

Statenvoorstel 39/26 A

Voorgestelde behandeling

Agendavergadering : 6 juli 2026

PS-vergadering :

Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS: 6340812

PS: 6349046

Programma

Slimme en Groene Mobiliteit

Onderwerp

Aanvullende middelen openbaar vervoer voor de Brainportlijnen in concessiegebied Zuidoost-Brabant en afhandeling van moties M29-2026 'Openbaar vervoer schaa sprong Brainportregio' en M57-2026 'OV en bereikbaarheid als harde voorwaarde bij de Brainportgroei'.

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant

Samenvatting

De Brainportregio maakt de komende jaren een enorme groei en ontwikkeling door met in 2040 100.000 extra woningen en 79.000 extra arbeidsplaatsen. Dit zorgt voor veel (extra) mobiliteit en vraagt, om de bereikbaarheid te waarborgen, aanpassingen aan de infrastructuur waaronder ook de openbaar vervoer (OV)- infrastructuur. Hierover zijn afspraken gemaakt met het Rijk in het kader van de Brainportdeal en het [Beethoven Convenant](#). Onderdeel van deze afspraken is ook de OV infrastructuur voor de Brainportlijnen. Voor het goed ontsluiten van grootschalige werklocaties is naast OV-infrastructuur ook meer OV nodig (in de vorm van het rijden van extra bussen) om een goed alternatief te bieden voor de auto. Voor de exploitatie van deze Brainportlijnen is extra exploitatiebudget van € 10 miljoen per jaar nodig, te verdelen in € 6 miljoen per jaar in het concessiegebied Zuidoost-Brabant en € 4 miljoen per jaar voor de Brabantliners die vanuit concessiegebied Oost-Brabant zullen gaan rijden. In verband met de start van de aanbesteding van de OV-concessie Zuidoost-Brabant is nu besluitvorming over het extra budget van € 6 miljoen noodzakelijk zodat de middelen onder aanbestedingsdruk optimaal benut kunnen worden.

Het voorstel

1. Te besluiten om vanaf medio 2029 structureel € 6 miljoen per jaar extra exploitatiebudget beschikbaar te stellen voor de Brainportlijnen in de OV-concessie Zuidoost Brabant;
2. Deze aanvullende middelen te dekken uit de structurele vrije begrotingsruimte.

Aanleiding

In maart 2024 sloten Rijk en regio, in aanvulling op de Brainportdeal, het Beethoven Convenant. Hierin zijn afspraken gemaakt om de snelle groei van de hightechsector in de Brainportregio, waaronder de uitbreidingsplannen van ASML op BIC-Noord, te faciliteren. Een belangrijk onderdeel hiervan is de ontwikkeling van hoogwaardige OV infrastructuur (HOV) zoals de snelle buslijn naar Veldhoven/ASML/de Run (HOV4 genoemd), de multimodale Knoop Eindhoven inclusief ondergronds busstation en de Brainportlijnen. Voor de Brainportlijnen wordt momenteel een regionale verkenning uitgevoerd, in samenhang met andere grote ruimtelijke mobiliteitsprojecten zoals de MIRT verkenning A2/N2 en de Noordwestelijke ontsluiting van de Brainportregio. In deze verkenning wordt onderzoek gedaan naar twee typen toekomstige OV netwerken: regionale lijnen (Brabantliners) en stedelijke lijnen (Trambussen). Voor deze netwerken zijn forse infrastructurele investeringen voorzien waarvoor middelen zijn gereserveerd via het Beethoven Convenant. Op basis van de verkenning zal duidelijk worden hoe de Brainportlijnen eruit komen te zien. De exploitatiekosten voor het laten rijden van de bussen vallen echter buiten de afspraken van dit convenant én deze aanvulling op het regulier OV-aanbod kan daarnaast niet gedekt worden vanuit het bestaande exploitatiebudget van de OV-concessie Zuidoost Brabant.

Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS : 6340812

PS : 6349046

Bevoegdheid

De Wet personenvervoer 2000 (Wp2000, artikel 20) bepaalt dat Gedeputeerde Staten bevoegd zijn tot het verlenen van OV-concessies voor openbaar busvervoer. Provinciale Staten zijn op basis van hun budgetrecht bevoegd te besluiten over een verhoging van het exploitatiebudget en dit te vertalen in de meerjarenbegroting vanaf 2029.

