Provincie Noord-Brabant

Memo van de gedeputeerde

Stijn Smeulders
Gedeputeerde Stedelijke ontwikkeling en Mobiliteit

Datum
12 oktober 2026
Documentnummer
GS: 6408563
PS: 6411594
Aan
Provinciale Staten van Noord-Brabant
Kopie aan
-
Bijlage(n)
-

Onderwerp
Toezeggingen n.a.v. oordeelsvormende themabijeenkomst Brainportlijnen 2 oktober 2026

Geachte Statenleden,

Via deze memo wil ik u graag informeren over een aantal onderwerpen die zijn besproken in de oordeelsvormende themabijeenkomst over Statenvoorstel 39/26 Aanvullende middelen openbaar vervoer voor de Brainportlijnen in concessiegebied Zuidoost Brabant.

Dit gaat om de volgende toezeggingen:
- PS worden geïnformeerd over wat de uitgaven voor het openbaar vervoer zijn per inwoner in de Brainportregio versus het landelijk gebied ;
- PS worden geïnformeerd over het groeimodel van de Brainportlijnen;
- PS worden geïnformeerd over opbrengstgaranties vanuit het bedrijfsleven en hoe dit mogelijk zou kunnen werken, ook in relatie tot de aanlooptekorten;
- PS worden geïnformeerd over de uitkomsten van de gesprekken met een aantal bedrijven waar de vraag wordt gesteld hoe spits mijden zich verhoudt tot de werkgeversvisie ten aanzien van woon-werkverkeer en of de Brainportlijnen daaraan bijdragen en/of op aanvullen.

Uitgaven openbaar vervoer
Om de uitgaven voor het openbaar vervoer te verdelen over meer stedelijk gebied en landelijk gebied moeten een aantal aannames worden gedaan. Dit omdat een deel van de buslijnen rijdt vanuit landelijk gebied naar het stedelijk gebied. Daarom hebben we de volgende uitgangspunten gehanteerd:
- De concessie Zuidoost Brabant bestaat uit 21 gemeenten. De inwoners van het verstedelijkt gebied rondom Eindhoven (Best, Nuenen, Geldrop, Waalre, Veldhoven) en Eindhoven en Helmond worden gerekend tot het stedelijk gebied;
- Om tot een goede berekening te komen zijn de dienstregelingsuren per lijn van 2025 toegekend aan verschillende lijnen. En zijn vervolgens die lijnen verdeeld naar stedelijk en landelijk gebied. Hierbij zijn stadslijnen binnen stedelijk gebied toegekend aan stedelijk gebied (inclusief Bravo*direct*stadslijnen). Streeklijnen (zowel Bravo*direct*lijnen als ontsluitende streeklijnen), buurtbuslijnen en Bravo*flex* zijn toegekend aan landelijk gebied;
- De exploitatiesubsidies voor de dienstregelinguren en buurtbuslijnen die de provincie betaalt aan Hermes (€ 29,4 mln. in 2025) en de begrootte subsidie voor Bravo*flex* in 2026 zijn gedeeld door het aantal dienstregelinguren per gebied (Bravo*flex* is sinds maart 2026 actief in Zuidoost, 93 haltes in Zuidoost worden uitsluitend met Bravo*flex* bediend, waarvan 83 nieuwe haltes in 2026 zijn toegevoegd). Subsidie voor zaken als concessie-ontwikkeling, sociale

veiligheid compensatie voor de daling van de inkomsten uit het Studenten-OV contract (gezamenlijk € 7,2 mln. in 2025) zijn overkoepelend en niet toegedeeld aan lijnen/gebieden en blijven hier buiten beschouwen.
- Streeklijnen rijden ook vaak een deel in stedelijk gebied. Daarom zijn er twee varianten doorgerekend. Eentje waarbij de belangrijkste streeklijnen (Bravo*direct*) volledig worden toegekend aan het landelijk gebied: daar zien we in de ochtend de meeste instappers op deze lijnen, een indicatie dat ze gebruikt worden door inwoners. En eentje waarbij ze voor de helft aan stedelijk en de helft aan landelijk gebied worden toegekend.

Dit leidt tot het volgende beeld:

Gebied	**Inwoners**	**Subsidie OV per inwoner per jaar (2025)**	
	Peildatum 1 januari 2025	Bravo*direct* streeklijnen 100% landelijk gebied	Bravo*direct* streeklijnen 50%/50%
Stedelijk	496.481	€ 30	€ 38
Landelijk	300.274	€ 48	€ 35

Conclusie is dat bij het volledig toekennen van de streeklijnen aan landelijk gebied de kosten per inwoner een stuk hoger liggen voor landelijk gebied dan voor stedelijk gebied. Bij het verdelen van de streeklijnen liggen de uitgaven per inwoner in het stedelijk gebied iets hoger dan in het landelijk gebied. Deze bedragen geven de bandbreedte weer: het is niet exact te zeggen welke (streek)lijnen voor welk deel 'stedelijk' dan wel 'landelijk' zijn. De werkelijkheid zal hier tussenin zitten.

