

Urban Matters,  
People Matter



# Behoefteonderzoek openbaar toegankelijk vervoer Helmond

Eindrapportage



# **Behoefteonderzoek openbaar toegankelijk vervoer Helmond**

Eindrapportage

Lieke Fransen, Frits Verhees

14 december 2022

## Begrippen

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| Bus Rapid Transit (BRT)              | De Bus Rapid Transit (BRT) is een bussysteem waarbij met een hoge frequentie en een hoge snelheid gereden wordt. Dit levert betrouwbare reistijden gecombineerd met hoge vervoerscapaciteit. Dit biedt comfort en is goed herkenbaar als hoogwaardig vervoerproduct. (bron: KiM) |
| Lichte Elektrische Voertuigen (LEVs) | Onder lichte elektrische voertuigen verstaan we lichte, elektrisch aangedreven voertuigen waarmee relatief kleine afstanden kunnen worden afgelegd. (bron: SWOV)   |
| Openbaar toegankelijk vervoer        | Onder openbaar toegankelijk vervoer verstaan we in deze studie openbaar vervoer en deelmobiliteit.   |
| Openbaar vervoer                     | Onder openbaar vervoer verstaan we in deze studie bus- en treinvervoer dat voor iedereen toegankelijk is.  |
| Vraagafhankelijk vervoer             | Openbaar vervoerdiensten die enkel rijden als reizigers vooraf hun vraag aangeven / reserveren.  |
| Vraaggestuurd vervoer                | Vraaggestuurd vervoer is gericht op de bevrediging van de vraag naar vervoer. Er zijn verschillende soorten vraaggestuurd vervoer. Haltedefinitie, dienstregeling en routeplanning zijn de onderscheidende hoofdkenmerken.   |

# Inhoudsopgave

|  |           |    |
|--|-----------|----|
| <b>Begrippen</b>   | <b>3</b>  |    |
| <b>1. Inleiding</b>  | <b>6</b>  |    |
| 1.1 Aanpak   | 6         |    |
| 1.2 Leeswijzer   | 8         |    |
| <b>2. Openbaar vervoer en deelmobiliteit in Helmond</b>    | <b>9</b>  |    |
| 2.1 Aanbod openbaar vervoer                                | 9         |    |
| 2.2 Gebruik openbaar vervoer                               | 14        |    |
| 2.3 Vergelijking openbaar vervoer met vergelijkbare steden |           | 17 |
| 2.4 Aanbod mobiliteitsdiensten                             | 21        |    |
| 2.5 Gebruik mobiliteitsdiensten                            | 23        |    |
| <b>3. Behoeftte aan openbaar toegankelijk vervoer</b>      | <b>25</b> |    |
| 3.1 Samenvatting rapportage I&O Research (Bijlage B)       |           | 25 |
| <b>4. Serviceproviders</b>                                 | <b>27</b> |    |
| 4.1 Serviceproviders openbaar vervoer in Helmond           |           | 27 |
| 4.1.1 Nederlandse Spoorwegen                               | 27        |    |
| 4.1.2 Hermes (Bravo)                                       | 29        |    |
| 4.2 Serviceproviders deelmobiliteit in Helmond             |           | 30 |
| 4.2.1 GoAbout  | 30        |    |
| 4.2.2 Amber  | 31        |    |
| 4.2.3 Greenwheels  | 31        |    |
| 4.2.4 Hely   | 31        |    |
| 4.2.5 Go Sharing   | 32        |    |
| <b>5. Ontwikkelingen en Beleid</b>                         | <b>33</b> |    |
| 5.1 Beleidscontext   | 33        |    |
| 5.1.1 Nationaal  | 33        |    |
| 5.1.2 Provinciaal  | 36        |    |
| 5.1.3 Regionaal  | 37        |    |
| 5.1.4 Lokaal   | 40        |    |
| 5.2 Mobiliteitsvernieuwing, maatschappij en techniek       |           | 42 |
| 5.2.1 Covid  | 42        |    |
| 5.2.2 Technologie en maatschappij                          | 43        |    |
| <b>6. Sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen</b>        | <b>46</b> |    |
| 6.1.1 Sterkten (positief, interne herkomst)                | 47        |    |
| 6.1.2 Kansen (positief, externe herkomst)                  | 47        |    |
| 6.1.3 Zwakten (negatief, interne herkomst)                 | 48        |    |

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| 6.1.4     | Bedreigingen (negatief, externe herkomst)     | 48        |
| <b>7.</b> | <b>Scenario's</b>                             | <b>50</b> |
| 7.1       | Vraag- en aanbodontwikkeling                  | 50        |
| 7.1.1     | Aanbod  | 50        |
| 7.1.2     | Vraag   | 52        |
| 7.2       | Scenario's                                    | 52        |
| 7.2.1     | Scenario 1: 'Business as Usual'               | 52        |
| 7.2.2     | Scenario 2: 'Vraaggestuurde Boost'            | 53        |
| 7.2.3     | Scenario 3: 'Regionaal Top-ov'                | 54        |
| <b>8.</b> | <b>Aanbevelingen</b>                          | <b>56</b> |
|           | <b>Bijlage A. Geraadpleegde bronnen</b>       | <b>59</b> |
|           | <b>Bijlage B. Rapportage I&amp;O Research</b> | <b>60</b> |

# 1. Inleiding

Op 9 november 2021 heeft de gemeenteraad van Helmond de motie aangenomen om een voorstel uit te werken voor een onderzoek naar de korte en lange termijnbehoefte aan openbaar vervoer (ov) bij de inwoners van Helmond. De vraagstelling van de gemeenteraad is nader uitgewerkt en enigszins verbreed:

*Openbaar vervoer in het jaar 2000 (verleden), 2020 (corona) en 2040 (toekomst) geven drie zeer verschillende beelden, waarin het openbaar vervoer heel anders is/wordt beleefd. Zaak is om enerzijds de huidige behoefte in kaart te brengen, waarbij we rekening houden met de actuele ontwrichtingen door corona. Anderzijds moeten we de toekomstige behoefte in beeld brengen, ook op basis van de ontwikkelingen en trends die we zien in onze regio en maatschappij als geheel.*

## Doel van het onderzoek

Het doel van dit onderzoek is om inzichtelijk te maken wat de behoefte aan en het aanbod van het openbaar toegankelijk vervoer in Helmond is, nu en in scenario's voor de toekomst. De inzichten van dit onderzoek worden door de gemeente gebruikt om richting te geven aan de ontwikkelingen van het mobiliteitssysteem van Helmond, in verbinding met haar regio.

## Scope van het onderzoek

De focus van het onderzoek is de korte (2022-2025) en lange (2030-2040) termijnbehoefte aan openbaar toegankelijk vervoer bij de verschillende relevante doelgroepen in Helmond en op basis van trends, ontwikkelingen en ingezet beleid van overheden. Naast het trein- en bussysteem, richt dit onderzoek zich ook op deelmobiliteit en vormen van vraaggestuurd en flexibel vervoer. Hoe de behoefte aan openbaar vervoer ingevuld moet worden, ligt buiten de scope van dit onderzoek.

AT Osborne en I&O Research hebben in opdracht van gemeente Helmond het onderzoek uitgevoerd naar openbaar toegankelijk vervoer in Helmond. De resultaten van dit onderzoek zijn in deze rapportage weergegeven.

## 1.1 Aanpak

De hoofdvraag van dit onderzoek is als volgt:

*Wat is de behoefte aan openbaar toegankelijk vervoer op de korte (2022-2025) en lange (2030-2040) termijn bij de verschillende relevante doelgroepen in Helmond, mede gelet op ontwikkelingen en trends in aanbod en beleid?*

Om deze hoofdvraag te beantwoorden, hebben we de volgende deelvragen geformuleerd:

1. In welke mate hebben de bewoners, bedrijven, instellingen en bezoekers in Helmond behoefte aan openbaar toegankelijk vervoer op korte en lange termijn?
2. In welke mate zijn werkgevers (inclusief onderwijsinstellingen en andere voorzieningen in de stad) bereid om gebruik van alternatieve vervoerswijzen voor de (eigen) auto te stimuleren?
3. Hoe is het huidige gebruik van openbaar vervoer in Helmond, mede in vergelijking tot vergelijkbare steden?
4. Welke trends en ontwikkelingen zien we in de maatschappij en beleid en welke invloed hebben deze trends en ontwikkelingen op de vraag naar en het aanbod van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond?
5. Welke ontwikkelingen zien belangrijke aanbieders van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond ten aanzien van de vraag naar en het aanbod van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond op korte en lange termijn?



6. Welke vormen van openbaar toegankelijk vervoer zullen zich in de toekomst aandienen in Helmond op korte en lange termijn?
7. Welke scenario's zijn er denkbaar bij het bij elkaar brengen van de vraag naar en het aanbod van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond op korte en lange termijn?

De onderdelen van deze rapportage en de onderlinge samenhang zijn gepresenteerd in onderstaand schema (Figuur 1). In grijs de referentie naar de bijbehorende deelvragen van het onderzoek.



Figuur 1 - Onderdelen onderzoek en onderzoeksvragen

Na opdrachtverlening zijn de volgende stappen doorlopen:

1. Startgesprek met de opdrachtgever en het projectteam AT Osborne/I&O Research. Tijdens dit gesprek is de planning besproken en heeft afstemming plaatsgevonden over de invulling van de opdracht. Naast het bespreken van de inhoud van en operationele vragen rondom de te verspreiden vragenlijsten onder bewoners, bezoekers, bedrijven en instellingen, is daartoe een lijst samengesteld van de te interview partijen en de te bestuderen documenten.
2. Start bureaustudie op basis van de afgestemde lijst met documenten en aanvullend online onderzoek.
3. Gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van overheden, aanbieders van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond en inhoudelijk experts. Voor de complete lijst van gesproken personen verwijzen we naar Bijlage A.
4. De input vanuit de bureaustudie en de gesprekken, eveneens als de begeleiding van onze opdrachtgever in voortgangsoverleggen is verwerkt in conceptrapportages.
5. De conceptrapportages zijn voorgelegd aan de opdrachtgever. Op basis van een feedbacksessie en de review zijn de resultaten verwerkt in deze eindrapportage.

Kortom, de opbrengsten van het onderzoek worden integraal gepresenteerd in deze rapportage. Het volledige onderzoek van I&O Research ter beantwoording van deelvragen 1 en 2 is in Bijlage B opgenomen.

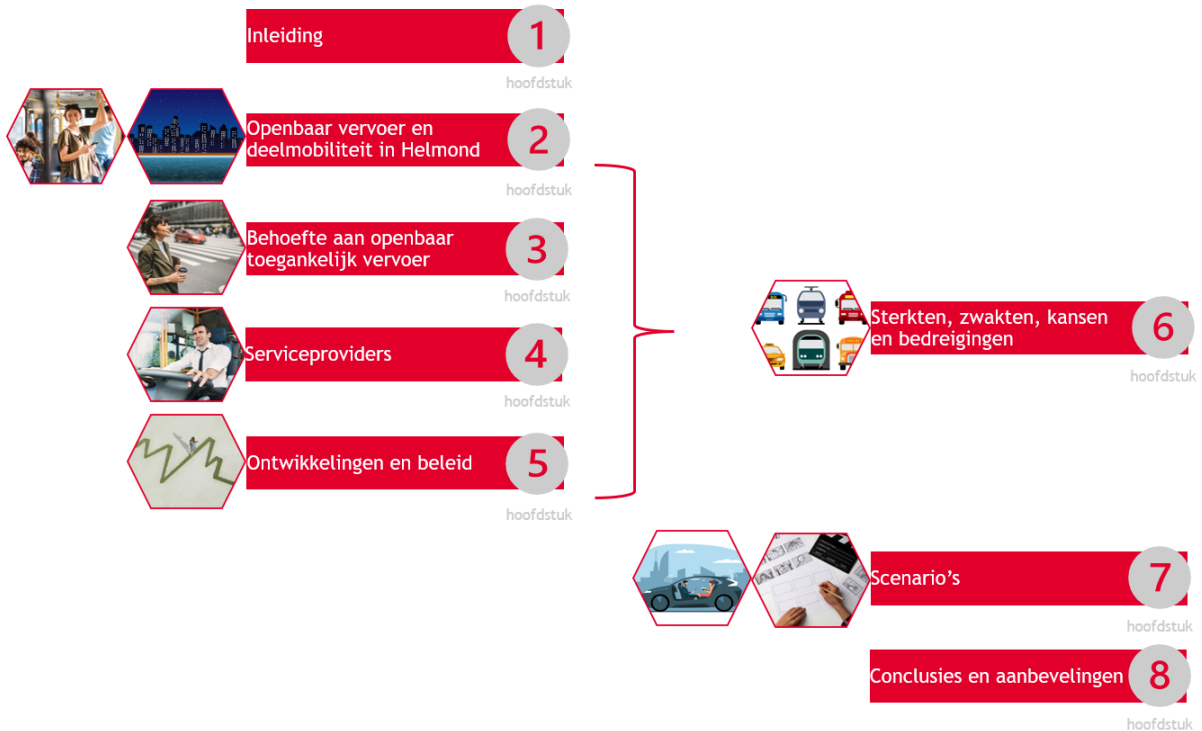


## 1.2 Leeswijzer

Dit rapport is verder als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 geven we inzicht in de huidige situatie van het openbaar toegankelijk vervoer in Helmond. In hoofdstuk 3 is een samenvatting van de behoefte aan openbaar toegankelijk vervoer in Helmond op basis van het onderzoek van I&O Research opgenomen. Zie voor de uitgebreide rapportage Bijlage B. In hoofdstuk 4 gaan we in op de ontwikkelingen die de verschillende serviceproviders van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond zien. In hoofdstuk 5 beschrijven we de ontwikkelingen in beleid op nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal niveau, en de ontwikkelingen in techniek en maatschappij. Deze vier hoofdstukken komen samen in hoofdstuk 6, waarin we middels een SWOT-analyse van het aanbod van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond, de sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen voor het aanbod van openbaar toegankelijk vervoer in de toekomst beschrijven.

Dit rapport sluit af met de uitwerking van drie geselecteerde scenario's waarin de vraag naar en het aanbod van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond in de toekomst samenkomen (hoofdstuk 7) en aanbevelingen voor het vervolg (hoofdstuk 8).

De samenhang van het rapport is gevisualiseerd in onderstaande figuur (Figuur 2).



Figuur 2 - Samenhang hoofdstukken rapportage

## 2. Openbaar vervoer en deelmobiliteit in Helmond

In dit hoofdstuk beschrijven we de huidige situatie van het openbaar vervoer en deelmobiliteit in Helmond. Tevens maken we op basis van objectieve informatie over het treinvervoer en het busnetwerk een vergelijking met het openbaar vervoer in vergelijkbare<sup>1</sup> steden: Purmerend, Oss en Hengelo.

### 2.1 Aanbod openbaar vervoer

In het huidige aanbod openbaar vervoer in Helmond onderscheiden we regulier busvervoer, vraagafhankelijk busvervoer en de trein. Daarnaast zet gemeente Helmond actief in op de ontwikkeling van vraaggestuurd (openbaar) vervoer en zelfrijdende shuttles (FABULOS). Voor het aantal inwoners heeft Helmond relatief veel treinstations. Deze fungeren, samen met het bussysteem volgens de klassieke definitie van openbaar vervoer (zie kader hieronder) als het netwerk van openbaar vervoer. Dit netwerk wordt alsmaar meer verrijkt en ontwikkeld met nieuwe concepten van vervoer. In deze paragraaf schetsen we het huidige aanbod van openbaar vervoer in Helmond.

#### Wat verstaan we onder openbaar vervoer?

Volgens artikel 1 van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) is openbaar vervoer “voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig”.

De grenzen van openbaar vervoer vervagen. Het mobiliteitssysteem is aan verandering onderhevig. De deur-tot-deurreis komt alsmaar meer centraal te staan, naast de leefbaarheid, bereikbaarheid en toekomstbestendigheid van de fysieke leefomgeving. Kortom, het mobiliteitssysteem is in transitie. Daarbij verandert ook de positie van openbaar vervoer in het systeem en de invulling die we daaraan geven.

#### Helmond, een stad met vier treinstations

Helmond heeft vier treinstations: Helmond, Helmond Brandevoort, Helmond t’ Hout en Helmond Brouwhuis op het spoor tussen Eindhoven en Venlo. Op de stations Helmond Brandevoort, Helmond t’ Hout en Helmond Brouwhuis stoppen enkel sprinters; Op station Helmond stoppen zowel sprinters als de intercity. In provincie Noord-Brabant reist men per spoor met Nederlandse Spoorwegen (NS) als concessiehouder van het hoofdtrainnet van Nederland. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is hier als concessieverlener voor verantwoordelijk.