Rollen en belangen

Belang	Provinciale rollen
1. Bestuurlijk	De provincie is concessieverlener en daardoor ook bestuurlijk verantwoordelijk.
2. Financieel	De provincie is financieel verantwoordelijk voor het regionaal openbaar busvervoer in de provincie Noord-Brabant en verleent hier de subsidie voor.
3. Wettelijk	Vanuit de Wet personenvervoer (Wp2000, artikel 20) is Gedeputeerde Staten bevoegd tot het verlenen van OV concessies voor openbaar busvervoer.
4. Beleid/uitvoering	De provincie heeft vanuit het beleidskader mobiliteit een verantwoordelijkheid voor de brede bereikbaarheid en leefbaarheid van Brabant. Daarnaast zijn de OV concessies gekoppeld aan het beleid zoals vastgesteld in de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'. En heeft OV ook een belangrijke rol in de mobiliteitstransitie om de groei in wonen en werken in de toekomst mogelijk te

	maken zoals ook is vastgelegd in het Ontwikkelperspectief van NOVEX Stedelijk Brabant.
5. Juridisch	Dit is gekoppeld aan de wettelijke verantwoordelijkheid vanuit de Wp2000.

Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS : 6340812

PS : 6349046

Doel

Onder aanbestedingsdruk te zorgen voor het beste resultaat en hiervoor de exploitatie van de Brainportlijnen integraal onderdeel te laten zijn van de uitvraag voor de nieuwe concessie Zuidoost-Brabant. En zo de OV bereikbaarheid van de grote werklocaties aan de westzijde van Eindhoven aanzienlijk te verbeteren.

Argumenten

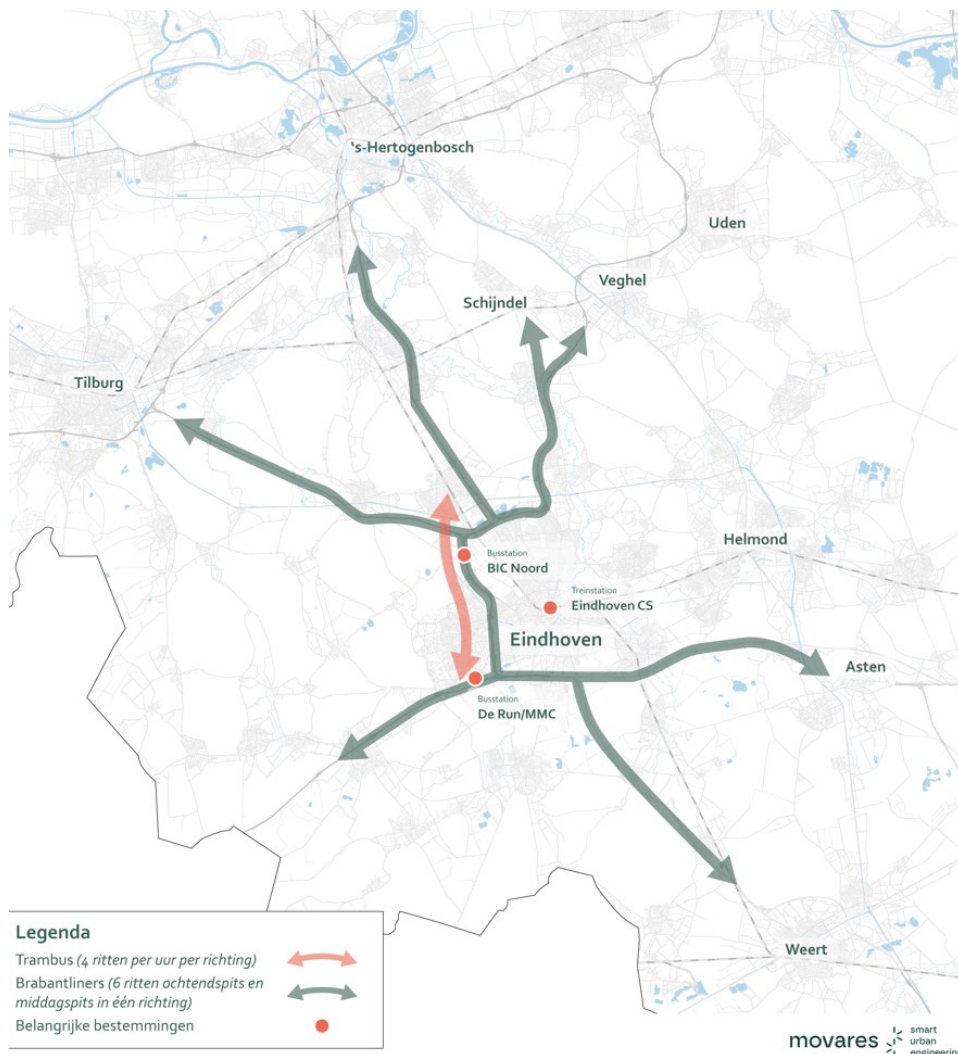
1.1 Het ontsluiten van werklocaties aan de westflank van Eindhoven via nieuwe Brainportlijnen kost totaal € 10 mln. structureel per jaar extra exploitatiemiddelen.

