordt per Brainportlijn uitgegaan bij de start in 2029 en in de daaropvolgende ontwikkelfasen?
Antwoord: In de memo gedeputeerde wordt het eindbeeld (2040) beschreven. De reizigersaantallen en daarmee de opbrengsten en kostendekkingsgraad liggen in eerdere fases lager. Over een realistische inschatting van de reizigersaantallen gaan wij nader in gesprek met werkgevers, waarbij we nu al wel inzicht hebben in de woonlocaties van werknemers van ASML. In de aanloopfase zijn de kosten per reiziger hoger en naarmate de groei van de regio inzet, rijtijden korter worden door nieuwe infrastructuur en bussen gemiddeld beter benut worden, neemt de kostendekkingsgraad toe.

3. Welke aannames zijn in de raming gebruikt voor lege of beperkt bezette retourritten, spitsrichtingen, personeelskosten, materieelkosten en energieprijzen?
Antwoord: Ja, het bedrag is gebaseerd op het huidige prijspeil. Omdat het structurele bedragen op de meerjarige begroting betreft, lopen de budgetten mee in het vastgestelde provinciaal indexatiebeleid (OV budgetten worden volledig geïndexeerd tegen LBI (Landelijke Bijdrage Index). De meerjarige contracten met de vervoerders moeten ook op basis van landelijke afspraken jaarlijks geïndexeerd worden met deze LBI-index.

4. Is het bedrag van € 6 miljoen uitgedrukt in prijspeil 2026? Zo ja, hoe wordt dit bedrag gedurende de concessieperiode 2029-2042 geïndexeerd?
Antwoord: Ja, het bedrag is gebaseerd op het huidige prijspeil. Omdat het structurele bedragen op de meerjarige begroting betreft, lopen de budgetten mee in het vastgestelde provinciaal indexatiebeleid (OV budgetten worden volledig geïndexeerd tegen LBI (Landelijke Bijdrage Index). De meerjarige contracten met de vervoerders moeten ook op basis van landelijke afspraken jaarlijks geïndexeerd worden met deze LBI-index.

5. Welke gevoeligheids- en scenarioanalyses zijn uitgevoerd voor lagere woningbouw-, werkgelegenheids- of reizigersgroei, 10%, 20% of 30% lagere reizigersopbrengsten en vertraagde oplevering van noodzakelijke infrastructuur?
Antwoord: De analyses worden uitgevoerd op basis van modelruns van het Brabants verkeersmodel (BBMA), zichtjaar 2040. Omdat we uitgaan van een eerste fase van de Brainportlijnen waarbij de dienstregeling ruimer is dan voor het verwachte aantal reizigers noodzakelijk, en nog niet alle infrastructuur is opgeleverd, is het niet nodig om aanvullende gevoeligheids- en scenarioanalyses uit te voeren. De reden dat de dienstregeling ruimer is, is om vanaf start voor zoveel mogelijk forensen aantrekkelijk te zijn en zo snel mogelijk bij te dragen aan de mobiliteitstransitie. Bij toenemend gebruik en het gereedkomen van businfrastructuur zal de kostendekkingsgraad verbeteren en hiermee kan de dienstregeling worden uitgebreid naar behoefte. In scenario's dat ruimtelijke of infrastructurele plannen vertraagd worden uitgevoerd blijven we langer in de eerste fase hangen. Als reizigersopbrengsten achterblijven ten opzichte van de (eerste) verwachting, willen we kijken of het mogelijk is om hierover afspraken te maken met werkgevers of we zullen hierop het aanbod aanpassen. Ten slotte zijn de Brabantliners zo flexibel dat eventueel met ritten geschoven kan worden tussen beter en minder presterende lijnen.

6. Welke onderdelen van de voorgestelde netwerkuitbreiding zijn afhankelijk van de aanvullende € 6 miljoen en welke onderdelen kunnen binnen het reeds beschikbare concessiebudget worden gerealiseerd?
Antwoord: De aanvullende middelen zijn voorwaardelijk voor het systeem van Brainportlijnen in concessie Zuidoost Brabant. De rest van het ov moet immers ook flink worden uitgebreid om de schaalsprong van de regio te faciliteren. Daar is het volledige beschikbare (ten opzichte van het huidige budget al verhoogde) budget voor nodig.