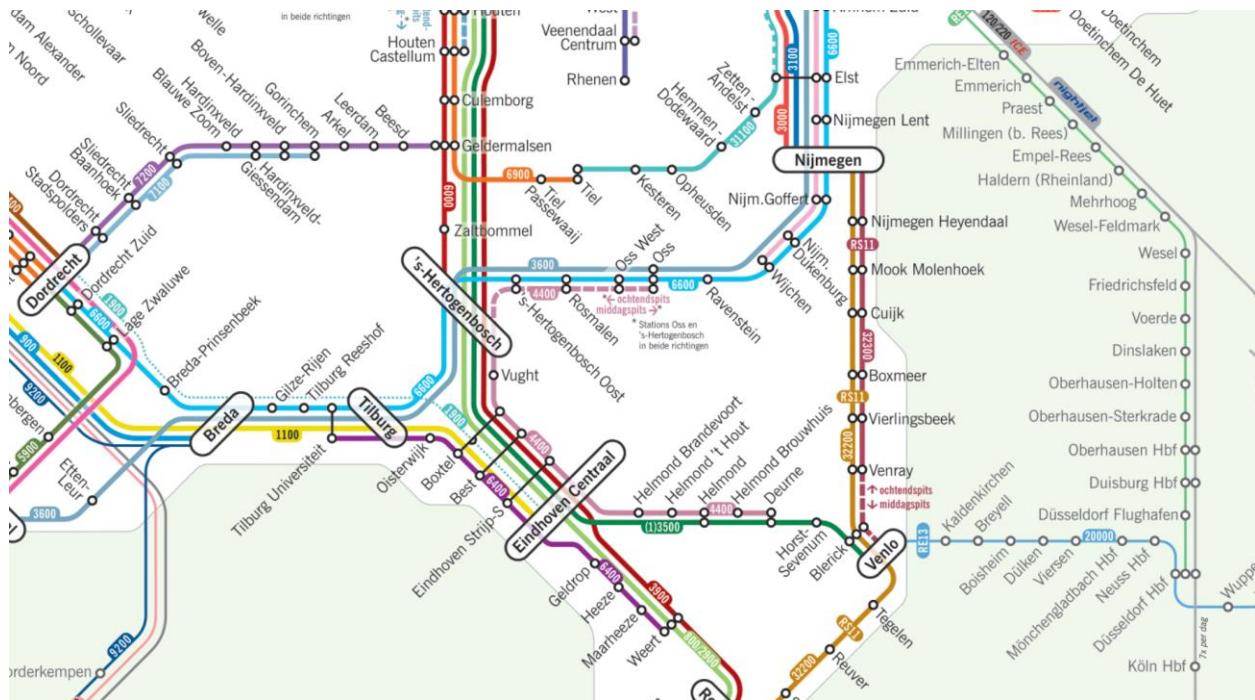
De reguliere dienstregeling van NS vanaf en naar station Helmond ziet er overdag op werkdagen als volgt uit:

- Intercity:
  - Twee keer per uur richting Venlo, via Deurne, Horst-Sevenum en Blerick; en
  - Twee keer per uur richting Schiphol, via Eindhoven, ’s-Hertogenbosch, Utrecht Centraal en Amsterdam Zuid.
- Sprinter:
  - Twee keer per uur richting Oss en/of ’s-Hertogenbosch, via Helmond t’ Hout, Helmond Brandevoort, Eindhoven Centraal, Eindhoven Strijp-S, Best, Boxtel, Vught (en ’s-Hertogenbosch); en
  - Twee keer per uur richting Deurne, via Helmond Brouwhuis.

---

<sup>1</sup> Vergelijkbaar met Helmond op basis van aantal inwoners en de nabijheid bij een grotere stad en de aanwezigheid van meerdere stations binnen de stadsgrenzen.

Zie voor een visualisatie van deze verbindingen Figuur 3.



Figuur 3 - Helmond op de spoorkaart NS 2022

### Busnetwerk

Helmond heeft naast de goede ontsluiting met de trein ook een busnetwerk. Voor regulier busvervoer van en naar Helmond zijn de buslijnen Bravodirect 320, Bravo streeklijnen 23, 24, 25 en 26 en Buurtbus 261 beschikbaar. Binnen Helmond zijn naast bovengenoemde lijnen ook de stadslijnen 51 (Eeuwsels), 52 (Rijpelberg), 53 (Straakven), 54 (Brouwhuis), 55 (Stiphout) en 150 (Mierlo-Hout) beschikbaar. Stadslijnen 51 en 150 worden gereden met een grote bus. De overige stadslijnen worden uitgevoerd met achtpersoonsbussen. Onder de vlag van Bravo verzorgt Hermes het reguliere busvervoer in Zuidoost-Brabant als concessiehouder van de concessie Zuidoost-Brabant. Deze concessie loopt initieel tot en met 2026 (mogelijk wordt de periode verlengd). De provincie Noord-Brabant is concessieverlener van het regionaal busvervoer en daarmee verantwoordelijk voor het regionaal busvervoer. In Tabel 1 is de dienstregeling van het busvervoer gepresenteerd en in Figuur 4 zijn deze lijnen gevisualiseerd.

Tabel 1 – Buslijnen en frequentie Bravo (Hermes) van, naar en in Helmond (bron: Hermes, oktober 2022)

| Buslijn            |   | Frequentie ma-vrij   | Frequentie za-zo   |
|--------------------|---|--|--|
| <b>Bravodirect</b> | Bravodirect is de naam voor snelle, frequente en directe buslijnen                              |  |  |
| 320                | Helmond Station-Eindhoven Station, via Asten, Someren, Lierop, Mierlo, Geldrop                  | Tijdstip: 6:30-23:00 uur<br>Frequentie: 2 keer per uur; 1 keer per uur (v.a.19:00 uur) | Tijdstip: 8:00-19:00 uur (za); 9:00-19:00 uur (zo)<br>Frequentie: 1 keer per uur |
| <b>Streeklijn</b>  | Een streekbus rijdt tussen steden en dorpen.  |  |  |
| 23                 | Helmond Station-Boxmeer Station, via Bakel, Milheeze, De Rips, Westerbeek, Oploo, Sint Anthonis | Tijdstip: 6:00-22:00 uur<br>Frequentie: 1 keer per uur; 2 keer per uur (spits)         | Tijdstip: 9:00-20:00 uur<br>Frequentie: 1 keer per 2 uur                         |
| 24                 | Helmond Station-Eindhoven Station, via Geldrop, Mierlo  | Tijdstip: 6:00-19:00 uur   | Tijdstip: 9:00-17:00 uur<br>Frequentie: 1 keer per uur                           |

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| 25   | Helmond Station-Gemert Pastoor Poellplein, <i>via Beek en Donk, Aarle-Rixtel</i>       | Frequentie: 1 keer per uur; 2 keer per uur (spits)<br>Tijdstip: 7:00-20:00 uur<br>Frequentie: 1 keer per uur | Tijdstip: 9:00-19:00 uur (za); 11:00-19:00 uur (zo)<br>Frequentie: 1 keer per uur |
| 26   | Helmond Station-Gemert Pastoor Poellplein  | Tijdstip: 6:00-18:00 uur<br>Frequentie: 1 keer per uur; 2 keer per uur (spits)                               | -   |
| <b>Buurtbus</b> De buurtbus zorgt ervoor dat ook dunbevolkte gebieden goed bereikbaar zijn. De buurtbus werkt precies hetzelfde als de normale bussen en ook de bushaltes zijn hetzelfde. Alleen het formaat van de buurtbus is een beetje anders; een buurtbus heeft acht zitplekken. Een kleine, maar zeer comfortabele bus. |  |  |   |
| 261  | Beek en Donk Piet van Thielplein-Helmond, <i>via Mariahout, Lieshout, Aarle-Rixtel</i> | Tijdstip: 7:00-18:00 uur<br>Frequentie: 1 keer per uur   | -   |
| <b>Stadslijn</b> Een stadslijn rijdt in en rondom de stad.   |  |  |   |
| 51   | Helmond Station-Eeuwsels, <i>via Centrum, Heipoort, Bloemvelden</i>                    | Tijdstip: 6:00-19:00 uur<br>Frequentie: 1 keer per uur; 2 keer per uur (spits)                               | -   |
| 52   | Helmond Station-Brouwhuis, <i>via Rijpelberg</i>                                       | Tijdstip: 7:00-18:00 uur<br>Frequentie: 1 keer per uur; 2 keer per uur (18:00-19:00 uur)                     | -   |
| 53   | Helmond Station-Straakven  | Tijdstip: 7:00-19:00 uur<br>Frequentie: 1 keer per uur   | -   |
| 54   | Helmond Station-Brouwhuis, <i>via Bokhorst</i>   | Tijdstip: 7:00-19:00 uur<br>Frequentie: 1 keer per uur   | -   |
| 55   | Helmond Station-Stiphout Kerk  | Tijdstip: 7:00-18:00 uur<br>Frequentie: 1 keer per uur   | -   |
| 150  | Helmond Station-'t Hout, <i>via Automotive Campus</i>                                  | Tijdstip: 7:30-10:00 uur; 13:30-17:30 uur<br>Frequentie: 2 keer per uur                                      | -   |



Figuur 4 - Buslijnen Bravo (Hermes) in Helmond op de kaart (bron: Bravo)

Voordat het huidige bussysteem tot stand kwam, was de dienstregeling volgens Hermes meer aanbodgericht. Jaren geleden waren er vier stadslijnen in Helmond met een hogere frequentie en een lage kostendekkingsgraad. Met de invoering van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) veranderde de dienstregeling. Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) werd opdrachtgever en het openbaar vervoer kreeg te maken met aanbestedingen. Het beschikbare budget voor het openbaar vervoer was beperkt en overheden en bedrijven moesten keuzes maken over waar het beschikbare budget voor werd ingezet. Inmiddels is provincie Noord-Brabant opdrachtgever voor het regionale busvervoer in Helmond.

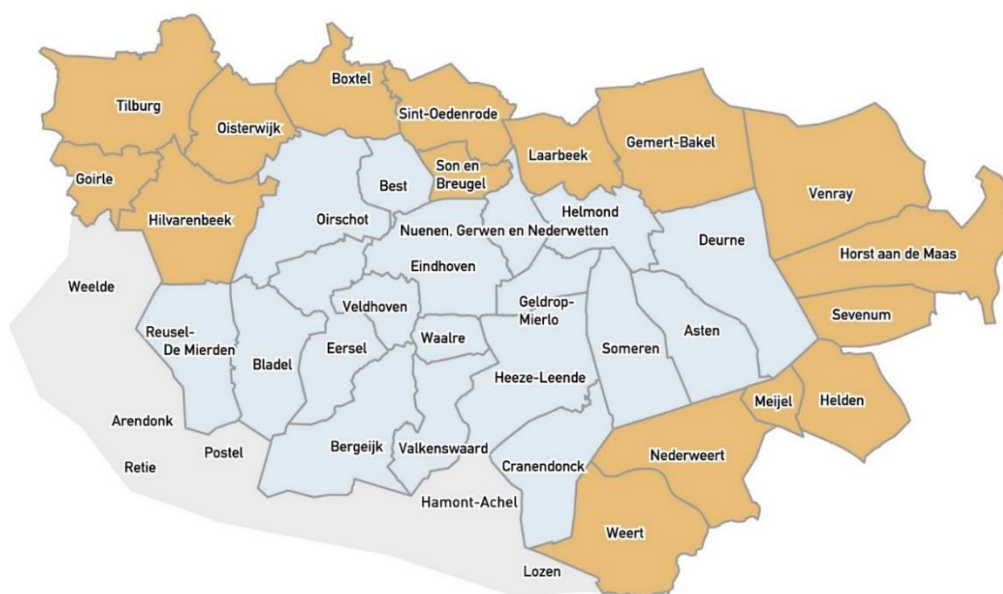
Het (maatschappelijk) geld van de provincie moet evenredig verdeeld worden. In de business case van het bussysteem in Helmond zijn de kosten, reizigersopbrengsten en de bijdrage van de provincie verwerkt.

### Vraagafhankelijk openbaar vervoer

Naast de reguliere busdiensten verzorgt Alptax Taxiservice B.V. sinds december 2013 het collectief vraagafhankelijk vervoer in gemeente Helmond. Het vervoersysteem is ook wel bekend als **Taxbus**. Taxbus is een combinatie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer van deur tot deur, bedoeld voor sociaal recreatieve doeleinden. Iedereen in Helmond kan gebruik maken van deze vervoersdienst (vast tarief van €5,05 per rit binnen Helmond). De Taxbus rijdt van zondag tot en met donderdag van 7:00 uur tot 0:00 uur en op vrijdag en zaterdag tot 1:00 uur. Voor personen met een Wmo-vervoersindicatie geldt een gereduceerd tarief. De gemeente is verantwoordelijk voor het doelgroepen vervoer en bepaalt na het indienen van een aanvraag of een inwoner in aanmerking komt voor een Wmo-vervoersindicatie. In Tabel 2 is de dienst Taxbus gepresenteerd; In Figuur 5 is de vervoersgebiedkaart van Taxbus in Helmond en omgeving zichtbaar.

Tabel 2 - Busdienst Taxbus in Helmond en omgeving (bron: Taxbus)

| Busdienst                          | Frequentie zo-do  | Frequentie vrij-za                                   |
|------------------------------------|---|--|
| <b>Taxbus</b>                      | Combinatie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer van deur tot deur, bedoeld voor sociaal recreatieve doeleinden. |  |
| Helmond en omgeving (zie Figuur 5) | Tijdstip: 7:00-00:00 uur<br>Frequentie: vraaggestuurd   | Tijdstip: 7:00-1:00 uur<br>Frequentie: vraaggestuurd |



Figuur 5 - Vervoersgebiedkaart Helmond e.o. (bron: Taxbus)



In 2017 zijn de lijnen 52, 53 en 54 vervangen door een pilot van **Bravoflex**. De pilot is gestart om ervaring op te doen met kleinschalige vraagafhankelijke vervoerconcepten in gebieden waar minder vraag naar vervoer is of waar op momenten het aantal reizigers laag is in het kader van de ov-visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' van de provincie. Bravoflex is een vraaggestuurde dienst (halte-haltevervoer), zonder vaste route en tijden, die passagiers kunnen boeken. Eind 2020 is de pilot in Helmond gestopt omdat er geen haalbare businesscase was (zie ook paragraaf 5.1.2), zijn de lijnen 52, 53 en 54 weer opnieuw ingevoerd en is een nieuwe lijn 55 gaan rijden, ondanks dat de pilot als positief is ontvangen onder de reizigers. Flexibele vraaggestuurde concepten, waarin regulier vervoer en Wmo-vervoer gecombineerd worden, bieden wel kansen voor de toekomst. Daarover moeten wel goede afspraken gemaakt worden tussen provincie, gemeente en vervoerder vanwege de verschillende verantwoordelijkheden (zie ook hoofdstuk 5), bijvoorbeeld over het gezamenlijk aanbesteden. Momenteel loopt een verkenning naar flexibel, vraaggestuurd vervoer onder de naam '**Deeltaxi 2.0**'. Deze verkenning wordt nader toegelicht in paragraaf 5.1.3.

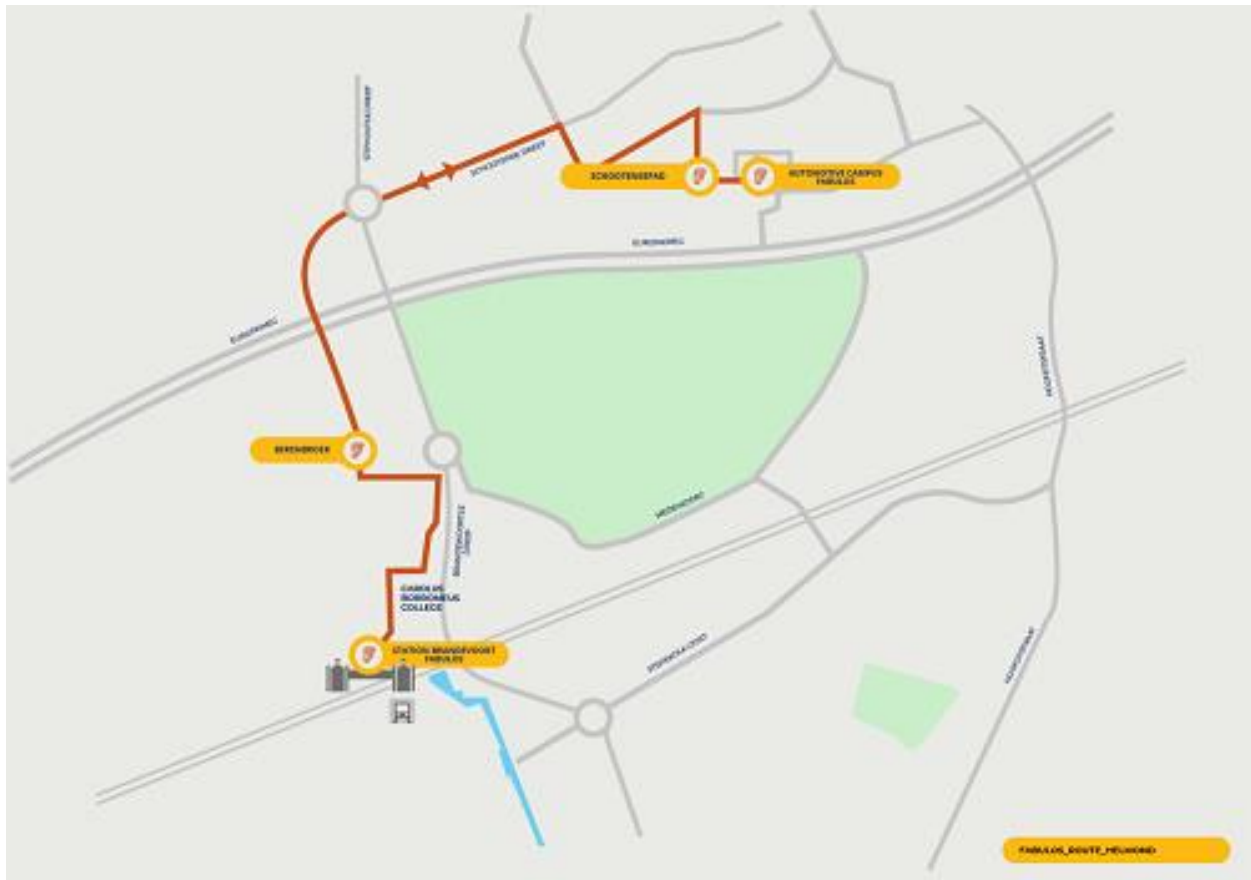
### **FABULOS, als boegbeeld van Helmond als Smart City**

De **zelfrijdende minibus** van het Europese project FABULOS (zie Figuur 6) kan met een snelheid van achttien kilometer per uur een vaste route rijden. De shuttle kan een aanvulling zijn op het openbaar vervoer door te voorzien in flexibel voor- en natransport van en naar een treinstation of bushalte, maar bijvoorbeeld ook als autonome deeltaxi of in de toekomst op flexibele routes. In Helmond is in 2021 een experiment geweest met de FABULOS. De minibus reed een route van drie kilometer tussen station Brandevoort en de Automotive Campus en stopte bij vier haltes: station Helmond Brandevoort, Berenbroek en twee haltes op de Automotive Campus (zie Figuur 7). Na een periode van drie maanden is het experiment geëvalueerd. De evaluatie tussen de stakeholders van het project heeft geleerd dat er samen ontwikkeld moet blijven worden om de beperkingen die er zijn voor opschaling te minimaliseren en nieuwe functies te testen in pilots op de openbare weg (bron: [Future Mobility Network](#)). Op dit moment is het vervolg hierop bezig met FABULOS X.

Momenteel worden voorbereidingen getroffen om het gebruik van een zelfrijdende shuttle in de toekomst mogelijk te maken. Het belangrijkste aandachtspunt hierbij is hoe de shuttles in het reguliere verkeer kunnen worden toegepast. De verwachting is dat de ontwikkeling naar een volwaardig systeem een stapsgewijze implementatie met steeds meer mogelijkheden betreft.