In de nieuwe concessie Zuidoost Brabant ligt de focus op een goede basiskwaliteit van het OV in de hele regio en een eerste schaa sprong. Het goed bereikbaar maken van bedrijven aan de Westflank van Eindhoven vergt daarnaast nieuwe OV lijnen, dit zijn de Brainportlijnen. Alleen al op de Brainport Innovatie Campus (BIC)-noord gaat het om een concentratie van 20.000 nieuwe arbeidsplaatsen die goed ontsloten moeten worden met OV.

Op onderstaande kaart zijn de Brainportlijnen verbeeld zoals die nu worden uitgewerkt. Een pijl op het kaartje kan meerdere lijnen verbeelden. Het gaat om twee soorten lijnen:

- Met 'Tramabus' worden stadslijnen bedoeld die tussen Best en Veldhoven grotendeels over vrije infrastructuur rijden en een ruim bedieningsvenster en hoge frequenties kennen. Deze lijnen verbinden belangrijke bestemmingslocaties aan de westflank en kunnen eventueel worden verlengd naar andere locaties in het stedelijk gebied.
- Met 'Brabantliner' worden regionale lijnen bedoeld die een alternatief bieden voor de auto en grotendeels over snelwegen rijden. Waar het verkeer daar vaststaat, maken zij gebruik van vrije infrastructuur. Deze lijnen zijn met name gericht op werknemers en rijden rond het begin en einde van de werkdag. Herkomstgebieden voor Brabantliners in concessie Oost-Brabant zijn onder andere Tilburg, 's-Hertogenbosch en de Meierij. Herkomstgebieden voor Brabantliners in concessie Zuidoost-Brabant zijn onder andere De Kempen, de A2-zone (zuid) en De Peel.

Duidelijk te zien is dat het een 'tangentieel' systeem betreft: geen van de lijnen komt op Eindhoven CS. De Aanbestedingsstrategie voor de concessie Zuidoost-Brabant bevat een perspectief op alle buslijnen in de concessie.



Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS : 6340812

PS : 6349046

Uit onderzoek naar de verschillende routes en de bijbehorende exploitatiekosten blijkt dat hier in totaal jaarlijks €10 miljoen aan provinciale subsidie extra voor nodig is. Hierbij geldt de volgende verdeling:

- €6 miljoen voor concessie Zuidoost Brabant voor Trambus lijnen in het stedelijk gebied op kortere afstanden tussen Best-BIC-Noord- Eindhoven Airport- De Run/HTC. En voor drie Brabantliners op langere afstanden voor werknemers afkomstig uit Weert, Asten/Someren en Eersel/Turnhout).
- €4 miljoen voor concessie Oost-Brabant voor zeven verschillende Brabantliners uit richting regio Tilburg en Den Bosch/Noordoost Brabant.

De middelen voor concessie Zuidoost Brabant van €6 miljoen zijn onderdeel van dit statenvoorstel zodat deze meegenomen kunnen worden in de aanbesteding van deze concessie.