<u>Groeimodel Brainportlijnen</u>
Zoals toegelicht in het Statenvoorstel zijn aanvullende middelen nodig voor het rijden van de Brainportlijnen. Voor Zuidoost-Brabant becijferen wij dit op € 6 mln. per jaar. Voor dit bedrag kunnen wij Brainportlijnen laten rijden die meegroeien met het gebruik. Er is dus sprake van een groeimodel. Hieronder lichten we toe hoe dit groeimodel eruit kan zien. In het definitief PvE en andere aanbestedingsdocumenten wordt dit verder uitgewerkt, ook omdat we afspraken met het bedrijfsleven moeten maken hierover. Deze zijn in juni 2027 gereed. In bijlage 1 staat het groeimodel visueel toegelicht (een schematische weergave met indicatieve bedragen).

We onderscheiden vier fases:
1. Voorfase: heden – start nieuwe concessie (juli 2029);
2. Ingroeifase: 2-3 jaar vanaf start nieuwe Brainportlijn;
3. Doorgroeifase: zolang de Brainport bijzonder snel groeit en het aanbod op Brainportlijnen periodiek moet worden uitgebreid;
4. Structurele fase: zodra opbrengsten en kosten het concessiegemiddelde bereikt en/of ontwikkeling van de Brainportlijnen qua ontwikkeling niet meer verschillen van reguliere lijnen.

In de voorfase worden maatregelen getroffen door bedrijven zelf. De provincie en organisaties als Brainport Bereikbaar kunnen deze maatregelen stimuleren. Het gaat om 'collectief besloten vervoer', waarmee (alleen) werknemers van aangesloten bedrijven worden vervoerd, vaak na reservering. Uitrol van dergelijke maatregelen

op routes waar wij in de nieuwe concessie een Brainportlijn voorzien, zorgt ervoor dat de Brainportlijn gelijk vanaf de start al op gebruik kan rekenen.

De volgende fase is de ingroeifase. In deze fase dekken de opbrengsten maar een klein deel van de exploitatiekosten. Onzekerheid over opbrengsten wordt vooraf zo goed mogelijk afgedekt door samen met werkgevers een prognose van het gebruik te maken en hierover met hen afspraken te maken (zie ook de uitleg bij de volgende paragraaf). Om reizigers te verleiden de Brainportlijnen te gaan gebruiken is het van belang om een dienstregeling aan te bieden waarmee de ruimschoots aan de verwachte reizigersvraag voldaan kan worden. Een ruim bedieningsvenster en meerdere reismogelijkheden (4 tot 6 reismogelijkheden per spits, dus minimaal een halfuursdienst) zorgen voor een aantrekkelijk OV-systeem. Dit wordt vastgelegd in het (ontwerp) Programma van Eisen. Hier wordt aangesloten bij de actuele groeiverwachting zodat op voorhand niet een té ruime dienstregeling wordt gereden en er bij tegenvallend gebruik sprake is van lege ritten. Gezamenlijk prognosticeren met werkgevers is daarbij essentieel.

Dan volgt de doorgroeifase. Na circa 2 jaar is duidelijk hoe nieuwe OV-lijnen gebruikt worden. Dan kan de vervoerder samen met bedrijven een prognose maken voor latere jaren. Bij voorziene groei zou het kunnen dat de vervoerder meer bussen moet kopen en meer chauffeurs moet opleiden. Daarom duurt het nog even voor de doorgroeifase start. Ook in de doorgroeifase moeten afspraken met werkgevers het opbrengstenrisico hanteerbaar houden: bestaande reizigers moeten behouden blijven en de onzekerheid over nieuwe reizigers moet worden verkleind. Naarmate het ov-gebruik groeit kunnen de afspraken worden afgebouwd. De exploitatie wordt voor een steeds groter deel door de reizigersopbrengsten gedekt. Hierdoor neemt de subsidie per rit af maar tegelijkertijd neemt het aantal ritten toe want je groeit mee met de vraag. Hierdoor blijft het totale subsidiebedrag gelijk maar neemt het aanbod aan Brainportlijnen toe. In deze fase kan het ook gebeuren dat de conclusie juist is dat de groei al stagneert op een bepaalde lijn. Dan is de vraag of deze lijn een duurzame toekomst heeft. Dit kan betekenen dat de lijn aangepast moet worden. Procesafspraken in het Programma van Eisen geven de concessiehouder dan de mogelijkheid de lijn anders, of niet, voort te zetten.