Figuur 6 – Zelfrijdende minibus van het Europese project FABULOS (bron: Gemeente Helmond)



Figuur 7 - Route zelfrijdende minibus van Station Brandevoort naar de Automotive Campus (bron: Gemeente Helmond)

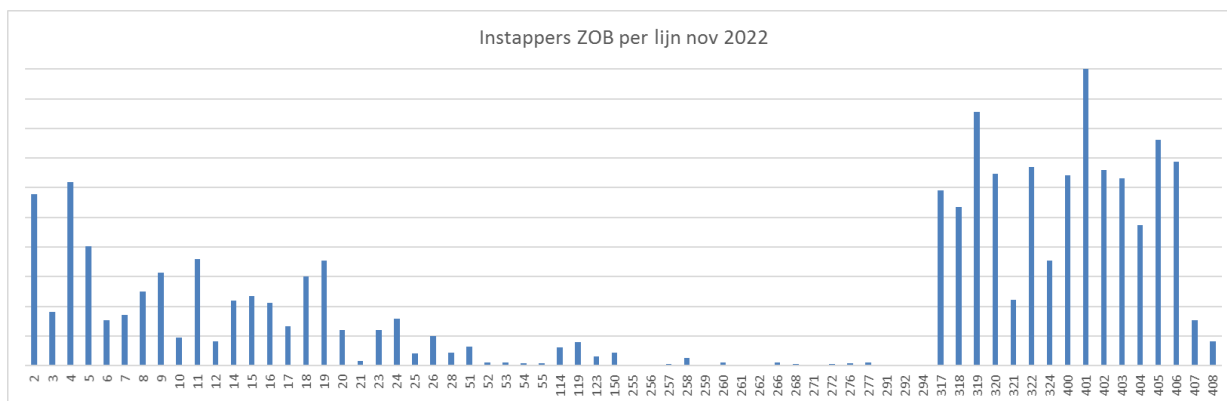
### AutoMaatje, een sociaal initiatief

AutoMaatje is een sociaal initiatief voor en door buurt- of plaatsgenoten. Vrijwilligers vervoeren minder mobiele buurt- of plaatsgenoten met een eigen auto. Daarvoor wordt een kleine onkostenvergoeding (€0,35 per kilometer vanaf het huis van de vrijwilliger, plus eventuele parkeerkosten) gevraagd. Deze vervoerservice is een oplossing voor personen die een gezondheidsprobleem (bijv. slecht ter been zijn) hebben en die geen gebruik kunnen maken van eigen vervoer of van de Taxibus. Uiterlijk twee dagen voor de rit vraagt de betreffende persoon telefonisch een rit aan. Bij een match volgt een kostenindicatie en vervolgens meldt de vrijwilliger zich op het afgesproken tijdstip. (bron: [LEVgroep](#))

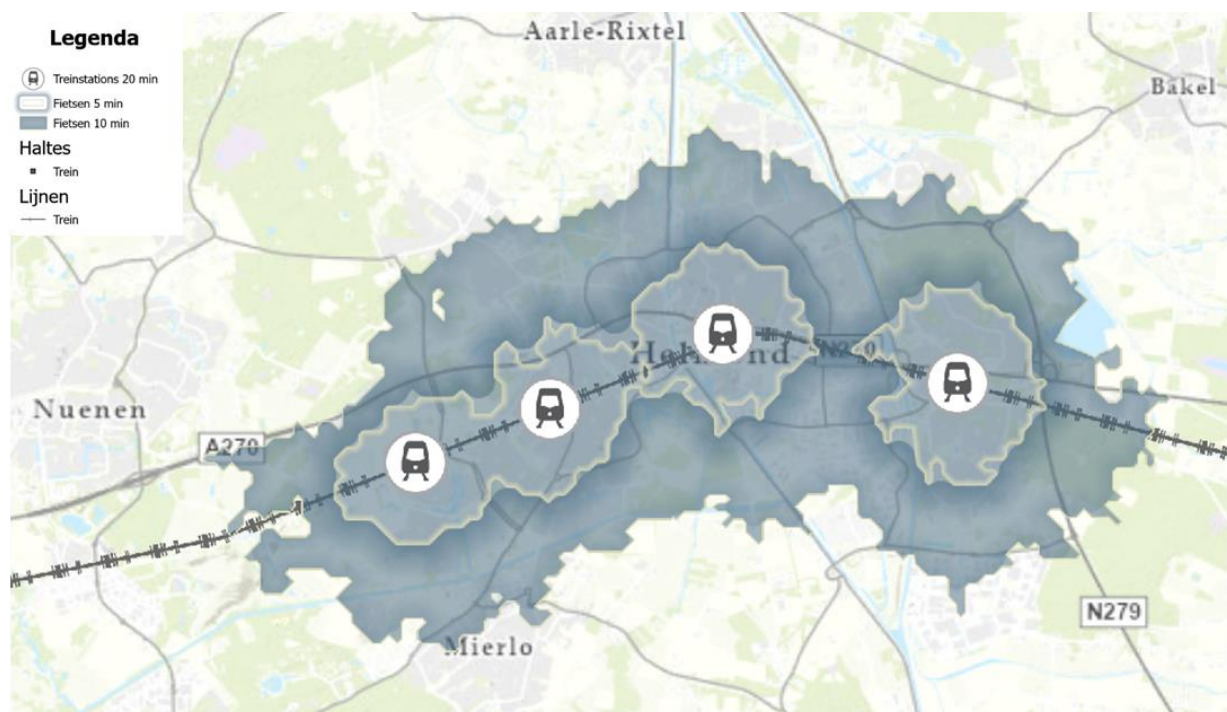
## 2.2 Gebruik openbaar vervoer

Het gebruik van het openbaar vervoer in Helmond is relatief laag. Met name de stadslijnen in het busnetwerk staan onder druk; op deze lijnen is de bezetting minimaal volgens betrokkenen en vervoerder. De streeklijnen zijn enigszins drukker bezet vanwege de regionale functie van Helmond voor omliggende kernen. Zie onderstaande grafiek in Figuur 8 voor een illustratie van het aantal instappers van de lijnen 23-26, 51-55, 150, 261 en 320 in Helmond, mede in vergelijking tot het aantal instappers op andere lijnen in Zuidoost-Brabant. Helmond heeft relatief veel stations en daarmee een sterke backbone van het openbaar vervoer. De stations zijn voor een groot deel van Helmond goed bereikbaar per fiets (zie ook Figuur 9). Desondanks blijft ook de privéauto een populair vervoermiddel.





Figuur 8 - Instappers buslijnen Zuidoost-Brabant per lijn november 2022 (bron: Connexion)



Figuur 9 - Fietsafstand in minuten tot de vier Helmondse stations (uit studie Mobiliteitstransitie Zuidelijke Ontsluiting Helmond)

**Modal split op wijkniveau: openbaar vervoer**

De modal split is de verdeling van de verplaatsingen over de verschillende vervoerswijzen (auto, openbaar vervoer en fiets). In Tabel 3 is de modal split per wijk(deel) van én naar (binnen) Helmondse gebieden (dus exclusief regionale herkomst en bestemming). Het aandeel openbaar vervoer is laag, variërend van 1% (industriegebied-Zuid Hoogeind) tot 3% (Brandevoort-Noord en Stiphout/Schooten/ Automotive Campus). Het aandeel openbaar vervoer in de modal split per wijk(deel) van, naar en/of binnen Helmond (dus inclusief regionale herkomst en bestemming) is enigszins hoger, maar nog altijd relatief laag. In Tabel 4 is zichtbaar dat het aandeel openbaar vervoer varieert van 3% (industriegebied-Zuid Hoogeind, industriegebied-Zuid BZOB en regionale bedrijventerreinen) tot 8% (Brandevoort-Noord).

Voor de analyse van herkomst en bestemmingen en daarmee de modal split gegevens, is gebruik gemaakt van het verkeersmodel BBMA. Hierin is het scenario 2040 met schaa sprong gehanteerd. In dit scenario zijn de grote ruimtelijke

ontwikkelingen die op de rol staan gerealiseerd, maar is nog geen effect van de mobiliteitstransitie doorgerekend. De herkomsten en bestemmingen in het verkeersmodel neemt alle verplaatsingen binnen Helmond, met herkomst én bestemming binnen Helmond, en alle verplaatsingen van en naar Helmond, met herkomst óf bestemming in Helmond, in beschouwing. Binnen Helmond is een onderscheid aan te brengen op gebiedsniveau (18 gebieden). De gegevens over verplaatsingen buiten Helmond zijn op gemeentelijk / plaatselijk niveau beschikbaar en in beschouwing genomen. In totaal omvat de analyse van herkomst en bestemmingen 27 gebieden, waarvan dus 18 binnen Helmond. Deze analyse komt voort uit de studie Mobiliteitstransitie Zuidelijke Ontsluiting Helmond, uitgevoerd door Sweco en AT Osborne (2022).

Tabel 3 - Modal split van verplaatsingen van en naar de Helmondse gebieden (uit studie Zuidelijke Ontsluiting Helmond)

| Herkomst/bestemming                  | Auto | OV | Fiets |
|--------------------------------------|------|----|-------|
| <b>Mierlo-Hout</b>                   |      |    |       |
| 't Hout                              | 51%  | 2% | 47%   |
| <b>Brandevoort</b>                   |      |    |       |
| Brandevoort-Noord                    | 44%  | 3% | 53%   |
| Brandevoort-Zuid                     | 46%  | 2% | 52%   |
| <b>Stiphout-Warande</b>              |      |    |       |
| Stiphout/Schooten/Automotive         | 61%  | 3% | 36%   |
| Campus                               |      |    |       |
| Stiphout                             | 59%  | 2% | 39%   |
| Warande                              | 48%  | 2% | 50%   |
| <b>Helmond Noord</b>                 |      |    |       |
| Helmond-Noord                        | 42%  | 2% | 56%   |
| <b>Helmond West</b>                  |      |    |       |
| Helmond-West noord                   | 48%  | 2% | 51%   |
| Helmond-West zuid                    | 48%  | 2% | 50%   |
| <b>Helmond Centrum</b>               |      |    |       |
| Binnenstad centrum                   | 37%  | 2% | 61%   |
| <b>Helmond Oost</b>                  |      |    |       |
| Helmond-Oost                         | 47%  | 2% | 51%   |
| <b>Binnenstad</b>                    |      |    |       |
| Binnenstad-Oost                      | 40%  | 2% | 58%   |
| <b>Dierdonk</b>                      |      |    |       |
| Dierdonk                             | 53%  | 2% | 45%   |
| <b>Rijpelberg</b>                    |      |    |       |
| Rijpelberg                           | 49%  | 2% | 50%   |
| <b>Brouwhuis</b>                     |      |    |       |
| Brouwhuis                            | 52%  | 2% | 46%   |
| <i>Industriegebied-Zuid Hoogeind</i> | 62%  | 1% | 36%   |
| <i>Industriegebied-Zuid BZOB</i>     | 78%  | 2% | 19%   |
| <i>Regionale bedrijventerreinen</i>  | 83%  | 2% | 15%   |

Tabel 4 - Modal split van verplaatsingen met herkomst en/of bestemming in Helmond (uit studie Zuidelijke Ontsluiting Helmond)

| Herkomst/bestemming | Auto | OV | Fiets |
|---------------------|------|----|-------|
| <b>Mierlo-Hout</b>  |      |    |       |
| 't Hout             | 57%  | 5% | 38%   |
| <b>Brandevoort</b>  |      |    |       |

|                                      |     |    |     |
|--------------------------------------|-----|----|-----|
| Brandevoort-Noord                    | 50% | 8% | 41% |
| Brandevoort-Zuid                     | 54% | 6% | 39% |
| <b>Stiphout-Warande</b>              |     |    |     |
| Stiphout/Schooten/Automotive Campus  | 70% | 4% | 26% |
| Stiphout                             | 66% | 4% | 31% |
| Warande                              | 59% | 4% | 37% |
| <b>Helmond Noord</b>                 |     |    |     |
| Helmond-Noord                        | 47% | 4% | 49% |
| <b>Helmond West</b>                  |     |    |     |
| Helmond-West noord                   | 55% | 4% | 42% |
| Helmond-West zuid                    | 53% | 6% | 42% |
| <b>Helmond Centrum</b>               |     |    |     |
| Binnenstad centrum                   | 44% | 5% | 51% |
| <b>Helmond Oost</b>                  |     |    |     |
| Helmond-Oost                         | 53% | 4% | 44% |
| <b>Binnenstad</b>                    |     |    |     |
| Binnenstad-Oost                      | 47% | 4% | 49% |
| <b>Dierdonk</b>                      |     |    |     |
| Dierdonk                             | 58% | 4% | 39% |
| <b>Rijpelberg</b>                    |     |    |     |
| Rijpelberg                           | 54% | 5% | 41% |
| <b>Brouwhuis</b>                     |     |    |     |
| Brouwhuis                            | 58% | 5% | 37% |
| <i>Industriegebied-Zuid Hoogeind</i> | 70% | 3% | 27% |
| <i>Industriegebied-Zuid BZOB</i>     | 84% | 3% | 13% |
| <i>Regionale bedrijventerreinen</i>  | 85% | 3% | 12% |

### 2.3 Vergelijking openbaar vervoer met vergelijkbare steden

Om inzicht te krijgen in het gebruik en aanbod van openbaar vervoer in Helmond vergelijken we Helmond met Hengelo, Oss en Purmerend. Deze drie steden liggen allen in de buurt van een 'grotere stad', hebben ongeveer eenzelfde inwonersaantal als Helmond (90.000) en beschikken over meerdere stations binnen de stadsgrenzen.

In Tabel 5 is de vergelijking van het aantal reizigers en overstappers op de stations van Helmond en vergelijkbare steden zichtbaar. Het aantal reizigers op de drie sprinterstations van Helmond is lager in vergelijking tot het aantal reizigers op de sprinterstations in de vergelijkbare steden. Daarnaast valt op het aandeel reizigers dat lopend naar station Helmond gaat relatief hoog is in vergelijking tot de intercitystations in de vergelijkbare steden, maar het aandeel fiets relatief laag (zie Tabel 6). Het aandeel reizigers dat met het ov naar de intercitystations reist is met name in Hengelo een stuk hoger (19% t.o.v. 12%). In het natransport reizen relatief veel mensen met de fiets (station Helmond Brouwhuis blijft achter). In vergelijking met stations Oss en Purmerend is het aandeel reizigers dat in het natransport reist met het ov gelijk (zie Tabel 7). In Hengelo ligt dat percentage hier ver boven.

Tussen de vier Helmondse stations zijn ook grote verschillen zichtbaar. Met name het aandeel ov-reizigers in voor- en natransport naar en van de sprinterstations is laag (0-1%). Veel reizigers komen lopend of per fiets naar de stations. In het natransport is lopen van de vier stations naar de eindbestemming de belangrijkste modaliteit.

Tabel 5 - Vergelijking reizigers en overstappers (naar andere trein) per station (bron: NS)

| Stad      | Inwoners (2021) | Station (2021)          | Reizigers per dag (2021) | Overstappers per dag (2021) | Reizigers per dag (2019) | Overstappers per dag (2019) |
|-----------|-----------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| Helmond   | 92.627          | Helmond                 | 4.479                    | 19                          | 7.864                    | 31                          |
| Helmond   | 92.627          | Helmond Brandevoort     | 945                      | 0                           | 1.727                    | 0                           |
| Helmond   | 92.627          | Helmond Brouwhuis       | 974                      | 0                           | 1.839                    | 0                           |
| Helmond   | 92.627          | Helmond 't Hout         | 724                      | 0                           | 1.459                    | 0                           |
| Oss       | 92.526          | Oss                     | 4.499                    | 14                          | 8.608                    | 26                          |
| Oss       | 92.526          | Oss West                | 1.061                    | 0                           | 2.119                    | 0                           |
| Oss       | 92.526          | Ravenstein              | 739                      | 0                           | 1.433                    | 0                           |
| Purmerend | 81.683          | Purmerend               | 1.278                    | 0                           | 2.378                    | 0                           |
| Purmerend | 81.683          | Purmerend Overwhere     | 1.303                    | 0                           | 2.046                    | 0                           |
| Purmerend | 81.683          | Purmerend Weidevenne    | 869                      | 0                           | 1.604                    | 0                           |
| Hengelo   | 81.049          | Hengelo                 | 3.625                    | 41                          | 7.079                    | 68                          |
| Hengelo   | 81.049          | Hengelo Gezondheidspark | -                        | -                           | -                        | -                           |
| Hengelo   | 81.049          | Hengelo Oost            | -                        | -                           | -                        | -                           |

Tabel 6 - Vergelijking modal split vervoer in % per station (bron: NS)

| Modal split vervoer (station bereiken, gemiddelde werkdag) |                         |        |       |                |                   |                  |            |
|--|-------------------------|--------|-------|----------------|-------------------|------------------|------------|
| Stad   | Station                 | Lopend | Fiets | Bus/tram/metro | Auto (bestuurder) | Auto (passagier) | (Deel)taxi |
| Helmond  | Helmond                 | 24     | 40    | 12             | 10                | 14               | 0          |
| Helmond  | Helmond Brandevoort     | 46     | 34    | 1              | 12                | 6                | 1          |
| Helmond  | Helmond Brouwhuis       | 50     | 36    | 0              | 7                 | 6                | 1          |
| Helmond  | Helmond 't Hout         | 47     | 39    | 0              | 8                 | 6                | 0          |
| Oss  | Oss                     | 18     | 50    | 11             | 10                | 11               | 0          |
| Oss  | Oss West                | 34     | 45    | 0              | 14                | 7                | 0          |
| Oss  | Ravenstein              | 15     | 50    | 0              | 21                | 14               | 0          |
| Purmerend  | Purmerend               | 32     | 41    | 11             | 12                | 4                | 0          |
| Purmerend  | Purmerend Overwhere     | 38     | 43    | 5              | 10                | 4                | 0          |
| Purmerend  | Purmerend Weidevenne    | 50     | 31    | 1              | 13                | 5                | 0          |
| Hengelo  | Hengelo                 | 16     | 44    | 19             | 7                 | 14               | 0          |
| Hengelo  | Hengelo Gezondheidspark | -      | -     | -              | -                 | -                | -          |
| Hengelo  | Hengelo Oost            | -      | -     | -              | -                 | -                | -          |

Tabel 7 - Vergelijking modal split natransport per station in % (bron: NS)

| Modal split natransport (eindbestemming bereiken, gemiddelde werkdag) |                         |        |       |                |                   |                  |            |
|---|-------------------------|--------|-------|----------------|-------------------|------------------|------------|
| Stad  | Station                 | Lopend | Fiets | Bus/tram/metro | Auto (bestuurder) | Auto (passagier) | (Deel)taxi |
| Helmond   | Helmond                 | 52     | 21    | 11             | 2                 | 14               | 0          |
| Helmond   | Helmond Brandevoort     | 58     | 25    | 1              | 4                 | 12               | 0          |
| Helmond   | Helmond Brouwhuis       | 76     | 10    | 1              | 2                 | 11               | 0          |
| Helmond   | Helmond 't Hout         | 63     | 24    | 1              | 2                 | 10               | 0          |
| Oss   | Oss                     | 51     | 18    | 7              | 3                 | 20               | 1          |
| Oss   | Oss West                | 68     | 18    | 0              | 3                 | 11               | 0          |
| Oss   | Ravenstein              | 47     | 23    | 1              | 3                 | 26               | 0          |
| Purmerend   | Purmerend               | 71     | 14    | 6              | 3                 | 6                | 0          |
| Purmerend   | Purmerend Overwhere     | 53     | 30    | 10             | 1                 | 6                | 0          |
| Purmerend   | Purmerend Weidevenne    | 47     | 21    | 1              | 8                 | 23               | 0          |
| Hengelo   | Hengelo                 | 36     | 16    | 34             | 2                 | 12               | 0          |
| Hengelo   | Hengelo Gezondheidspark | -      | -     | -              | -                 | -                | -          |
| Hengelo   | Hengelo Oost            | -      | -     | -              | -                 | -                | -          |

In Tabel 8 is de vergelijking van voorzieningen per station gepresenteerd. Vergeleken met andere steden zijn er weinig opvallende verschillen. Bewaakt fietsparkeren is enkel mogelijk bij intercitystations, onbewaakt fietsparkeren is wel overal mogelijk. Stations zijn toegankelijk en zijn alle voorzien van basisvoorzieningen. Winkel of eet- en drinkgelegenheden zijn niet of beperkt aanwezig op sprinterstations.