1.2 Tijdens het BO Brainport van 27 mei jl. is gesproken over bijdragen van het Rijk en andere partijen.

In het BO MIRT van 8 januari 2026 is vanwege het regio-overstijgende belang afgesproken om samen met het rijk een deep dive te organiseren over de exploitatieopgave voor de noodzakelijke schaa sprong voor OV en de gedeelde verantwoordelijkheid hierin. U bent hierover geïnformeerd via een [Statenmededeling](#). In twee sessies is deze deep dive in het voorjaar van 2026 uitgevoerd en is opgewerkt naar besluitvorming in het BO Brainport van 27 mei 2026. U bent over deze uitkomsten geïnformeerd via een statenmededeling. Onze inzet was om het Rijk mee te laten betalen aan de aanvullende exploitatiemiddelen voor de Brainportlijnen. Uit het BO Brainport is duidelijk geworden dat dit voor het ministerie van I&W op dit moment lastig is vanwege de herprioritering van het mobiliteitsfonds. Er is nog wel een opening geboden om later dit jaar hierover door te praten in het BO-Leefomgeving en BO MIRT maar dit is te laat om nog mee te nemen in het aanbestedingstraject van de concessie Zuidoost-Brabant.

Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS : 6340812

PS : 6349046

Daarom is nu het voorstel om het volledige bedrag van € 6 miljoen per jaar voor concessie Zuidoost Brabant vanuit provinciale middelen beschikbaar te stellen. Er blijft dan nog steeds een bedrag over van €4 miljoen per jaar voor de lijnen in concessie Oost. Mocht er vanuit het Rijk toch nog mogelijkheden komen om mee te financieren dan zou dit ingezet kunnen worden op de lijnen in concessie Oost. Dit wordt dan meegenomen in de uitwerking en besluitvorming over deze middelen in de tweede helft van 2027.

Met dit Statenvoorstel geven we tevens uitvoering aan motie [M29-2026](#) openbaar vervoer schaa sprong Brainportregio. De extra exploitatielasten zijn met dit voorstel duidelijk en hierover is ook intensief overleg geweest met het Rijk. Dit is nu vertaald in een voorstel voor aanvullende middelen voor concessie Zuidoost-Brabant. Voor concessie Oost-Brabant volgt dit op een later moment in de nieuwe bestuursperiode (zie ook 1.5 voor nadere toelichting).

1.3 Zonder extra budget kunnen er geen Brainportlijnen gaan rijden.

Alleen met een aanvullende budget van €6 miljoen per jaar is het mogelijk om ook de Brainportlijnen te laten rijden in concessie Zuidoost-Brabant. De exploitatie van de Brainportlijnen dekken uit het bestaande concessiebudget betekent dat er forse keuzes moeten worden gemaakt in de rest van de regio met alle gevolgen voor bereikbaarheid van de gehele regio. Dit is niet in lijn met het bestuursakkoord wat uitgaat van een openbaar vervoer als een basisvoorziening én alternatief voor de auto en wat ook uitgaat van het meegroeien van OV met de schaa sprong in de regio's. Dit is belangrijk, zodat Brabant bereikbaar blijft en mensen kunnen meedoen aan de samenleving. Het bekostigen van de schaa sprong ten koste van ander OV in de regio zou juist leiden tot minder draagvlak voor deze schaa sprong. Een andere optie die is onderzocht is om de tarieven in Zuidoost Brabant te verhogen. Maar om tot het benodigd budget te komen moeten de tarieven in de gehele concessie Zuidoost-Brabant zeer fors stijgen (2 tot 2,5 keer zo hoog dan nu). Ook zou dit in strijd

zijn met de afspraken uit het bestuursakkoord, waarin is afgesproken dat de prijs van buskaartjes niet verder verhoogd wordt met uitzondering van een inflatiecorrectie.

Een andere optie zou nog kunnen zijn om een toeslag te hanteren op de Brainportlijnen maar dit levert maar zeer beperkt budget op en belast dezelfde partijen (werkgevers) als waarmee we al vervolgafspraken willen maken rondom het geven van opbrengstgaranties.