In de structurele fase zijn geen aanvullende afspraken met werkgevers meer nodig: het gebruik van de lijnen is net zo voorspelbaar als dat van reguliere lijnen in de concessie, waarbij de provincie streeft naar een kostendekkingsgraad van circa 50% (het concessiegemiddelde). Dit betekent dat de Brainportlijnen, die immers grotendeels alleen in spitsrichting rijden, een hoog gebruik kennen (minstens 80% van de stoelen bezet). Per lijn zal het verschillen of en wanneer de structurele situatie bereikt wordt.

Of een Brainportlijn aantrekkelijk geëxploiteerd kan worden, wordt mede bepaald door de kwaliteit van de doorstroming (korte en betrouwbare rijtijden). Hiervoor zijn infrastructuurmaatregelen nodig specifiek voor de bus, dit is al voorzien via de verkenning Brainportlijnen en de beschikbare infrastructuurmiddelen hiervoor binnen het Beethovenconvenant. De introductie van Brainportlijnen wordt logischerwijs gekoppeld aan de ontwikkeling van infrastructuur. Dit betekent dat het per richting kan verschillen wanneer een Brainportlijn gaat rijden.

Werkwijze met ingroei en afspraken met bedrijfsleven hierbij
Onder dit kopje worden de toezeggingen op opbrengstgaranties bedrijfsleven, en gesprekken met bedrijven samengevoegd.

Datum
12 oktober 2026
Documentnummer
GS: 6408563
PS: 6411594

In aanloop naar de nieuwe concessie zijn er gesprekken met alle gemeenten gevoerd maar ook met een aantal grote bedrijven. Voor de westflank gaat dit over ASML, maar ook Phillips Medical, High Tech Campus en Eindhoven Airport (zie bijlage 2 voor een brief van Eindhoven Airport).

Met name met ASML is verder gesproken over hoe we de komende tijd gaan samenwerking omdat zij een grote werkgever zijn op zowel De Run als straks ook op BIC Noord. ASML heeft een brief gestuurd om hun steun uit te spreken voor het statenvoorstel maar ook om hun betrokkenheid aan te geven bij de verder uitwerking (zie hiervoor bijlage 3). Bij die verdere uitwerking gaat het om het delen van data, kennis en praktijkervaring om kansrijke verbindingen in kaart te brengen. Maar kan ook samengewerkt worden in het starten van verbindingen (de voorfase uit het groeimodel). ASML kan bijvoorbeeld al starten op lijnen met een eigen buslijn die vervolgens omgezet kan worden in een Brainportlijn. Daarnaast willen ze meedenken over hoe ze ov-verbindingen meer kunnen stimuleren als werkgever (flankerend beleid) en willen ze ook verkennen of er mogelijkheden zijn om in de ingroeifase meer zekerheid te bieden. Hierbij geeft ASML ook aan dat ze dit graag ook samen oppakken met andere werkgevers.

De werkwijze gaan wij samen met ASML verder uitwerken. Vervolgens willen hier ook andere werkgevers bij gaan betrekken. Deze uitwerking gaan we de komende periode verder vorm geven zodat er voor juni van 2027 meer duidelijkheid is. In het definitief Programma van Eisen worden dan de definitieve eisen voor de ingroeifase en de procesafspraken voor de doorgroeifase vastgelegd.

Insteek met werkgevers kan zijn dat we gaan kijken naar meer gegarandeerde opbrengsten. Als opbrengsten tegenvallen ten opzichte van de vooraf samen opgestelde prognose zouden dan werkgevers een financiële bijdrage kunnen doen. Dit moeten we gezamenlijk nog verder uitwerken.

Deze werkwijze is dus gekoppeld aan een ingroeimodel met verschillende stappen. Dit is maatwerk per verbinding. De precieze uitwerking kan per lijn verschillen, afhankelijk van het verwachte gebruik, onzekerheden over het gebruik/opbrengsten, welke werkgevers met name de reizigers voor de lijnen leveren en welke gegevens en sturingsmogelijkheden die werkgevers hebben.

Met vriendelijke groet,

Stijn Smeulders

Bijlage 1: Visuele weergave van het groeimodel van de Brainportlijnen
Bijlage 2: Brief Eindhoven Airport aan PS over Brainportlijnen
Bijlage 3: Brief ASML aan GS over Brainportlijnen