Tabel 8 - Vergelijking voorzieningen per station (bron: NS)

| Voorzieningen               |         |                     |                   |                 |     |          |                  |           |                     |                      |         |                         |              |
|-----------------------------|---------|---------------------|-------------------|-----------------|-----|----------|------------------|-----------|---------------------|----------------------|---------|-------------------------|--------------|
| Station                     | Helmond | Helmond Brandevoort | Helmond Brouwhuis | Helmond 't Hout | Oss | Oss West | Ravenstein (Oss) | Purmerend | Purmerend Overwhere | Purmerend Weidevenne | Hengelo | Hengelo Gezondheidspark | Hengelo Oost |
| <b>Services</b>             |         |                     |                   |                 |     |          |                  |           |                     |                      |         |                         |              |
| OV-fiets                    | 1       | 1                   | 1                 | 1               | 1   | 1        | 1                | 1         | 1                   | 0                    | 1       | 1                       | 0            |
| Lift                        | 1       | 1                   | 0                 | 0               | 0   | 0        | 0                | 1         | 0                   | 1                    | 1       | 0                       | 0            |
| Toilet                      | 1       | 0                   | 1                 | 1               | 1   | 0        | 0                | 1         | 1                   | 0                    | 1       | 0                       | 0            |
| P+R betaald                 | 1       | 0                   | 0                 | 0               | 0   | 0        | 0                | 0         | 0                   | 0                    | 1       | 0                       | 0            |
| Geleidelijnen               | 1       | 1                   | 1                 | 1               | 1   | 1        | 1                | 1         | 1                   | 1                    | 1       | 1                       | 1            |
| Wachruimte                  | 1       | 0                   | 1                 | 0               | 1   | 0        | 1                | 1         | 1                   | 1                    | 1       | 1                       | 1            |
| Zelfservice fietsenstalling | 1       | 0                   | 0                 | 0               | 1   | 0        | 0                | 0         | 0                   | 0                    | 1       | 0                       | 0            |
| Onbewaakt fietsparkeren     | 1       | 1                   | 1                 | 1               | 1   | 1        | 1                | 1         | 1                   | 1                    | 1       | 1                       | 1            |
| Kaartautomaat NS            | 1       | 1                   | 1                 | 1               | 1   | 1        | 1                | 1         | 1                   | 1                    | 1       | 0                       | 0            |

|                           |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OV-chipkaart poorten      | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Service- en alarmzuil     | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Reisassistentie NS        | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Watertappunt              | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| AED                       | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Hellingbaan               | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Fietskluis                | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 |
| OV-chipkaart palen        | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Pasfotostudio             | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| P+R gratis                | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| GWK Travelex              | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| OV-chipkaart overstappunt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Kaartautomaat Blauwnet    | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| <b>Toegankelijkheid</b>   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Lift                      | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Geleidelijnen             | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Reisassistentie NS        | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Hellingbaan               | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| <b>Winkelen</b>           |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|                           | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| <b>Eten &amp; Drinken</b> |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|                           | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 3 | 0 | 0 |

Het bussysteem van Helmond hebben we vergeleken met het bussysteem van Hengelo (Tabel 9) en Oss. In van, naar en binnen Helmond rijden twaalf buslijnen, in Hengelo negen. Alhoewel er minder buslijnen rijden in Hengelo, is de frequentie van de lijnen wel hoger dan in Helmond. Zo rijden de meeste stads- en streeklijnen in Hengelo de gehele dag twee keer per uur, waar dat in Helmond vaak alleen in de spits is. Daarnaast rijden de stadslijnen wel in het weekend, waar dat in Helmond niet zo is. Ook is de dienstregeling tussen Hengelo en Enschede (grote nabije economische kern) uitgebreider dan de dienstregeling (per bus) tussen Helmond en Eindhoven.

In Oss rijden naast de trein streeklijnen, een HOV-lijn, buurtbussen en wijkbussen. Er rijden dus geen stadslijnen. Deze zijn in 2014 vervangen door wijkbussen. De wijkbus valt officieel niet onder het openbaar vervoer in Oss, wat betekent dat de ov-kaart niet geldig is. Sinds de start van de wijkbus, die een ronde langs vele voorzieningen in gemeente Oss rijdt, maken alsmear meer personen gebruik van de wijkbus. Vooral voor ouderen die geen eigen vervoer hebben blijkt de wijkbus een uitkomst. Stichting Wijkbus Oss beheert de wijkbus. (bron: [DTV Nieuws](#), gemeente Oss)

Op basis van de gesprekken blijkt dat het aantal gebruikers van de bus met name op de stadslijnen erg laag is. Deze lijnen staan dan ook onder druk. In gemeente Oss zijn om deze reden de stadslijnen vervangen door wijkbussen.

Tabel 9 - Vergelijking bussen Hengelo en Helmond

| Hengelo (Syntus/Keolis) | Frequentie |  |  |  | Helmond (Bravo) |  |  |  | Frequentie |  |  |  |
|-------------------------|------------|--|--|--|-----------------|--|--|--|------------|--|--|--|
|-------------------------|------------|--|--|--|-----------------|--|--|--|------------|--|--|--|

| Enschede Stad |  |   | Bravodirect |   |   |
|---------------|--|---|-------------|---|---|
| 8             | Hengelo Noord-Enschede Zuid                | 2 keer per uur (avondspits)<br>Weekend: geen dienst   | 320         | Helmond Station-Eindhoven Station         | 2 keer per uur; 1 keer per uur (v.a.19:00 uur)<br>Weekend: 1 keer per uur |
| 9             | Hengelo-Enschede                           | 2 tot 6 keer per uur<br>Weekend: 2 keer per uur   |             |   |   |
| Regio         |  |   | Streeklijn  |   |   |
| 51            | Almelo-Hengelo                             | 1 keer per uur, 2 keer per uur (spits)<br>Weekend: 1 keer per uur                           | 23          | Helmond Station-Boxmeer Station           | 1 keer per uur; 2 keer per uur (spits)<br>Weekend: 1 keer per 2 uur       |
| 53            | Hengelo-Haaksbergen-Eibergen               | 2 keer per uur, 4 keer per uur (spits)<br>Weekend: 2 keer per uur (za), 1 keer per uur (zo) | 24          | Helmond Station-Eindhoven Station         | 1 keer per uur; 2 keer per uur (spits)<br>Weekend: 1 keer per uur         |
| 59            | Tubbergen-Hengelo                          | 2 keer per uur<br>Weekend: 1 keer per uur   | 25          | Helmond Station-Gemert Pastoor Poellplein | 1 keer per uur<br>Weekend: 1 keer per uur                                 |
|               |  |   | 26          | Helmond Station-Gemert Pastoor Poellplein | 1 keer per uur; 2 keer per uur (spits)<br>Weekend: geen dienst            |
|               |  |   | Buurtbus    |   |   |
|               |  |   | 261         | Beek en Donk Piet van Thielplein-Helmond  | 1 keer per uur<br>Weekend: geen dienst                                    |
| Hengelo Stad  |  |   | Stadslijn   |   |   |
| 10            | Station-Twentekanaal Zuid-Veldwijk-Station | 2 keer per uur<br>Weekend: 2 keer per uur (za), 1 keer per uur (zo)                         | 51          | Helmond Station-Eeuwsels                  | 1 keer per uur; 2 keer per uur (spits)<br>Weekend: geen dienst            |
| 11            | Hasseler Es-Station                        | 2 keer per uur<br>Weekend: 2 keer per uur   | 52          | Helmond Station-Brouwhuis                 | 1 keer per uur; 2 keer per uur (18:00-19:00 uur)<br>Weekend: geen dienst  |
| 12            | Gezondheidspark-Groot Driene               | 2 keer per uur<br>Weekend: 2 keer per uur (za), 1 keer per uur (zo)                         | 53          | Helmond Station-Straakven                 | 1 keer per uur<br>Weekend: geen dienst                                    |
| 13            | Hasseler Es-Station                        | 2 keer per uur<br>Weekend: 2 keer per uur   | 54          | Helmond Station-Brouwhuis                 | 1 keer per uur<br>Weekend: geen dienst                                    |
|               |  |   | 55          | Helmond Station-Stiphout Kerk             | 1 keer per uur<br>Weekend: geen dienst                                    |
|               |  |   | 150         | Helmond Station-'t Hout                   | 2 keer per uur (spits)<br>Weekend: geen dienst                            |

## 2.4 Aanbod mobiliteitsdiensten

In deze paragraaf beschrijven we het huidige aanbod aan mobiliteitsdiensten in Helmond. Daarnaast beschrijven we de concrete plannen die gemaakt zijn voor de ontwikkeling van mobiliteitshubs.

### Wat verstaan we onder mobiliteitsdiensten?



Onder mobiliteitsdiensten scharen we vormen van (vraaggestuurde) deelmobiliteit en de ondersteunende fysieke en ICT-diensten als hubs en boekingsapps. Deelmobiliteit en hubs zijn veelvuldig genoemde thema's binnen het onderwerp mobiliteitstransitie. In dit onderzoek nemen we mobiliteitsdiensten mee als onderdeel van 'openbaar toegankelijk vervoer'.

Gemeente Helmond beschrijft in de Visie Plan van Aanpak Deelmobiliteit deelmobiliteit als “vervoersdiensten en één van de onderdelen van het bredere begrip Smart Mobility. Onder deelmobiliteit wordt alle mobiliteit verstaan die voor iedereen (publiekelijk) toegankelijk is en die je samen deelt of gebruikt. En die bovendien geboekt of gereserveerd kan worden via een (online) platform.”

### Typologie hubs

De term mobiliteitshubs, of kortweg hubs is een vaak gebruikt begrip. De QuickScan hubs en deelmobiliteit Zuidoost-Brabant van Brainport Bereikbaar beschrijft de categorisering en typering van hubs in de regio. Op basis van die analyse hanteren wij in deze rapportage de volgende typeringen:

- **Kleinschalige hubs.** Een kleinschalige (vaak ook buurt hub genoemd) is een hub die met name gericht is op bewoners waar deelmobiliteit geclusterd aangeboden wordt. Een vast recept is er niet maar deze hubs bestaan meestal uit één tot enkele deelauto's en enkele (elektrische) (bak)fietsen.
- **Stedelijke hub.** Stedelijke hubs zijn iets groter dan de kleinschalige hubs en zijn binnenstedelijke hoogwaardige ov-knooppunten. De focus van deze hubs ligt bij het aanbieden van slimme first- en last-mile oplossingen. In tegenstelling tot de kleinschalige hubs zijn deze hubs naast bewoners ook meer gericht op bezoekers.
- **Stadsrand hub.** Een stadsrand hub vangt bezoekers af richting het centrum. Een stadsrand hub is een P+R knooppunt aan de rand van stad waar mensen over kunnen stappen van auto op actief of collectief natransport.
- **Regionale hub<sup>2</sup>.** Regionale hubs liggen op strategische locaties buiten het stedelijk gebied en liggen nabij een snelweg of doorgaande/regionale weg zodat het mogelijk is een overstap te maken van auto op ander vervoer voor de last mile. De regionale mobiliteitshubs hebben als voornaamste focus de reizigers (forensen en bezoekers) naar de economische toplocaties in Zuidoost-Brabant.

### Deelmobiliteit in Helmond

De gemeente Helmond heeft samen met **GoAbout** een aantal publieke fietshubs gerealiseerd in Helmond. Verspreid over tien locaties door heel Helmond zijn er tientallen *deelfietsen* beschikbaar. Daarnaast is er op één locatie een **Hely Hub** aanwezig, een hub waar gebruikers een *deelauto* tegen betaling kunnen ophalen en terugzetten voor gebruik. De hub is te vinden bij station Helmond Brandevoort. **Greenwheels** is met een *deelauto* aanwezig bij station Helmond. Een *deelauto* van **Amber** is op aanvraag beschikbaar in Helmond. Tevens heeft Helmond twee Amber hubs. Daarnaast ontbreekt het op elk van de vier NS-stations niet aan **ov-fietsen**. De aanwezigheid van deelmobiliteit in Helmond is gevisualiseerd in Figuur 10.

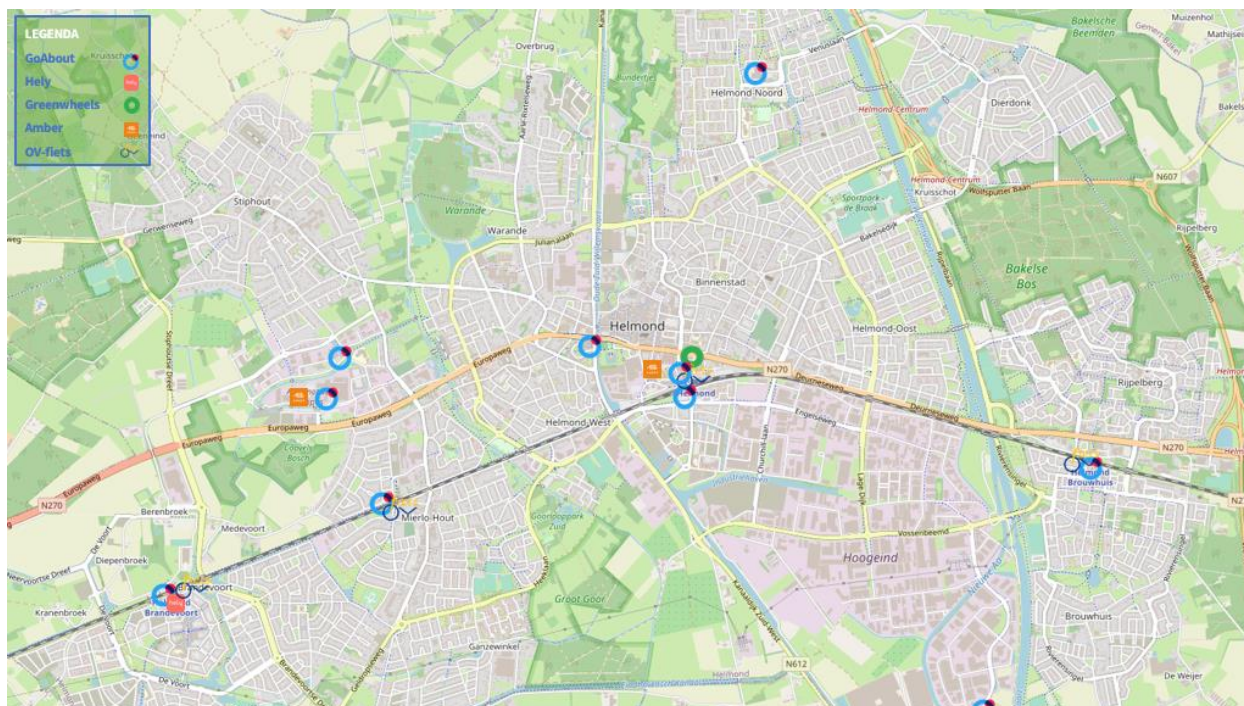
In het verleden is **GO Sharing** met elektrische *deelscooters* actief geweest in Helmond. Momenteel is de dienstverlening niet beschikbaar vanwege lagere gebruikersaantallen en vandalisme (bron: [ED](#)).

In hoofdstuk 4 gaan we nader in op de dienstverlening van bovengenoemde marktpartijen.