Dit betekent dat als er geen extra exploitatiemiddelen beschikbaar komen vóór de start van de aanbesteding (uiterlijk oktober 2026) de Brainportlijnen niet opgenomen kunnen worden in het ontwerp Programma van Eisen (PvE) van de concessie Zuidoost-Brabant. Hiermee zijn er geen goede OV verbindingen naar de werklocaties aan de westflank van Eindhoven waaronder BIC-Noord. In het TAM(Tijdelijke Alternatieve Maatregelen) omgevingsplan BIC-Noord is de afspraak gemaakt dat 30% van de werknemers met het OV kan en gaat reizen. Als dit niet mogelijk is, zullen deze werknemers toch met de auto moeten reizen waarmee het wegennet extra wordt belast. De bereikbaarheid van de Brainportregio zal hierdoor verslechteren en daarmee ook de concurrentiepositie. Ook heeft dit effect op de leefbaarheid in deze regio. Bovendien zijn de grote investeringen in de OV-infrastructuur hierdoor overbodig en zijn we onbetrouwbaar naar onze partners (zowel richting gemeenten in de regio als het bedrijfsleven zoals ASML). De afgesproken investeringen van €129 miljoen (waarvan door het Rijk €63 miljoen wordt bijgedragen) in infrastructuur voor de Brainportlijnen uit het Beethovenconvenant komen hiermee ook ter discussie te staan. Want waarom zou je investeren in infrastructuur voor Brainportlijnen als er vervolgens geen bussen overheen kunnen rijden.

Dit voorstel geeft voorts uitvoering aan motie [M57-2026](#) OV en bereikbaarheid als harde voorwaarde voor de Brainportgroei. In het gehele proces rondom de Brainportdeal en het Beethovenconvenant zijn we voortdurend in gesprek met al onze partners over de te nemen stappen en de gevolgen, ook voor mobiliteit. Hieronder valt ook de afspraak dat minimaal 30% van de werknemers naar BIC-Noord met OV reist. Maar deze afspraak vergt ook extra inzet van exploitatiemiddelen waar invulling aan wordt gegeven met dit voorstel.

1.4 Besluitvorming over extra OV middelen voor de Brainportlijnen in concessie Zuidoost-Brabant is nu noodzakelijk en kan niet later.

Een PS-besluit uiterlijk in oktober 2026 is noodzakelijk om de extra middelen toe te kunnen voegen aan het beschikbare budget in het ontwerp PvE voor de aanbesteding Zuidoost-Brabant . Dat heeft te maken met de volgende punten:

- Hierdoor kunnen de vervoerders vanaf het begin van de aanbesteding van de concessie een optimaal geïntegreerd OV netwerk inclusief Brainportlijnen in hun bieding opnemen. De lijnen in het netwerk hebben enorme onderlinge afhankelijkheden. Op deze manier is er ook maximale marktspanning op de uitvraag voor de Brainportlijnen en

Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS : 6340812

PS : 6349046

worden deze lijnen tegen de meest gunstige voorwaarden én laagste risico's aangeboden.

- Met de gevraagde €6 miljoen per jaar voor concessie Zuidoost kunnen we een basisaanbod uitwerken voor de Brainportlijnen. Hiermee kunnen we ook de betrokkenheid bij en van de partners vergroten en aanvullende afspraken met het bedrijfsleven maken over (garanties voor) afname van OV voor werknemers. Dit is namelijk nodig om ook in de startfase zo goed mogelijk OV te kunnen bieden en risico's te beperken. Deze afspraken kunnen dan in de periode oktober 2026 – juni 2027 worden gemaakt.

Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS : 6340812

PS : 6349046

Het bovenstaande betekent dat we nu duidelijkheid moeten hebben voor de Brainportlijnen die vallen in concessie Zuidoost-Brabant. Voor deze lijnen is een extra exploitatiebudget van € 6 miljoen nodig. Het huidig exploitatiebudget van de concessie Zuidoost-Brabant is €41 miljoen per jaar, dus € 6 miljoen extra is een verhoging van 13%. Alleen met dit budget is het mogelijk om vanaf de start van de nieuwe concessie een kwalitatief goed netwerk aan Brabantliners uit te vragen en een eerste stap zetten in een trambus verbinding. Dit moet nu bij het ontwerp PvE omdat hierdoor de markt al het totale budget weet en start met een uitwerking van het lijnennetwerk inclusief Brainportlijnen. Als je dit pas zou doen bij het definitief PvE (bij verschijnen bestek halverwege 2027) dan is hier onvoldoende tijd voor en kan de vervoerder geen goed integraal aanbod doen wat dus leidt tot minder vervoer voor dezelfde middelen.