7. Hoe wordt in de concessieadministratie onderscheid gemaakt tussen het reguliere concessiebudget en de aanvullende € 6 miljoen voor de Brainportlijnen?
Antwoord: Dit onderscheid wordt niet gemaakt, het concessiebudget bestaat naast verschillende subsidies (waaronder de aanvullende € 6 mln.) ook uit reizigersopbrengsten en opbrengsten uit het studenten-ov contract. Een uitsplitsing per lijn van kosten en opbrengsten is daarom niet te maken. Het onderscheid wordt gemaakt in de vervoerkundige eisen, door Brainportlijnen te eisen voor een bedrag aan 'dienstregelinguren' dat ongeveer gelijk staat aan de € 6 mln. plus de verwachte opbrengsten op de Brainportlijnen volgens de prognoses en garanties die we met werkgevers afspreken.

8. Hoe worden latere bijdragen of opbrengstgaranties van het Rijk en werkgevers financieel verwerkt: als verlaging van de provinciale bijdrage, als dekking van tegenvallende opbrengsten of als financiering van extra vervoer?
Antwoord: Dat hangt van de afspraken af die uiteindelijk gemaakt worden. Inzet is nu om met het Rijk afspraken te maken voor de middelen die nog nodig zijn voor concessie Oost. Een eventuele opbrengstengarantie van werkgevers kan als volgt worden verwerkt: indien de door reizigers gegenereerde opbrengsten lager liggen dan het bedrag waarvoor (een) werkgever(s) de opbrengsten garandeert, dan betaalt de werkgever het gemiste bedrag extra aan de concessiehouder.

9. Welke minimumeisen worden in het Programma van Eisen opgenomen voor frequentie, eerste en laatste rit, maximale wachttijd, overstaptijd en reistijd vanuit dorpen en kleine kernen? Welke aanvullende normen gelden wanneer Bravoflex als haltebediening meetelt?
Antwoord: Dat kunnen wij nu nog niet aangeven. Het ontwerp-PvE wordt naar verwachting op 3 november voorgelegd aan Gedeputeerde Staten en op 4 november verstuurd aan Provinciale Staten.

10. Wordt vóór de gunning per gemeente een vergelijking gemaakt tussen het huidige en het aangeboden netwerk wat betreft lijnen, haltes, ritten, bedieningsuren, overstappen en reistijden? Zo ja, worden de uitkomsten met Provinciale Staten gedeeld?
Antwoord: Nee, GS gunnen de nieuwe concessie en als deze gunning onherroepelijk is, is het aan de nieuwe concessiehouder om zijn aanbieding bekend te maken. Na winst van Oost-Brabant heeft Arriva dit bijvoorbeeld gedaan aan de werkgroep gedeelde mobiliteit van PS.

11. Welke onderdelen van het Brainportnetwerk zijn afhankelijk van nog te realiseren infrastructuur en welke terugvalscenario's gelden wanneer infrastructuur, stallingen, laadvoorzieningen of elektriciteitsaansluitingen niet tijdig beschikbaar zijn?
Antwoord: Alle Brainportlijnen zijn afhankelijk van nog te realiseren infrastructuur

om een aantrekkelijk alternatief te zijn voor reizigers naar de westflank. Voor Brabantliners zijn hierbij maatregelen op het hoofdwegennet en aansluitingen naar het onderliggend wegennet van belang, voor de Trambus gaat het om eigen busbanen, nieuwe haltes en prioriteit bij verkeerslichten. Wanneer infrastructuur niet tijdig beschikbaar lijkt te zijn dan kunnen alternatieven worden onderzocht, bijvoorbeeld: een tijdelijke stalling, rijden vanaf een bestaande stalling met extra exploitatiekosten of de tijdelijke inzet van dieselbussen. In het uiterste geval kan het aanbieden van deze nieuwe lijnen worden uitgesteld.

Datum
24 september 2026
Ons kenmerk
6399856

Met vriendelijke groet,

De programmamanager Slimme en Groene Mobiliteit