### Hubs: Wat zijn de huidige plannen?

Op dit moment is concreet vastgelegd dat gemeente Helmond (ten minste) tien kleinschalige mobiliteitshubs gaat faciliteren. Eén hub in het Brainport Smart District, vier rondom de treinstations, één aan de oostzijde van Helmond (de exacte locatie is

<sup>2</sup> <https://zoslimbereikbaar.nl/nieuws/ontwikkelplan-regionale-mobiliteitshubs>



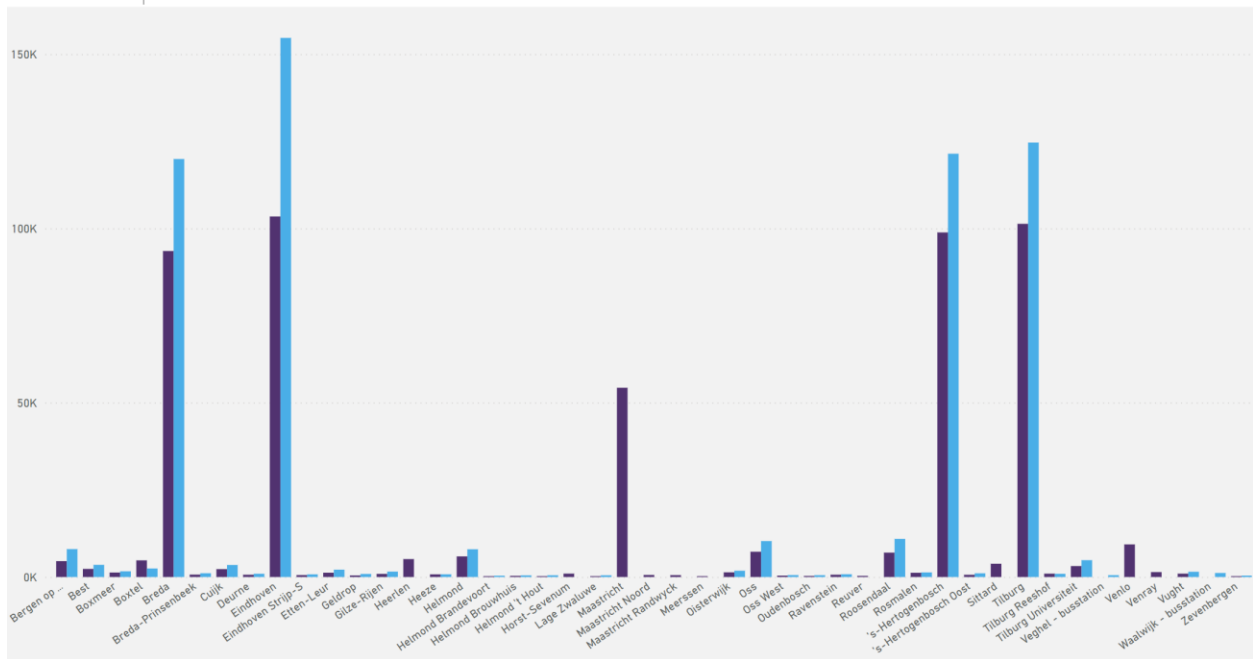
Figuur 10 - Huidig aanbod deelmobiliteit Helmond

nader te bepalen) en vier in de overige delen van Helmond (locaties nader te bepalen). Daarnaast worden er op regionaal niveau zes locaties uitgewerkt voor regionale hubs langs snelwegen, waarvan in op de corridor A67 oost (Ontwikkelplan Regionale Mobiliteitshubs, 3 november 2020).

## 2.5 Gebruik mobiliteitsdiensten

Inzicht in de gebruikersaantallen van mobiliteitsdiensten in Helmond is lastig; aanbieders van deelmobiliteit zijn nog niet lang actief in Helmond. De inzichten hieronder geven een indicatie van het gebruik van deelmobiliteit in Helmond.

- Uit onderzoek van gemeente Helmond naar deelvervoer in 2020 blijkt dat op dat moment een derde van de Helmonders die nog geen gebruik maakt van deelmobiliteit wel geïnteresseerd is om in de toekomst mogelijk wel gebruik te maken van het aanbod. Uit het onderzoek van I&O Research (zie ook hoofdstuk 3 en Bijlage B) lijkt deelmobiliteit minder populair te zijn als vorm van vervoer in de toekomst. Een meerderheid van de respondenten geeft hiervan aan waarschijnlijk of zeker geen gebruik van te maken t.o.v. wel.
- De pilot mobiliteitshub Brandevoort (binnen het Europese Smart Hubs project) is in januari 2022 verlengd wegens succes, en blijft daarmee nog minstens tot het 1 januari 2023 in gebruik (bron: [gemeente Helmond](#)). Het aantal gebruikers en de gemiddelde duur van het gebruik van een vervoermiddel is sinds de start van de pilot in de zomer van 2021 gestegen. De elektrische deelauto of -bakfiets is voor de inwoners van de wijk een goed bereikbaar en betaalbaar alternatief voor de (tweede) auto. Vandalisme blijkt ook – eveneens als bij de deelscooters van aanbieder Go Sharing – bij deze hub een probleem (bron: [Brainport Smart District](#)).
- Het gebruik van de ov-fiets is tussen 2018 en 2019 substantieel gestegen, respectievelijk van 5.912 naar 7.959 ov-fietsen bij station Helmond (bron: [SmartwayZ.NL](#)). Zie Figuur 11 voor een vergelijking met andere stations in Limburg en Noord-Brabant.



Figuur 11 - Gebruik van de ov-fiets bij stations in Noord-Brabant en Limburg (bron: SmartwayZ.NL)

## 3. Behoeftte aan openbaar toegankelijk vervoer

### 3.1 Samenvatting rapportage I&O Research (Bijlage B)

“Dit rapport beschrijft de mening van inwoners, werknemers, werkgevers en bezoekers over het openbaar vervoer (OV) in de gemeente Helmond. Het gaat daarbij om het huidige OV en het OV van de toekomst (2030-2040). Voor dit onderzoek zijn enquêtes uitgezet en interviews gehouden van 29 september tot 17 oktober 2022. Met de term respondenten duiden we alle doelgroepen aan. Wanneer uitkomsten voor specifieke doelgroepen gelden is dat aangegeven in de tekst.

#### Huidig openbaar vervoer

Een minderheid van de respondenten is tevreden over het huidige OV (lijnbus en Taxbus) in de gemeente Helmond. Ook is zichtbaar dat respondenten weinig gebruik maken van het OV. Lijnbus en Taxbus worden door een klein deel van de respondenten gebruikt om te reizen. De meerderheid gebruikt de auto of de fiets om te reizen. Respondenten die gebruik maken van het OV doen dat vooral omdat ze er afhankelijk van zijn. Ze hebben geen eigen vervoer of kunnen niet zelfstandig reizen. De trein, die we hiervoor buiten beschouwing lieten omdat de gemeente Helmond minder grip heeft op de dienstregeling, wordt van alle OV-modaliteiten het meest gebruikt. Het meest is hier relatief aangezien de meerderheid van de respondenten weinig tot geen gebruik maakt van trein, lijnbus of Taxbus. Meest genoemde redenen om niet of weinig met deze vormen van OV te reizen zijn dat de halte te ver weg is of dat de bestemming niet goed te bereiken is.

Respondenten vinden het OV wel belangrijk voor de leefbaarheid van de stad, het klimaat en de eigen lichamelijke beweging. Zij die ook echt reizen met het OV vinden dit belangrijker dan respondenten die niet met het OV reizen. De coronapandemie heeft voor het merendeel van de respondenten geen effect gehad op hun OV reisgedrag. Zij reizen net zo veel of weinig met het OV als voorheen.

Onder inwoners van Helmond is zichtbaar dat jongeren tot 34 jaar meer gebruik maken van de lijnbus en trein dan de oudere inwoners van de gemeente. Dat geldt zeker voor de studerende inwoners van Helmond.

Bij bezoekers is zichtbaar dat jongeren tot 34 vaker dan oudere bezoekers met het OV naar Helmond komen voor bezoek aan voorzieningen als theater Het Speelhuis of de Automotive Campus. In zijn geheel zijn bezoekers meer tevreden over het OV dan inwoners en werknemers.

Met hulp van een viertal gesprekken zijn de resultaten van meer context te voorzien. Gesprekspartners zien Helmond als een autovriendelijke stad. Er zijn voldoende parkeerplaatsen in het centrum, bij de Cacaofabriek en op de Automotive Campus waardoor mensen in Helmond veel met de auto reizen. De afstanden zijn daarbij kort, waardoor ook de fiets een goed alternatief is voor het OV. Bezoekers van het centrum of een culturele instelling komen soms noodgedwongen met de auto of fiets. Zo rijden er na afloop van een avondconcert geen bussen meer en is de Taxbus geen goed alternatief. Ook de laatste bus vanaf de Automotive Campus vertrekt te vroeg op de avond.

#### Huidig openbaar vervoer verbeteren

Het OV in de gemeente Helmond heeft veel potentie. Hoewel een meerderheid van de respondenten nu nauwelijks reist met het OV, staat het overgrote deel positief tegenover gebruik van het OV. Volgens bewoners, werknemers en bezoekers zijn daarvoor wel aanpassingen nodig. Een toename in het aanbod van OV is de belangrijkste aanpassing. Andere manieren om

het gebruik van het huidige OV te vergroten zijn een lagere prijs of het verkorten van de reistijd. Volgens bewoners, werknemers en bezoekers kan ook gekeken worden naar de plaats van haltes en het beter afstemmen van de verbindingen.

Ook de gesprekspartners zien graag een toename van OV. Niet alleen het aantal buslijnen maar ook het tot later op de avond rijden van die buslijnen is een waardevolle toevoeging. Men is zich echter ook bewust van de dilemma's. Helmond is voor grootschalig OV als tram of metro, wellicht te klein, maar de groeiambitie is volgens hen ook in te vullen met lijnbussen.

### **Toekomstig openbaar vervoer**

De gebruiksfrequentie van het OV kan in de toekomst verder toenemen. Respondenten verwachten gebruik te maken van de trein en vooral de lijnbus. Ook andere vormen van openbaar toegankelijk vervoer zijn meer in trek dan het huidige lijnbus gebruik. Genoemd worden zelfrijdende minibussen en auto's en ook de Taxibus wordt gezien als mogelijkheid. Het verwachte gebruik van deelmodaliteiten (auto, fiets of step) is lager dan mogelijkheden als de lijnbus en trein. Relatief veel respondenten weten nog niet of ze gebruik gaan maken van futuristische mogelijkheden als zelfrijdende bussen en auto's. Belangrijke voorwaarden voor toekomstig openbaar toegankelijk vervoer zijn betaalbaarheid, vervoer van deur tot deur en beschikbaarheid op afroep. Tot slot zijn werkgevers bereid een bijdrage te leveren aan het realiseren van nieuw modaliteiten in samenwerking met anderen. Een minderheid staat hier niet voor open."

## 4. Serviceproviders

In gemeente Helmond opereren meerdere aanbieders van openbaar vervoer en deelmobiliteit. In hoofdstuk 2 hebben we het huidige aanbod van openbaar toegankelijk vervoer beschreven. In dit hoofdstuk beschrijven we de ontwikkelingen die van invloed zijn (geweest) op de dienstverlening van serviceproviders van openbaar vervoer in Helmond en de ontwikkelingen die naar verwachting van invloed zijn op de dienstverlening van de serviceproviders van openbaar vervoer in Helmond. Daarnaast schetsen we beknopt de diensten die aanbieders van deelmobiliteit in Helmond bieden.

### 4.1 Serviceproviders openbaar vervoer in Helmond

Binnen, naar en vanuit Helmond verzorgt Nederlandse Spoorwegen (NS) de treindiensten, Hermes (onder de vlag van Bravo) de busdiensten en Alptax – naast dat de dienst beschikbaar is voor alle Helmonders – het (gecombineerd) Wmo-vervoer.

#### 4.1.1 Nederlandse Spoorwegen

De concessie voor het hoofdrailnet is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verleend aan Nederlandse Spoorwegen (NS). Daarmee is NS de aanbieder van treinvervoer van, naar en tussen de Helmondse vier treinstations: Helmond Brandevoort, Helmond 't Hout, Helmond en Helmond Brouwhuis (van west naar oost). Van en naar de stations Helmond Brandevoort, Helmond 't Hout en Helmond Brouwhuis rijden enkel sprinters. Van en naar station Helmond rijden zowel intercitytreinen als sprinters. Naast de dienstverlening per spoor, zijn er op de vier NS-stations in Helmond ook ov-fietsen beschikbaar.

Voor het treinverkeer in provincie Noord-Brabant maakt de provincie Noord-Brabant afspraken met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NS en ProRail.

#### Ontwikkelingen in de dienstverlening van NS

NS geeft aan dat de afgelopen jaren een aantal ontwikkelingen hebben plaatsgevonden die de dienstverlening van NS in het heden hebben beïnvloed. Met name wordt door NS alsmaar meer gekeken naar de behoefte van de treinreiziger en de beleving in de maatschappij. Zo is de informatievoorziening vanwege de digitalisering sterk verbeterd. De NS-applicatie is ontwikkeld en kent inmiddels vijf miljoen gebruikers. Zo laat de applicatie tegenwoordig de gehele route van deur-tot-deur zien (en speelt NS daar op in met bijvoorbeeld de succesvolle ov-fiets) en kan men via de applicatie zelfs voor het gebruik van een deelscooter van Check betalen (Check is niet beschikbaar in Helmond). Ook het openen van de ov-fiets met digitaal slot en 'bikelanes' (toegangssysteem zonder poort waar de reiziger met de fiets doorheen gaat wanneer de stalling ingegaan wordt) behoren tot innovatie door technologie. Daarnaast wordt het station niet langer enkel gezien als een halte om in en uit de trein te stappen, maar alsmaar meer "als bestemming" neergezet of als activiteitenlocatie benut. Ter illustratie, tijdens de Dutch Design Week wordt men op het station al welkom geheten of het gebruik van stations in Zeeland voor maatschappelijke initiatieven als de taalschool. Kortom, de dienstverlening van NS is mee ontwikkeld met het groter wordende belang van reizigersbeleving, sociale veiligheid en de plek in de maatschappij.

In lijn met bovengenoemde is sinds de komst van station Helmond (1866), station Helmond Brouwhuis (1986), station Helmond 't Hout (1992) en station Helmond Brandevoort (2007) veel veranderd. Zo heeft de Spoorzone bij station Helmond een metamorfose ondergaan (2014), met een duurzaam, nieuw stationsgebouw, de komst van een bewaakte fietsenstalling, een busstation, een spoorondergang en een upgrade van de gehele stationsomgeving waardoor alle soorten modaliteiten bij

elkaar komen. Daarnaast is bijvoorbeeld in 2021 met het aanleggen van hellingbanen de toegankelijkheid van station Helmond Brouwhuis verbeterd.

Volgens NS en ondersteunende onderzoeken is gedurende de pandemie de vraag naar treinreizen “ingestort”. Het aanbod van treinen is destijds verminderd, mede vanwege het actief ontmoedigen van reizen met het ov vanuit de overheid, waardoor de vraag op een zeer laag niveau is geweest. Deze daling is ook in Helmond substantieel geweest. Zo was een sterke daling van het aantal reizigers zichtbaar tussen 2019 en 2021 (zie Tabel 10). Inmiddels is de vraag naar de dienstverlening van NS herstellende. NS geeft aan dat momenteel het aantal reizigers op ongeveer 80% van voor de pandemie ligt, maar dat met name het zakelijk vervoer vanwege het thuiswerken achterblijft. Daardoor is er wel meer ruimte voor andere forensen. Desondanks blijft de spreiding (spits/dal) nog altijd een uitdaging voor NS.

Tabel 10 - Reizigers per station in Helmond (bron: NS)

| Station             | Reizigers<br>(2019) | Reizigers<br>(2021) |
|---------------------|---------------------|---------------------|
| Helmond             | 7.864               | 4.479               |
| Helmond Brandevoort | 1.727               | 945                 |
| Helmond Brouwhuis   | 1.839               | 974                 |
| Helmond 't Hout     | 1.459               | 724                 |

In het verleden heeft een onderzoek plaatsgevonden naar een extra sprinter op het traject bij Helmond. Aanleiding hiervoor was dat de trein op bepaalde momenten (met name in de ochtendspits) erg vol was. De drukte is met name één richting op. Helmond is een productiestation en Eindhoven een attractiestation. Meer functiemenging voor tegenbenutting, waardoor vanwege betere spreiding de capaciteit benut wordt is een kans voor de toekomst.

Op dit moment speelt problematiek op vanwege personeelstekorten. Dit zorgt voor belemmeringen in het aanbod van treinvervoer. Daardoor heeft NS het aantal treinen op verschillende trajecten verminderd. Voor Helmond betekent dit dat bijvoorbeeld op zaterdag er tussen Eindhoven Centraal en Deurne maar één in plaats van twee sprinters per uur rijden. De tussenliggende Helmondse stations worden hierdoor eenmaal per uur bediend.

### Ontwikkelingen van belang voor de toekomstige dienstverlening

De schaa sprong in de Brainportregio, de capaciteit op het spoor in Brabant (echter niet op het traject Helmond-Eindhoven), het groter wordende belang van de deur-tot-deurreis en de functie van stations in de maatschappij zijn volgens NS kansrijk voor de ontwikkeling van de dienstverlening van NS in de toekomst. Specifiek voor Helmond is het beter benutten van de stationslocaties een kans.

Naar de toekomst toe ziet NS verschillende (mogelijke) ontwikkelingen van invloed op de toekomst van hun dienstregeling:

- Spreiding voor benutten capaciteit systeem: De drukte in Helmond is met name één richting op. Toepassingen om voor een betere spreiding van de reizigers te zorgen zijn een kans, bijvoorbeeld door functiemenging voor tegenbenutting. Binnen Brainport Bereikbaar wordt ook naar reizigersspreiding gekeken. Daarnaast is er in Noord-Brabant nog capaciteit op het spoor. Dit biedt kansen voor de woningbouwopgave bij de stations. Echter geldt dit niet voor het traject tussen Helmond en Eindhoven, daar is op dit moment geen extra te benutten capaciteit beschikbaar.
- Gebiedsontwikkeling: Op dit moment is Helmond bezig met het maken van een plan voor het Stationskwartier. Meedenken over een goede ontsluiting van dit gebied is relevant.



- Autonom vervoer: Zelfrijdend vervoer kan kansrijk zijn voor vraaggestuurd vervoer. Meerdere doelgroepen zouden samen van autonoom vervoer gebruik kunnen maken.
- Schaalsprong en woningbouwopgave: De schaalsprong van Helmond en de woningbouwopgave kunnen in de toekomst voor extra vervoersvraag zorgen voor openbaar vervoer en deelmobiliteit. Daarnaast zijn nieuwe bewoners eerder bereid om andere keuzes in modaliteiten te maken.
- Deur-tot-deurreis: Meer aandacht voor de deur-tot-deurreis biedt kansen voor het benutten, faciliteren en ontwikkelen van andere mobiliteitsconcepten, zoals de Hely Hub bij station Helmond Brandevoort of de pilot met elektrische fietsen (ov-fiets). Aanbieders en voorwaarden zijn hiervoor van belang.
- Functie van stations in de maatschappij: Het station als bestemming ontwikkelen. Het benutten van ruimte op of nabij stations biedt kansen voor de sociale veiligheid en het gebruik van de ruimte i.c.m. het gebruik van openbaar vervoer.