Het naar achteren schuiven van het ontwerp PvE voor Zuidoost om meer tijd te hebben voor de besluitvorming over de financiën, ook eventueel met een nieuw bestuur, is niet mogelijk, omdat daarmee dan de hele aanbestedingsplanning opschuift en de implementatietijd van de concessie te kort wordt. De risico's in zowel het aanbestedingsproces als in het implementatietraject van een nieuwe concessie nemen daardoor aanzienlijk toe. De huidige concessie Zuidoost-Brabant kan daarnaast niet worden verlengd.

1.5 Besluitvorming voor extra OV middelen voor de Brainportlijnen in de concessie Oost is pas later aan de orde

Een deel van de Brainportlijnen verbindt de regio vanuit het Noordoost en Westen van Brabant met de westflank van Eindhoven. Deze lijnen vallen onder concessie Oost-Brabant. In de aanbesteding van deze concessie was al de mogelijkheid geboden om Brainportlijnen aan te bieden richting de Brainportregio binnen het totale concessiebudget. Van deze mogelijkheid is door Arriva echter in haar bieding geen gebruik gemaakt. Als de provincie voor deze lijnen extra middelen beschikbaar wil stellen zal daarom de concessie gewijzigd moeten worden. Dit kan niet vooruitlopend of parallel aan de aanbesteding van Zuidoost Brabant om een gelijk speelveld te houden. We kunnen niet in gesprek gaan met Arriva over de Brainportlijnen terwijl deze ook onderdeel uitmaken van een lopende aanbesteding. Dit betekent dat besluitvorming over het benodigd budget voor de Brainportlijnen in concessie Oost-Brabant pas vanaf

tweede helft 2027 nodig is. Vervolgens kunnen gesprekken hierover met Arriva pas starten als de concessie Zuidoost Brabant is gegund (eind 2027/begin 2028).

Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS : 6340812

PS : 6349046

Dit betekent dat we op een later moment in gesprek treden met Arriva om hierover aanvullende afspraken te maken. Dit gebeurt dan niet meer onder marktspanning en zorgt ervoor dat we minder vervoer krijgen voor het beschikbare budget.

2.1 Er wordt een structureel beroep gedaan op de algemene middelen, maar er komt een éénmalige meevaller voor OV aan.

Er wordt nu een beroep gedaan op de algemene middelen van structureel €6 miljoen per jaar. OV-exploitatie gaat over structurele basistaken en daarom moeten deze taken vanuit gezond financieel beleid ook structureel op de meerjarige begroting geborgd zijn.

Er komen echter éénmalig extra rijksmiddelen vanuit het ministerie van I&W beschikbaar als compensatie voor de lagere rijksbijdrage aan reizigersopbrengsten voor de studenten OV-kaart (SOV). Bij de Perspectiefnota 2026 is al door de Staten besloten om deze lagere opbrengsten Studenten OV-kaart (SOV) voor de komende concessies te compenseren via een storting in de reserve OV. Voor de provincie Noord-Brabant gaat dit om een bedrag van ongeveer €27 miljoen. Deze middelen komen conform de afspraak bij de Perspectiefnota 2026 ten gunste van de algemene middelen.

Kanttekeningen

1.1 Ook als er heel veel reizigers gebruik gaan maken van deze Brainportlijnen zijn extra exploitatiemiddelen nodig.

OV-exploitatie vergt altijd inzet van provinciale middelen. Ondanks dat er rekening gehouden wordt met extra reizigersopbrengsten, vraagt de exploitatie van deze Brainportlijnen (frequenties en routes) gedurende de hele concessieperiode om extra budget. De gehele periode gaat dit om gemiddeld €6 miljoen per jaar extra (inclusief effecten van ingroei en geleidelijke uitbreiding). In het begin is er meer budget nodig om de lijnen te rijden omdat de reizigersaantallen dan nog moeten groeien en de grote ruimtelijke en economische ontwikkelingen nog van de grond moeten komen. Er is in de beginperiode geen tegenspins en dus rijden de bussen (bijna) leeg terug en de afstanden zijn lang. Maar naar mate er meer woningen gerealiseerd worden, de infrastructuur op orde is en flankerend beleid van de grond komt zullen de reizigersaantallen steeds groter worden. Dan moet ook de frequentie en bediening uitgebreid worden (dit kan dan binnen dezelfde exploitatiemiddelen). Met groei van het gebruik is blijft daarom de gevraagde €6 miljoen nodig. De capaciteit van een bus is immers beperkt, dus als er meer reizigers komen moeten er ook weer meer bussen gaan rijden.