#### 4.1.2 Hermes (Bravo)

De concessie voor regionaal busvervoer in Zuidoost-Brabant wordt verzorgd door Hermes onder de vlag van Bravo in opdracht van provincie Noord-Brabant. Daarmee is Hermes de aanbieder van busvervoer van, naar en tussen de Helmondse wijken. Het busvervoer voer Hermes van, naar en binnen Helmond bestaat uit de Bravodirect, streeklijnen, stadslijnen en de buurtbus.

##### **Ontwikkelingen in de dienstverlening van Hermes**

In de totstandkoming van de huidige dienstregeling van het busvervoer van, naar en binnen Helmond zijn belangrijke factoren als de vervoersvraag en de businesscase, waarin de kosten, reizigersopbrengsten en de bijdrage van de provincie zijn verwerkt, van belang. Mocht een gemeente meer willen dan een bussysteem dat bij de vervoersvraag past, dan kan de gemeente volgens Hermes financieel bijdragen.

Op dit moment is het aantal reizigers volgens Hermes weer terug op 80% van het totale aantal reizigers voor de pandemie. Op het dieptepunt was er een terugval in het aantal reizigers tot 10%, mede vanwege het ontmoedigingsbeleid vanuit de overheid. Scholieren, studenten en reizigers van en naar Eindhoven Airport zijn in de regio weer terug. De forens blijft vanwege thuiswerken en een andere vervoerswijze (keuze) dan voor de pandemie (fiets, individueel vervoer) achter. De invloed van Covid blijft doorwerken. Hermes heeft hierover met de provincie herijkingsafspraken gemaakt. In deze herijking is een minimumvoorzieningsniveau van openbaar vervoer overeengekomen.

Personeelstekorten en inflatie zorgen voor nieuwe problematiek. Vanwege de personeelstekorten wordt er langer dan normaal een zomerdienstregeling gereden (tot 2 oktober 2022). Voor de zomerdienstregeling is minder personeel nodig. Het is een opgave om de personeelstekorten aan te pakken. Door de inflatie en daarmee de stijgende kosten voor bijvoorbeeld brandstof en personeel zullen de tarieven voor reizigers de komende jaren volgens Hermes fors stijgen. Uit het onderzoek naar de behoefte onder bewoners, bezoeker, instellingen en bedrijven blijkt dat betaalbaarheid een belangrijk aspect is bij het gebruik van en de vraag naar openbaar toegankelijk vervoer. De tariefstijging heeft dus impact.

Innovatie heeft bij Hermes geleid tot een groter reizigersgemak. Zo zijn onder de naam OVpay nieuwe betaalvormen (en in- en uitcheckmogelijkheden) door de gezamenlijke ov-bedrijven en Translink ingevoerd. Denk daarbij, naast de ov-chipkaart en (e-)tickets, aan betalen en in- en uitchecken met een contactloze betaalpas of creditcard, ook op een mobiele telefoon.

##### **Ontwikkelingen van belang voor de toekomstige dienstverlening**

Naar de toekomst toe ziet Hermes verschillende (mogelijke) ontwikkelingen die van invloed zijn op de toekomst van de dienstregeling:

- Flexibel vervoer: Momenteel vindt er een experiment plaats met modules. Een module is een stukje dienstregeling dat ingezet kan worden als de reizigersvraag aantrekt of minder wordt. Op- en afschalen van de dienstregeling wordt daarmee afhankelijk van de vraag. Dat werkt in de praktijk goed en biedt kansen voor de toekomst.
- Autonoom vervoer: Als onderdeel van Connexion en Transdev, houdt Hermes de ontwikkelingen op het gebied van autonoom vervoer in de gaten. Ondanks dat bijvoorbeeld gemeente Helmond actief inzet op de ontwikkeling van zelfrijdende (openbaar) vervoer, verwacht Hermes dat de implementatie van autonoom vervoer in het vervoerssysteem nog geruime tijd (jaren) gaat duren.
- Slimme(re) vervoerssystemen: Slimme systemen die inspelen op de actualiteit, zoals bijvoorbeeld een slim tariefsysteem dat voor betere spreiding kan zorgen of een reductie in het aantal voertuigen, zijn kansrijk voor de toekomst.
- Nieuwe productformules (combi): Bravoflex als voorbeeld van een nieuwe productformule. Deze formules zijn niet per definitie goedkoper dan ‘regulier’ busvervoer. Een chauffeur blijft dan bijvoorbeeld nog nodig. Echter levert dit wel een kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer, omdat de vervoersvraag beter bediend kan worden.
- Gebruik in plaats van bezit: Deelauto’s voor een vermindering van het totaal aantal auto’s (zeker in Helmond) en een deelfiets bij een gewenst tarief hebben potentie voor het mobiliteitssysteem van de toekomst, mits de bijdrage aan de beleidsdoelen goed inzichtelijk gemaakt wordt. Overheden kunnen hierop gedeeltelijk (bij)sturen, bijvoorbeeld middels vergunningen of financiële bijdragen.
- Schaalsprong en grotere vervoersvraag: De schaalsprong van Helmond kan in de toekomst voor extra vervoersvraag zorgen voor openbaar vervoer. Indien er dusdanige potentie is, dan is de busvervoerder ook bereid om (extra) te rijden.

Zoals beschreven, ziet Hermes kansen voor de combinatie regulier flexibel vervoer en Wmo-vervoer. Het combineren van vervoersstromen, betekent ook het combineren van geldstromen (provincie en gemeente dragen hier namelijk beide verantwoordelijkheid voor). Het maken van goede afspraken is daarvoor van belang. Dit kan resulteren in een mooi systeem.

## 4.2 Serviceproviders deelmobiliteit in Helmond

In Helmond zijn GoAbout, Amber, Greenwheels en Hely, naast de ov-fiets, actief als aanbieder van deelmobiliteit. In het verleden was ook Go Sharing aanbieder van deelmobiliteit in Helmond. Volume (en een behoorlijke omvang van een stad) is volgens gesprekspartners van belang voor de business case van aanbieders van deelmobiliteit. Aanbieders van deelmobiliteit zijn kritisch op middelgrote steden. Helmond is met een omvang van ruim 90.000 inwoners en relatief weinig publiek voor het gebruik van deelmobiliteit (nog) geen uiterst aantrekkelijk gebied voor het aanbieden van deelmobiliteit. Regionale samenwerking zou hiervoor een uitkomst kunnen zijn.

### 4.2.1 GoAbout

GoAbout is een mobiliteitsapp voor deelfietsen en deelauto’s. In oktober 2021 heeft mobiliteitsplatform MoveYou alle activiteiten van deilvervoerder GoAbout overgenomen. Onder MoveYou wordt een breed scala aan producten aangeboden met betrekking op mobiliteit (een mobiliteitsplatform voor parkeren, tanken, EV-laden, deilvervoer en openbaar vervoer).

In Helmond kunnen medewerkers van bedrijven in Helmond met Mobility Mixx zakelijk gebruik maken van de deelfietsen van GoAbout. Mobility Mixx is een complete mobiliteitskaart, van ov-chipkaart tot laadpas. Bij alle diensten van Mobility Mixx reizen medewerkers op rekening.

Afhankelijk van de behoefte die bij de gemeente Helmond ligt, kan GoAbout nu en in de toekomst voorzien van een oplossing voor de last mile. GoAbout biedt in Helmond deelfietsen aan. Verspreid over twaalf locaties hebben reizigers de mogelijkheid om tegen betaling een deelfiets te gebruiken:

- Zes van de twaalf locaties zijn bij een station gesitueerd, waardoor er volgens GoAbout/Mobility Mixx een oplossing wordt aangeboden ten behoeve van de last mile.
- Er zijn twee grote werkgevers in Helmond waarvan de werknemers de deelfiets vanaf het station kunnen nemen om op het werk te komen. Dit aanbod is dan ook ten behoeve van de last mile.
- De locaties bij het winkelcentrum De Bus en Pathe Theater zijn twee grote publiekstrekkingen waar men ook vanuit het openbaar vervoer en via de deelfiets kan komen.
- In november 2022 zijn er twee locaties gesloten.

In totaal zijn er 65 deelfietsen van GoAbout verdeeld over de tien open locaties beschikbaar. Een deelfiets van GoAbout kan met en zonder abonnement gebruikt worden. Het gebruik van de aangeboden diensten van GoAbout in Helmond is in november 2022 sinds begin van 2022 529 ritten.

#### 4.2.2 Amber

Amber is een aanbieder van deelauto's. Ondanks dat Helmond geen Amber area heeft, gebieden waar je altijd een Amber-deelauto kunt oppikken en achterlaten, heeft Helmond wel twee Amber hubs, nabij het centrum van Helmond en op de Automotive Campus. Op oranje parkeerplaatsen is een Amber-deelauto te vinden. Deze auto's zijn de reserveren of spontaan te gebruiken. In deze gebieden zijn nul parkeerkosten.

Een Amber deelauto kun je met of zonder vooraf reserveren gebruiken. Vooraf met zekerheid reserveren kan tot drie uur van tevoren. Spontaan kan de gebruiker een beschikbare deelauto in een app claimen. Voor de zakelijke gebruiker zijn diverse pakketten en opties mogelijk.

#### 4.2.3 Greenwheels

Greenwheels werkt nauw samen met NS voor het realiseren van Greenwheels parkeerplaatsen nabij stations om de klant te kunnen voorzien van een last mile optie. Greenwheels ziet vaak in gebieden als Helmond (geen G5) dat het enorm helpt als Greenwheels vanaf het station een optie aanbiedt om verder te reizen, vooral daar waar het openbaar vervoer beperkt is. Op deze manier geeft Greenwheels aan dat de reis volledig duurzaam kan worden afgelegd en hoeven mensen niet met hun eigen auto te rijden of deze aan te schaffen.

Greenwheels is een aanbieder van deelauto's in Helmond. Momenteel staat er één Greenwheels deelauto bij station Helmond. Greenwheels ziet een toename van reisbewegingen, vooral in het openbaar vervoer, dat ook effect heeft op het gebruik van Greenwheels voertuigen bij o.a. NS-locaties. Greenwheels ziet dat Helmond steeds meer actieve gebruikers krijgt. Maar het aanbod is momenteel nog beperkt. Greenwheels geeft aan graag uit te willen breiden in de kern en heeft daarvoor een aanvraag gedaan. Vanaf januari plaatst Greenwheels er twee voertuigen bij in Helmond. Voor (verdere) uitbreiding is de samenwerking met de gemeente nodig en is flankerend beleid onmisbaar.

#### 4.2.4 Hely

Bij Hely kan een gebruiker auto's, elektrische fietsen en bakfietsen in één app huren. Op het moment van rapporteren, betreft het aanbod van Hely in Helmond één elektrische auto, nabij station Helmond Brandevoort. Deze locatie volgt uit een pilot gefinancierd door EIT Urban Mobility en had als doel om te onderzoeken of er met multimodaal deelvervoer de eigen tweede auto konden reduceren. Hely geeft aan strategisch te hebben gekozen voor een besloten bewonershub en geen publieke deelauto's meer aan te bieden. Brainport Smart District is voor Hely een voorbeeld van een closed community waar zij graag deelvervoer aanbieden.

Hely geeft aan in Helmond te zijn gestart met twee deelauto's en twee bakfietsen. De bakfiets bij Telkesveld heeft Hely weggehaald vanwege "te weinig gebruik, veel stroomstoringen en een lastige plek midden op een bouwplaats". Voor de toekomst geeft Hely aan dat indien een Vereniging van Eigenaars (VvE), vastgoedbelegger of ontwikkelaar een wooncomplex wil voorzien van deelvervoer, zij dit graag willen gaan aanbieden.

Voor wat betreft gebruik geeft Hely aan dat er minder dan een gemiddeld aantal ritten met de deelauto is en meer dan gemiddeld aantal ritten met de bakfiets toen deze nog beschikbaar was. Opvallend was de ritduur die beneden gemiddeld lag ten opzichte van vergelijkbare locaties.

#### 4.2.5 Go Sharing

Go Sharing bood in het verleden circa vijftig elektrische scooters aan in Helmond. Vanwege verminderd gebruik en vandalisme hebben ervoor gezorgd dat er momenteel geen deelscooters van Go Sharing beschikbaar zijn in Helmond.

## 5. Ontwikkelingen en Beleid

De beleidscontext en de ontwikkelingen in technologie, maatschappij en beleid hebben invloed op de vraag naar en het aanbod van openbaar toegankelijk vervoer. Beleid en ontwikkelingen zorgen voor kansen, maar ook voor bedreigingen. In dit hoofdstuk beschrijven we eerst de beleidscontext, zowel op nationaal, provinciaal, regionaal als lokaal niveau, en vervolgens de ontwikkelingen in mobiliteit, maatschappij en techniek. Vervolgens gaan we in hoofdstuk 6 respectievelijk in op de sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen voor het aanbod van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond die o.a. uit deze ontwikkelingen en beleidsrichtingen, de inzichten vanuit de aanbieders van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond en de huidige situatie van openbaar toegankelijk vervoer voortkomen.

### 5.1 Beleidscontext

Op nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal niveau is er beleid wat de ontwikkeling van openbaar vervoer en mobiliteitsdiensten in Helmond raakt. In deze paragraaf beschrijven aan de hand van een documentenstudie en op basis van gevoerde gesprekken welk beleid er op de verschillende niveaus is. Daarbij gaan we ook in op de specifieke rollen van bijvoorbeeld het ministerie van IenW en provincie Noord-Brabant als concessieverleners.



#### 5.1.1 Nationaal

Nu en in de toekomst moet iedereen in Nederland snel, gemakkelijk, betrouwbaar en betaalbaar met het openbaar vervoer kunnen reizen. Om deze reden werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan het toekomstbeeld van het openbaar vervoer in 2040. Dit doet het ministerie samen met de provincies, metropoolregio's, vervoerders en ProRail. Door de groei van de bevolking, de woningbouwopgave en het belang van het duurzaam omgaan met de leefomgeving, verandert er naar verwachting de komende jaren veel op het gebied van mobiliteit. Ondanks dat Covid nog altijd een invloed heeft op de maatschappij, is de verwachting dat mobiliteit weer in volle omgang op gang komt. Afhankelijk van locatie wordt het tempo van die groei bepaald (snellere groei in stedelijke gebieden t.o.v. dunner bevolkte gebieden).

De overheden en sector werken samen aan het vormgeven van het programma Toekomstbeeld ov 2040. In februari 2019 zijn de Contouren Openbaar Vervoer 2040, met daarin de doelen en ontwikkelrichtingen voor 2040, vastgesteld. De contouren zijn ondergebracht onder drie pijlers:

---

**1.** Pijler 1: Focus op de kracht van het ov;

- a.** Het openbaar vervoer maakt banen en activiteiten bereikbaar.
- b.** De kwaliteitssprong van het ov-netwerk (reizen in een brede stedelijke ring met een aantal sterke assen naar de verschillende landsdelen en de landen om ons heen) zorgt voor een samenhangend netwerk gerealiseerd binnen de stedelijke regio's en tussen de ruimtelijk-economische kerngebieden van Nederland en over de grens.
  - i.** Ook in de regio buiten de stedelijke gebieden heeft het openbaar vervoer een rol om voorzieningen bereikbaar te houden. Hiervoor liggen kansen door gericht het openbaar vervoer te versterken.

#### **Hoogwaardig openbaar vervoer in de regio**

“Ook in de regio buiten de stedelijke gebieden heeft het ov een rol om voorzieningen bereikbaar te houden. Om het ov in deze gebieden verder te verbeteren liggen kansen door gericht het ov te versterken. Op diverse plaatsen in Nederland is al begonnen met deze transitie van traditioneel stads- en streekvervoer naar aantrekkelijke lokale/regionale HOV netwerken. In en rond steden gaat het om het bundelen van hoogfrequente ov lijnen om zo een aantrekkelijker product aan te bieden. Richting 2040 liggen hier, in aanvulling op de sterke HOV-lijnen, kansen vanuit vraaggestuurde mobiliteit (zie pijler 2). Naast het versterken van lokale/regionale HOV netwerken zullen regionale knooppunten deel uitmaken van het ov-netwerk.”

- c.** Vraaggestuurde diensten en deelconcepten als deelauto's, deelfietsen en taxidiensten zijn doorontwikkeld en zorgen voor een verschuiving van openbaar en privévervoer naar gedeeld vervoer en zijn daarmee een kwalitatief hoogwaardige aanvulling voor op het netwerk openbaar vervoer.

**2.** Pijler 2: Drempelloos van deur-tot-deur; en

- a.** In 2040 reizen alle reizigers op een betrouwbare, veilige, snelle, gemakkelijke en comfortabele wijze van A naar B waarin het openbaar vervoer onderdeel is van het totale mobiliteitssysteem. Het openbaar vervoer speelt daarin een belangrijke rol door met beperkt gebruik van de ruimte op een veilige en duurzame wijze grote groepen reizigers te vervoeren.

#### **Modaliteiten in hun eigen kracht zetten**

- Openbaar vervoer maakt beperkt gebruik van de ruimte op een veilige en duurzame wijze;
- De fiets is op afstanden tot vijftien kilometer goedkoop, gezond en duurzaam;
- De auto zorgt met name buiten stedelijk gebied op afstanden boven vijftien kilometer voor veel vrijheid, snelheid en flexibiliteit. Met name in gebieden waar het openbaar vervoer door onvoldoende bundeling van reizigers minder sterk aanwezig is.
- Taxidiensten en vormen van vrijwilligersvervoer.
- Deelconcepten spelen een belangrijke rol in de last mile in combinatie met openbaar vervoer om parkeerdruk in stedelijke gebieden te verminderen.
- Op termijn zullen ook autonome (deel)voertuigen als mobiliteitsvorm aandienen.

- b.** Om alle modaliteiten en mobiliteitsdiensten optimaal te gebruiken zijn ketenmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS) belangrijke ontwikkelingen. De overstap tussen modaliteiten en mobiliteitsdiensten is in 2040 geoptimaliseerd en ook voor reizigers met een beperking is de reis toegankelijk.

**3.** Pijler 3: Veilig, duurzaam en efficiënt ov.

- a. In 2040 is de verwachte forse groei van het openbaar vervoer ingevuld vanuit de beginselen van *people, planet en profit*. Daarmee wordt uitwerking gegeven aan het Klimaatakkoord, worden omgevingseffecten bij besluitvorming consequent meegewogen en nadrukkelijk meegenomen en gaat de sector verantwoord om met grondstoffen en publieke middelen om mede rekening te houden met toekomstige generaties, leefbaarheid en veiligheid.
    - i. Een uitwerking is dat het particuliere wagenpark grotendeels schoon is, maar in stedelijke gebieden voorrang gegeven wordt aan openbaar vervoer en fiets.
  - b. Het Nederlandse openbaar vervoer heeft internationaal een toppositie (behouden) door de innovatieve instelling.
- 

Bovengenoemde pijlers en de invulling daarvan schetsen de contouren van het toekomstbeeld van het openbaar vervoer in Nederland in 2040. Met de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld ov 'Nu instappen naar 2040' (2021) hebben de samenwerkende partijen de te nemen stappen tot 2040 inzichtelijk gemaakt met de (mogelijke) kosten en baten (aantal nieuwe reizigers) per onderwerp. Lange termijn keuzes voor het openbaar vervoer moeten bijdragen aan wonen, werken en recreëren in een duurzaam en welvarend Nederland.

Naast het Toekomstbeeld ov 2040, is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de slag met het kader voor lichte elektrische voertuigen (LEVs). Het LEV-kader stelt voor verschillende categorieën gerichte eisen aan techniek, gebruiker en inpassing in het bestaande verkeer (bron: [Kamerbrief over kader Lichte Elektrische Voertuigen, 13-07-2021](#)). De ambitie is om dit kader in 2023 in werking te laten treden. Ondanks dat nog niet alle LEVs zijn toegestaan in Nederland, enkel de voertuigen die zijn aangewezen als 'bijzondere bromfiets' (bron: [RDW](#)), hebben deze voertuigen potentie in de vorm van deelmobiliteit voor openbaar toegankelijk vervoer in de toekomst. Denk hierbij bijvoorbeeld aan elektrische steps.

#### **Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als concessieverlener voor het spoor en treinvervoer**

De concessie van de vervoerconcessie hoofdrailnet is in december 2014 verleend door de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aan Nederlandse Spoorwegen (NS). ProRail is per 1 januari 2015 concessiehouder van de beheerconcessie. De twee concessies hebben beide een looptijd van tien jaren. Dit betekent dat NS in ieder geval tot 2025 op het Nederlandse hoofdrailnet rijdt en daarmee ook het treinvervoer van, naar en binnen Helmond verzorgt.

#### **Nationale afspraken verstedelijking, woningbouw en klimaat**

Er zijn verschillende bestuurlijke afspraken gemaakt op het gebied van verstedelijking, woningbouw en klimaat, die allen raakvlak hebben met bereikbaarheid en mobiliteit. Hieronder zijn nationale afspraken rondom stikstof en woningbouwlocaties kort beschreven:

- Nederland stoot te veel stikstof uit. De overmatige uitstoot van stikstof heeft een negatief effect op de natuur, de water- en bodemkwaliteit en de gezondheid van de mens. Het kabinet heeft zich verbonden met het wetsvoorstel 'stikstofreductie en natuurverbetering' aan het doel dat in 2030 minstens de helft van de natuur in Natura 2000-gebieden op een gezond stikstofniveau zit. Het Rijk neemt maatregelen in de sectoren landbouw, industrie, bouw en verkeer en vervoer om de stikstofuitstoot omlaag te brengen.
- Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) heeft in 2021 in samenwerking met provincies en gemeenten de woningbouwkaart tot 2030 gepresenteerd. Daarmee wordt de focus verlegd van het vinden van locaties voor woningbouw naar de realisatie van woningen.



## 5.1.2 Provinciaal

Provincie Noord-Brabant is volop aan de slag met mobiliteit. Het mobiliteitsbeleid van de provincie, en hoe de provincie omgaat met het openbaar vervoer kan naar eigen zeggen van de provincie niet achterblijven op de flinke veranderingen in de wereld van mobiliteit. De provincie wil toe naar “het slimste en duurzaamste mobiliteitssysteem van Europa, waarin de reiziger centraal staat, met een passend aanbod voor reizigers.” Op die manier blijft Brabant bereikbaar, zorgt de provincie voor een sterke economie en zorgt zij ervoor dat reizigers van, naar en binnen Brabant mee kunnen blijven doen aan de samenleving.

### De rol van Provincie Noord-Brabant

De provincie is verantwoordelijk voor de busconcessies in Brabant, verdeeld over drie gebieden Zuidoost-Brabant, Oost-Brabant en West-Brabant, en vervult daarmee een sturende rol als concessieverlener van regionaal busvervoer. De provincie draagt jaarlijks ongeveer 90 miljoen euro bij aan de drie concessies. In het geval van Helmond (concessie Zuidoost-Brabant) is Hermes onder de vlag van Bravo concessiehouder. Deze concessie loopt initieel tot 2026, echter zijn er nieuwe afspraken gemaakt vanwege Covid waardoor de concessie naar verwachting tot 2028 loopt. De concessies Brabant-West en Brabant-Oost worden al eerder opnieuw aanbesteed. De provincie is niet verantwoordelijk voor het treinvervoer, daarvoor staat het ministerie van IenW aan de lat. Maar de provincie maakt wel afspraken over een goed functionerend systeem.

De provincie vervult naast de sturende rol op de busconcessies Oost-Brabant, West-Brabant en Zuidoost-Brabant ook een faciliterende en verbindende rol op het gebied van ‘gedeelde mobiliteit’<sup>3</sup>. Denk daarbij aan het ondersteunen van (sociale) initiatieven en het optreden als samenwerkingspartner in de ontwikkeling van nieuwe mobiliteitsconcepten.

### Provinciaal beleid op ‘gedeelde mobiliteit’

In december 2018 is de ov-visie ‘Gedeelde mobiliteit is maatwerk’ vastgesteld door de provincie. De visie is breder dan enkel openbaar vervoer. Om deze reden wordt gesproken over gedeelde mobiliteit. Het vertrekpunt van de visie is de verantwoordelijkheid van de provincie, als opdrachtgever van openbaar vervoer. De provincie wil maximale toegevoegde en maatschappelijke waarde uit de geïnvesteerde publieke euro’s halen voor alle (potentiële) reizigers in de vorm van gedeelde mobiliteit. De onderwerpen toegankelijkheid, veiligheid, social return, betaalwijzen en reizigersorganisaties vormen naast de goede elementen uit de voorgaande visie vraaggericht, verbindend en verantwoord de basis van deze ov-visie. De ov-visie is tevens een antwoord op de nieuwe basisnormen van bijvoorbeeld duurzaamheidsbeleid en open data, naast de wet- en regelgeving als de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000), de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) en de afspraken rondom cao’s, en draagt bij aan de bredere beleidsdoelen als beschreven in de omgevingsvisie.

Kernonderwerpen in de ov-visie zijn maatwerk, vraaggericht, verbindend, verantwoord en slim georganiseerd. Dit betekent dat vervoer toegevoegde waarde heeft voor iedereen, met een begrijpelijk systeem en passend bij de vraag. Gedeelde mobiliteit is een schakel in het netwerk waarin de hoofdassen, de belangrijkste spoor- en busverbindingen versterkt worden en mobiliteitshubs als schakel voor de gemakkelijke overstap van vervoer over de ruggengraat van of naar start- of eindbestemming functioneren. De provincie speelt daarin de rol als partner in samenwerking (bijvoorbeeld met andere overheden), als verbindende factor (‘marktregisseur’) en als aanstuurder van contracten en concessies. Tot slot ziet zij een rol in het experimenteren met en innoveren in nieuwe mobiliteitsoplossingen.

### Pilots met flexibel vervoer in de provincie

---

<sup>3</sup> Met gedeelde mobiliteit bedoelt de provincie “[...] álle mobiliteit die voor iedereen toegankelijk is en die je vaak samen gebruikt. Dit kan de bus of de trein zijn, maar ook een deellauto of een deelfiets. Ook meerijden met iemand of reizen met een flex-concept past binnen gedeelde mobiliteit.”

De provincie is betrokken bij diverse pilots en implementaties van innovatieve vervoersconcepten, waaronder Bravoflex en de hubtaxi. Daarnaast wordt in het mobiliteitsprogramma van Noord-Brabant en Limburg, programma SmartwayZ.NL, ingezet op de ontwikkeling van Cooperative Connected en Automated Mobility (CCAM).

De afgelopen jaren heeft een pilot van Bravoflex plaatsgevonden in meerdere regio's in de provincie Noord-Brabant, waaronder Helmond (zie ook hoofdstuk 2). Bravoflex is een kleinschalig vraagafhankelijk vervoersconcept (halte-haltevervoer) in gebieden waar minder vraag naar vervoer is of waar op momenten het aantal reizigers laag is. De gebruikerservaringen van reizigers waren goed en de dienst werd in Helmond goed gebruikt. Het systeem is echter kostbaar. Voor de pilot in Helmond betekende dit dat er te veel middelen, bovenop de middelen voor de stadslijnen, moesten worden ingezet. De pilot is afgebroken en de stadslijnen, zoals ze nu rijden, zijn gaan rijden. In West-Brabant was de pilot wel succesvol; een aantal pilots met Bravoflex loopt daar nog. Vanaf 2024 start in West-Brabant een doelgroepenvervoercontract waarin Bravoflex is geïntegreerd. Een belangrijk verschil is dat de provincie in West-Brabant betaalt voor wat zij afneemt en geen gehele bekostiging (ook als er geen afname is) zoals in Helmond de situatie was.

In West-Brabant rijdt op dit moment ook een hubtaxi in een aantal pilots. De hubtaxi brengt mensen van halte naar hub en vertrekt vanaf beschikbare ov-haltes. Om gebruik te maken van de hubtaxi moet vooraf gereserveerd worden en geeft op logische plekken voor overstappen in het mobiliteitsnetwerk (hubs) overstapmogelijkheden op buslijnen of treinverbindingen. De hubtaxi is dus anders dan het deur-tot-deur vervoer in het Wmo-vervoer of het halte-haltevervoer als in de pilot Bravoflex. De provincie zet in op deze vorm van gedeelde mobiliteit. Op dit moment wordt de aanbesteding voor de concessie Brabant-West voorbereid. Momenteel zijn de flex-concepten, waar de haltetaxi onder valt, onderdeel van een apart flexcontract. De provincie en regio West-Brabant streven ernaar dat de hubtaxi vanaf 1 januari 2024 (in de huidige concessieperiode) gaat rijden. In de ontwerpversie van het programma van eisen (PvE) concessie West-Brabant 2025-2035 staat 'overstappunten waar reizigers die van de hubtaxi over kunnen stappen op de bus' vermeld als onderdeel van de toekomstvaste basis (bron: [Folder Programma van Eisen](#)). De hubtaxi wordt in de toekomst ook onderdeel van het nieuwe taxicontract voor Wmo-vervoer.

### **Provinciale afspraken verstedelijking, woningbouw en klimaat**

Er zijn verschillende bestuurlijke afspraken gemaakt op het gebied van verstedelijking, woningbouw en klimaat, die allen raakvlak hebben met bereikbaarheid en mobiliteit. Hieronder zijn de provinciale afspraken rondom stikstof en woningbouw kort beschreven:

- In Nederland wordt te veel stikstof uitgestoten. Om minder stikstof uit te stoten is het nodig om op een andere wijze te produceren en te consumeren. In de Brabantse Ontwikkelaanpak Stikstof (BOS) staan ruim veertig maatregelen die bijdragen aan de vermindering van stikstofuitstoot. Alle sectoren dragen bij aan de verlaging van de stikstofdepositie. Het gaat daarin onder andere over de verduurzaming van verkeer en vervoer door zowel particulieren als het bedrijfsleven.
- Tussen Rijk en provincie zijn bestuurlijke afspraken 2022-2030 gemaakt over woningbouw. Er ligt een gezamenlijke opgave om het huidige woningtekort aan te pakken. Om de komende jaren in een versnelling extra woningen bij te bouwen, zijn afspraken vanuit het programma Woningbouw verder uitgewerkt. Gedeputeerde Staten en de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening spannen zich gezamenlijk in om de gemaakte afspraken uit te voeren.

### **5.1.3 Regionaal**

Er zijn verschillende regionale samenwerkingsverbanden waarin de gemeente onderdeel van is. Gemeente Helmond is onderdeel van de regio Zuidoost-Brabant, danwel Metropoolregio Eindhoven (MRE) met 21 gemeenten. De Brainportregio verwacht een grote groei van arbeidsplaatsen en woningen, de schaalessprong. De bereikbaarheid is daarin van belang. Daarvoor moet er in de regio samengewerkt worden. Met samenwerkingsverbanden als Brainport Bereikbaar, een

uitvoeringsprogramma voor slimme en duurzame mobiliteit waarin krachten worden gebundeld van MRE en SmartwayZ.NL. Ook de samenwerking in MIRT-verband, programma SmartwayZ.NL, Brainport Eindhoven en de visie op doelgroepenvervoer, waarin regionale samenwerking essentieel is mogen niet ontbreken. Hieronder beschrijven we een aantal onderwerpen die in regionaal samenwerkingsverband afgesproken of onderzocht zijn of worden.

### **Ontwikkelplan regionale mobiliteitshubs (ZO Slim Bereikbaar)**

In het Ontwikkelplan regionale mobiliteitshubs (10 november 2022) heeft ZO Slim Bereikbaar zes locaties aangewezen voor regionale mobiliteitshubs die als voornaamste focus de reizigers naar de economische toplocaties in de regio Zuidoost-Brabant hebben. De aanleiding voor de totstandkoming van het ontwikkelplan is de problematiek Randweg A2. Er is gekomen tot een hublocaties in alle hoofdrichtingen (A2 noord en zuid, A58, A67 oost en west, A50) en een hublocatie in de directe omgeving van de hoofdwegen vanwege de wens om het aantal autobewegingen op de A2/N2 te verminderen. De zes aangewezen locaties van de regionale hubs met een nationaal belang liggen nabij de snelweg waarbij overtap mogelijk is van auto op ander vervoer om naar de economische kernen te komen (first en last mile). Op lange termijn wordt aangesloten bij de MIRT-opgave Brainportregio en het Regionaal ov Toekomstbeeld.

### **Innovatieve vervoersconcepten: Verkenning Deeltaxi 2.0 (Brainport Bereikbaar)**

Innovatieve vervoersconcepten is één van de elf samenhangende projecten van het programma Brainport Bereikbaar. De verkenning Deeltaxi 2.0 is naar aanleiding van het aannemen van de motie ‘doorontwikkeling last mile oplossingen: volwaardig alternatief Bravoflex’ op 10 november 2020 geïnitieerd door gemeente Helmond. In het voorjaar is een onderzoek naar de bereikbaarheid van BZOB en het Elkerliek opgeleverd. Dit onderzoek heeft inzichten opgeleverd op het gebied van vervoerskeuze, bereikbaarheid en behoefte. Zo reizen medewerkers van bedrijven gevestigd op BZOB veel met de auto en wordt het openbaar vervoer zeer beperkt gebruikt, vanwege de ongunstige tijden en de bereikbaarheid van openbaar vervoer. De VT-factor is 2,2%, een factor die laat zien dat er weinig openbaar vervoer op het bedrijventerrein is. Ook wordt het ziekenhuis met name per auto bereikt. Het Wmo-vervoer is in tegenstelling tot het openbaar vervoer goed op orde.

Op dit moment is een onderzoek bezig naar een gehele herziening van het vervoerssysteem, onder het project innovatieve vervoersconcepten. De gemeente, provincie, NS, vervoerders en taxibedrijven zijn betrokken. Het onderzoek richt zich op drie factoren: het vervoerssysteem (met daarin plaats voor innovatieve vervoersconcepten als Deeltaxi 2.0 en autonoom vervoer BZOB), de gebruikersbehoefte (Wat is er al? Wat is nodig? Monitoring?) en de regie daarop (Hoe?). Het BZOB en het Elkerliek worden in dit onderzoek wederom als pilot-omgevingen gebruikt. Uiteindelijk is uitrol in Helmond als geheel het streven. *Learning by doing.*

De verkenning Deeltaxi 2.0 is onderdeel van het onderzoek naar innovatieve vervoerssystemen. Deeltaxi 2.0 is een concept waarin kleinschalig, flexibel, vraaggestuurd vervoer centraal staat, als alternatief voor stadslijnen met kleine bussen. Tevens sluit deze verkenning goed aan op de provinciale initiatieven als de hubtaxi en Bravoflex in West-Brabant.