1.2 Uitstel van de besluitvorming tot het nieuwe bestuursakkoord heeft grote gevolgen en risico's, zowel financieel als inhoudelijk.

Openbaar vervoer aan de westzijde van Eindhoven is cruciaal voor de bereikbaarheid van de regio en onder andere BIC-Noord waar ASML gaat uitbreiden. Zonder OV wordt de druk op andere modaliteiten zoals de auto groot en loopt het systeem nog meer vast rondom de werklocaties in dit gebied. Ook voldoen we in deze situatie niet aan de afspraak om een goede OV voorziening aan te bieden zodat 30% van de werknemers van BIC-Noord met het OV naar het werk kan reizen. Uitstel betekent dat er geen Brainportlijnen opgenomen worden in het ontwerp PvE en er veel inspraakreacties op deze aanbestedingsstukken worden verwacht vanuit de bedrijven, gemeenten en de regio over het ontbreken van goede OV bereikbaarheid van de westflank van Eindhoven. Dit heeft ook invloed op de MIRT verkenning A2/N2 inclusief de infrastructuur voor de Brainportlijnen. Als er geen middelen zijn voor exploitatie van de Brainportlijnen kan de realisatie van de infrastructuur voor de Brainportlijnen in twijfel worden getrokken. Mogelijk worden dan beschikbare middelen vanuit Beethoven ingetrokken door het Rijk.

Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS : 6340812

PS : 6349046

Financiën

De budgetten voor de OV concessies zijn onderdeel van het begrotingsprogramma 08 Basisinfrastructuur Mobiliteit en vanwege het borgen van de continuïteit autonoom en structureel op de meerjarige begroting geraamd.

Voor de concessie Zuidoost-Brabant is vanaf 2029 jaarlijks een concessiebudget van ruim €41 miljoen per jaar beschikbaar (prijspeil 2026). Met deze extra exploitatiemiddelen stijgt het concessiebudget naar € 47 miljoen per jaar.

Klimaat

Zero emissie OV levert een positieve bijdrage aan het realiseren van de doelstellingen op het gebied van mobiliteit uit het klimaatakkoord en de Brabantse Energieagenda 2030. Het uitbreiden van het aanbod aan OV zorgt ervoor dat er ook meer gebruik gemaakt wordt van het OV. Met name nieuwe reizigers zorgen vaak voor een vermindering van autokilometers. Met uitbreiding van het OV budget wordt met zero emissiebusen nog meer OV aangeboden, meer OV reizigers vervoerd en minder autokilometers gemaakt.

Europese en internationale zaken

Voor de aanbesteding van de concessie Zuidoost Brabant wordt een Europese aanbestedingsprocedure doorlopen.

Planning

Een PS besluit over de aanvullende middelen voor concessie Zuidoost Brabant is nodig voordat het ontwerp-PvE van de OV concessie eind oktober door GS wordt vastgesteld. Op die manier kan het extra budget nog mee in het ontwerp PvE, waarop vervoerders hun bieding gaan baseren. Gedeputeerde Staten informeren uw Staten over het vaststellen van het PvE.

Datum

23 juni 2026

Documentnummer

GS : 6340812

PS : 6349046

Nog voor de zomervakantie dit jaar besluiten we over de aanbestedingsstrategie waarin ook een stukje over de Brainportlijnen is opgenomen. Wij informeren uw Staten hierover met een Statenmededeling.

De voorgestelde planning is dan:

- 28 augustus 2026: een informerende themabijeenkomst over de Aanbestedingsstrategie en Brainportlijnen.
- 2 oktober 2026: een oordeelsvormende themabijeenkomst over het Statenvoorstel van de Brainportlijnen
- 16 oktober 2026: de besluitvorming door uw Staten.

Bijlagen

Geen.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

mr. I.R. Adema

drs. G.H.E. Derks MPA