### **Visie Slimme Mobiliteit Doelgroepen (Regio Zuidoost-Brabant)**

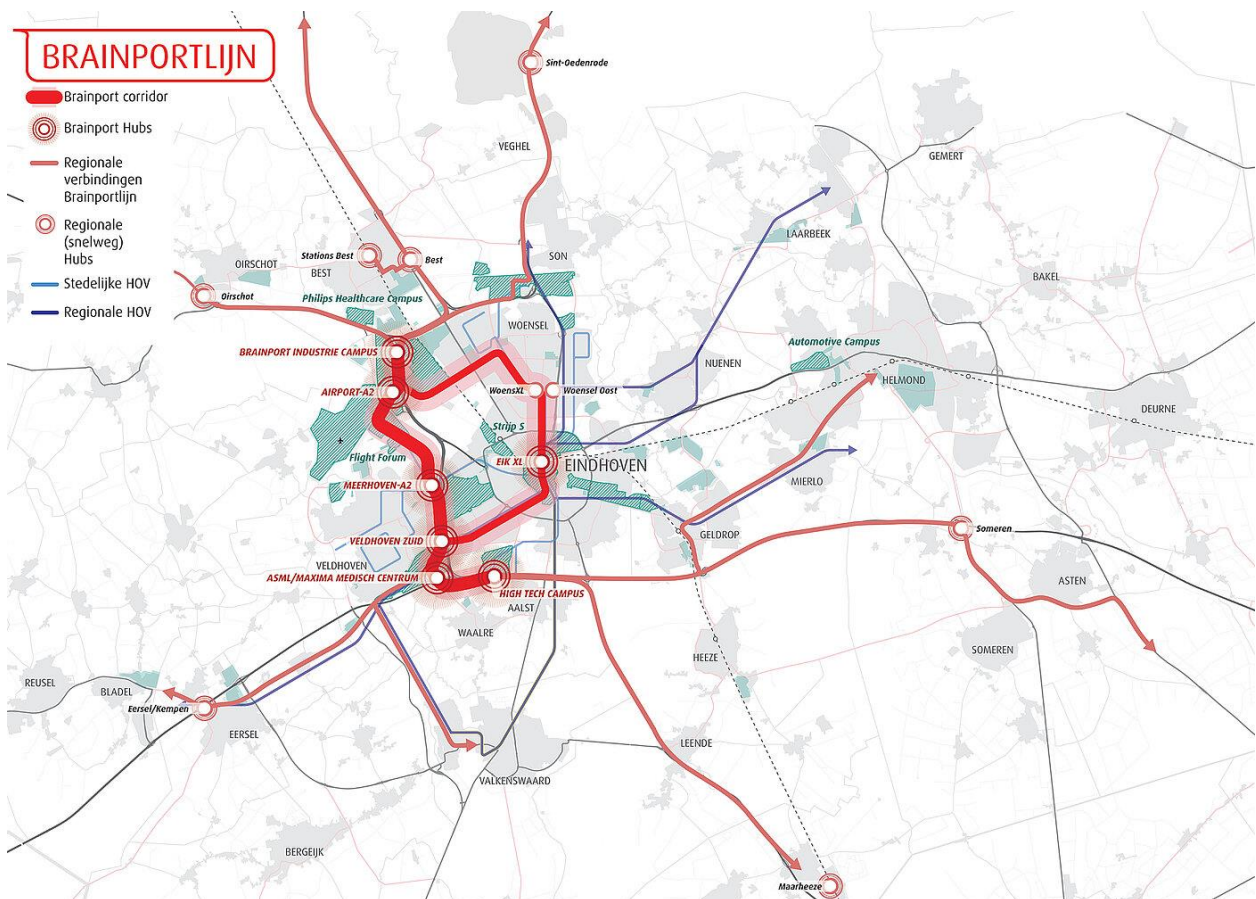
In de Visie Slimme Mobiliteit Doelgroepen van regio Zuidoost-Brabant, vastgesteld op 28 mei 2022, hebben de 21 gemeenten de centrale ambitie van doelgroepenvervoer in de regio vastgelegd: “In Zuidoost-Brabant bouwen we aan een algemeen, integraal, inclusief en duurzaam vervoerssysteem waarmee ook alle inwoners en bezoekers van Zuidoost-Brabant met een fysieke en/of mentale beperking zelfstandig mobiel kunnen zijn.” In het meedoen aan de maatschappij is vervoer een belangrijk middel. Om deze reden is het belangrijk dat mensen geholpen worden zelfstandiger gebruik te maken van het openbaar vervoer en laagdrempeliger vervoer aan te bieden. In de visie zijn een aantal belangrijke aanknopingspunten voor de verder ontwikkeling van de toekomst van doelgroepenvervoer, waaronder het beter benutten van de relatie met openbare

vervoervoorzieningen: meer mensen moeten hiervan gebruik gaan maken om het bijzondere taxivervoer voor doelgroepen toekomstbestendig te houden. Daarvoor zijn drie handelingsprincipes geformuleerd:

1. 'Inclusiviteit by design' is een uitgangspunt voor het totale mobiliteit systeem;
2. Over bestuurlijke en financiële grenzen heen kijken; en
3. Flexibiliteit naar de toekomst toe creëren en leren door te doen.

### De Brainportlijn

De Brainportlijn is een innovatieve verbinding tussen alle Brainportcampussen rondom Eindhoven en regionale werklocaties en via Eindhoven Centraal ook met nationale en internationale economische centra. De Brainportlijn is een belangrijke mobiliteitsoplossing om de schaa sprong van wonen en werken in de Brainport op te vangen. Zie Figuur 12 voor een visualisatie van de Brainportlijn. Hierin is zichtbaar dat een regionale verbinding met Helmond een van de regionale verbindingen is. Deze lijn moet 'groeien' richting 2040.



Figuur 12 - De Brainportlijn op de kaart (bron: Brainport Eindhoven)

In 2020 is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de vervoerkundige kant van de Brainportlijn. In deze studie zijn drie scenario's onderzocht, waarvan een variant met lightrail en twee HOV-georiënteerde varianten. Vervoerkundig is de lightrailvariant – zelfs uitgaande van de mobiliteitstransitie en toepassing op de vervoerkundig aantrekkelijke radialen – voor de periode tot ver na 2040 niet interessant gebleken (bron: [Brainportlijn Eindhoven: Propositie september 2020](#)).

## 5.1.4 Lokaal

Gemeenten hebben een breed takenpakket voor wat betreft mobiliteit. Denk daarbij aan het beheer en onderhoud van lokale wegen, parkeerbeleid in de stad, zorgen voor vervoer voor inwoners met een Wmo-vervoersindicatie, maar ook aan het optimaliseren van het leefklimaat en de verkeerveiligheid in de gemeente. Daarnaast zijn er veel raakvlakken van mobiliteit met andere beleidsterreinen als de ruimtelijke inrichting, de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid binnen gemeenten. Instrumenten die gemeenten in kunnen zetten om mobiliteitsbeleid vorm te geven zijn bijvoorbeeld de omgevingsvisie, waarin gemeenten onder andere haar visie op mobiliteit vaststelt (ambities, focus, knelpunten), optionele programma's (specifiek beleid) of vergunningen.

Voor wat betreft bereikbaarheid en openbaar toegankelijk vervoer is in het Collegeakkoord (Ambitieakkoord 2022-2026) de volgende ambitie geformuleerd, naast het stimuleren van 'de fiets': "We zijn in het gelukkige bezit van maar liefst vier NS-stations, maar de bereikbaarheid is niet voor iedereen optimaal. De bottleneck zit 'm in het laatste stukje van en naar het station. We moeten daarvoor op zoek naar andere vervoersvormen, mogelijk in samenwerking met belanghebbenden zoals werkgevers." Het gemeentebestuur hecht aan regionale samenwerking als het gaat om mobiliteit en vervoersvraagstukken.

### Gemeentelijke verantwoordelijkheid voor Wmo-vervoer

De Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) zorgt ervoor dat alle inwoners mee kunnen doen in de maatschappij en zelfstandig kunnen blijven (wonen en leven). Wmo-vervoer is een vervoervoorziening die vanuit de Wmo kan worden geregeld. Vervoer op maat is er voor inwoners die het eigen vervoer niet meer zelfstandig of met hulp van familie of vrienden georganiseerd kan worden. Denk bijvoorbeeld aan ouderen, chronische zieken of mensen met een beperking. De gemeente is verantwoordelijk voor het lokale vervoer. Dit betekent ook dat Wmo-vervoer per gemeente verschillend is geregeld. In Helmond kunnen burgers met een Wmo-vervoersindicatie bijvoorbeeld gebruik maken van de Taxbus tegen een gereduceerd tarief. De gemeente beoordeelt na een aanvraag van een inwoner of een Wmo-vervoersindicatie passend is.

### Gemeentelijk beleid op openbaar vervoer

Beleid op openbaar vervoer in gemeente Helmond komt terug in diverse beleidsstukken van de gemeente, zoals de Mobiliteitsvisie 2016-2025 (let wel, een herziening van de mobiliteitsvisie vindt momenteel plaats), de Visie Bereikbaarheid en Parkeren Centrum en de Actualisatie Parkeerbeleid Helmond. In de beleidsstukken komen onder andere de volgende onderwerpen terug:

- Inzet op een flexibel openbaarvervoersysteem en een goede bereikbaarheid van het openbaar vervoer (Herijking Centruperspectief);
- Mix van wonen en werken rondom het ov-knooppunt (Kwaliteitssprong Helmond);
- Actieve investering in de uitbouw van een regionaal openbaarvervoernetwerk (Visie Bereikbaarheid en Parkeren Centrum);
- Basisnet buslijnen voor stad en regio: regionaal busvervoer met vraagafhankelijke oplossingen (Mobiliteitsvisie 2016-2025 en Visie Bereikbaarheid en Parkeren Centrum);
- Profileren als Living Lab en het bieden van ruimte aan experimentele vormen van openbaar vervoer (Mobiliteitsvisie 2016-2025);
- Intensiveren van externe openbaarvervoerverbindingen van en naar Eindhoven en andere kernen (Mobiliteitsvisie 2016-2025);
- Verbetering bereikbaarheid NS-stations vanuit verder afliggende stadsdelen door snellere en meer rechtstreekse fietsverbindingen (Mobiliteitsvisie 2016-2025);
- De sprinterstations op hetzelfde voorzieningenniveau als station Helmond brengen (Mobiliteitsvisie 2016-2025);

- Verbeteren van P+R parkeergelegenheid bij vervoersknooppunten en NS-stations (Mobiliteitsvisie 2016-2025 en Actualisatie Parkeerbeleid Helmond); en
- Nachtnet Eindhoven-Helmond (Mobiliteitsvisie 2016-2025).

### **Gemeentelijk beleid op deelmobiliteit**

In beleid is er op gemeenteniveau naast specifiek beleid op openbaar vervoer ook veel aandacht voor deelmobiliteit en hubs. In het Vervolg Plan van Aanpak Visie Deelmobiliteit zijn verschillende maatregelen beschreven om deelmobiliteit in de gemeente Helmond te stimuleren. Het stimuleren van deelmobiliteit, en specifiek deelauto's wordt vaak gekoppeld aan parkeermaatregelen voor de privéauto. Concreet is in Vervolg Plan van Aanpak Visie Deelmobiliteit vastgelegd dat de gemeente (ten minste) tien kleinschalige mobiliteitshubs gaat faciliteren. Eén hub in het Brainport Smart District, vier rondom de treinstations, één aan de oostkant van Helmond (exacte locatie nader te bepalen) en vier in de overige delen van Helmond (locaties nader te bepalen). Daarnaast worden er op regionaal niveau nog zes locaties uitgewerkt voor regionale hubs.

In het Vervolg Plan van Aanpak Deelmobiliteit heeft de gemeente Helmond gepresenteerd welk doel zij wil bereiken, hoe zij dat wil bereiken en welke rol zij daarin in gaat nemen. Met de visie wil de gemeente komen tot vormen van deelmobiliteit die passend zijn bij de behoeftes en het gebruik van Helmondse inwoners en werkgevers enerzijds, en de gemeente Helmond als werkgever anderzijds. De visie is onderdeel van de grotere opgave en in aanloop naar een grote mobiliteitsverandering in Helmond en de regio. De gemeente wil op de volgende onderwerpen inzetten:

- 1.** Bereikbaar
  - a.** Vervoersdiensten: van bezit naar gebruik
  - b.** Gebieds- en wijkontwikkeling: duurzame mobiliteit als voorwaarde
  - c.** Reizigerservaring: snel en gemakkelijk in gebruik
- 2.** Leefbaar
  - a.** Gezondheid: van passief rijden naar actief bewegen
  - b.** Schoon: naar meer schone lucht en rust
  - c.** Inclusief: voor iedereen toegankelijk en betaalbaar
- 3.** Vooruitstrevend
  - a.** Smart mobility stad: inspireren en innoveren door te doen

Om het doel te bereiken neemt de gemeente haar rol in bij het 'richting geven', 'stimuleren' en 'mogelijk maken' waarbij de gemeente zelf met wetgeving (APV en (bouw)vergunningen), het tijdelijk investeren in aanbod van (deel)mobiliteit op verschillende locaties en het zorgen dat deelmobiliteit voor zo veel mogelijk Helmonders toegankelijk (beschikbaar en betaalbaar) is. Daarnaast sluit de gemeente maximaal aan bij regionale en landelijke programma's en ontwikkelingen als de MIRT-verkenning regionale infrastructuur Zuidoost-Brabant MaaS, deelmobiliteit en e-hubs, het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainportregio en het Uitvoeringsprogramma Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland.

In veel beleidsstukken wordt de ontwikkeling van deelmobiliteit ook gekoppeld aan ontwikkelingen van (nieuwe) wijken of gebieden. Zoals de (toekomstige) bewoners van het Brainport Smart District en het centrum een proefabonnement aanbieden voor het gebruik van deelmobiliteit en het verkennen van potentiële locaties voor deelmobiliteit in wijkontwikkelplannen en bouwprojecten (Vervolg Plan van Aanpak Visie Deelmobiliteit). Daarnaast kunnen kaders en eisen meegegeven worden aan ontwikkelaars (parkeernormen, bouwvergunningen, PvE, e.d.) en zijn er mogelijkheden voor bekostiging door middel van een verplichte bijdrage aan het op te zetten deelmobiliteitsfonds via een bijdrage in de omgevingsvergunning, een VvE-bijdrage of een reservering in de WOZ-waarde (Vervolg Plan van Aanpak Deelmobiliteit; Rapport Actualisatie parkeerbeleid Helmond). Ook is er veel aandacht voor de rol die werkgevers kunnen spelen in (het stimuleren van) het aanbieden van deelmobiliteit



aan hun werknemers (Vervolg Plan van Aanpak Deelmobiliteit; Rapport Actualisatie parkeerbeleid Helmond). Uit het onderzoek van I&O Research onder werkgevers blijkt dat werkgevers bereid zijn om bij te dragen aan oplossingen voor openbaar toegankelijk vervoer.

## 5.2 Mobiliteitsvernieuwing, maatschappij en techniek

De gesprekspartners geven aan dat de definitie van openbaar vervoer niet altijd even duidelijk is en eenduidig gebruikt wordt. In artikel 1 van de Wp2000 wordt openbaar vervoer gedefinieerd als “voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of via een geleidesysteem voortbewogen voertuig.” De maatschappij is in beweging en daarmee is ook ons mobiliteitssysteem aan verandering onderhevig. De rol van openbaar vervoer verandert daarin en de grenzen van wat wel of geen openbaar vervoer is vervagen. We vinden gebruik vaker belangrijker dan bezit en zijn ons bewuster van klimaat, duurzaamheid en circulariteit. Dit blijkt ook uit het onderzoek onder bewoners, bezoekers, bedrijven en instellingen in Helmond van I&O Research. Daardoor kiezen we steeds vaker voertuigen met schone(re) vormen van aandrijving, voor samen reizen of samen gebruiken en voor bewuste(re) keuzes als het gaat om gezondheid. Kortom, de mobiliteitsvernieuwing gaat naast beleid gepaard met de ontwikkelingen in de markt, maatschappij en techniek.

### 5.2.1 Covid

Covid heeft zijn weerslag gehad op het openbaar vervoer. Het gebruik van het openbaar vervoer ligt sinds maart 2020 beneden het niveau van voor de pandemie. Alhoewel het weer drukker wordt in het openbaar vervoer, is het gebruik van het openbaar vervoer in Nederland nog niet op het niveau van voor de coronacrisis (CBS<sup>4</sup>). Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) verwacht op basis van de uitgangspunten van het CPB voor de economische ontwikkelingen (basisraming) tot en met 2026 dat het gebruik van het openbaar vervoer in Nederland in 2023 weer bijna op het niveau van voor de coronacrisis kan uitkomen. In een alternatief scenario, waar sprake is van een economische terugslag vanwege de oorlog in Oekraïne én de kwaliteit van het openbaar vervoer niet langer verbetert, duurt dit nog tot 2025 (Actualisatie verkenning Openbaar Vervoer 2022-2026, KiM juni 2022). Ondanks dat er onzekerheid over het herstel blijft, zijn op basis van deze uitgangspunten de volgende voorspellingen gedaan, waarin het ov-gebruik gevoelig is voor de kwaliteitsontwikkeling van het systeem:

- 2023 basisraming: 1% onder niveau 2019
- 2023 alternatief: 4% onder niveau 2019
- 2026 basisraming: 8% boven niveau 2019
- 2026 alternatief: 2% boven niveau 2019

#### De invloed van Covid op de ontwikkeling van openbaar vervoer

De vraag naar openbaar vervoer is gedurende de coronapandemie afgenomen. Gedurende de pandemie heeft de werknemer (bepaalde beroepsgroepen waarbij fysiek contact niet noodzakelijk is) ondervonden dat thuiswerken (vaker) een volwaardig alternatief is voor werken op locatie. Dit zorgt enerzijds voor minder reisbewegingen. Anderzijds heeft de zakelijke reiziger gedurende de pandemie ook alternatieven voor de (zakelijke) privéauto ontdekt in lijn met ontwikkeling ‘van bezit naar gebruik’.

Deelmobiliteit heeft gedurende de pandemie een vlucht genomen. Aanbieders van deelmobiliteit hebben het aan het begin van de pandemie zwaar gehad. Echter, vervolgens heeft de vraag naar deelmobiliteit een vlucht genomen. Het is aannemelijk dat Covid hieraan heeft bijgedragen. Men heeft deelmobiliteit ontdekt. Onduidelijk is nog of deze trend zich voortzet en of deelmobiliteit meer aanvullend zal zijn op, of in competitie is met openbaar vervoer.

---

<sup>4</sup> [Veel minder druk in het openbaar vervoer door Corona-virus \(cbs.nl\)](#)



### **De (blijvende) invloed van Covid op het openbaar vervoer**

Ondanks dat er verwacht wordt dat het gebruik van openbaar vervoer zich binnen enkele jaren volledig herstelt, is er nog altijd veel onzekerheid over het effect van Covid op de vraag naar openbaar vervoer. Waarschijnlijk herstelt de vraag naar openbaar vervoer de komende jaren, anderzijds kan er ook een structureel (negatief) effect zijn van corona op ov-gebruik; het effect is nog onzeker (bron: [KiM](#)). De aanbodkant staat onder druk, mede door de invloed van Covid.

## **5.2.2 Technologie en maatschappij**

Ontwikkelingen in technologie en maatschappij zijn van invloed op de ontwikkeling van openbaar toegankelijk vervoer. Enerzijds kan het de behoefte aan openbaar toegankelijk vervoer veranderen en anderzijds kan het van invloed zijn op hoe het aanbod aan openbaar vervoer in de toekomst vormgegeven wordt.

### **Digitalisering en reizigersgemak**

De technologische ontwikkelingen zorgen ervoor dat de reiziger gemakkelijk een drempelloze deur-tot-deurreis kan plannen met een soepele overstap. Reizigers kunnen gemakkelijker actuele reisadviezen krijgen via applicaties en sneller de afweging maken tussen verschillende reisopties. Ook het automatisch afrekenen en het snel op elkaar aansluiten van reisabonnementen van verschillende vervoerders wordt gemakkelijker. Echter is er op dit moment nog een wildgroei aan MaaS-applicaties en sluit het mobiliteitsaanbod nog niet naadloos op elkaar aan. Dit sluit aan bij bijvoorbeeld de Contouren Toekomstbeeld ov 2040 van het Rijk en de ov-visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' van de provincie, waarin de reiziger alsmaar meer centraal komt te staan.

### **CCAM en autonoom vervoer**

Gemeente Helmond heeft op dit moment een leidende positie op het gebied van Cooperative Connected Automated Mobility (CCAM) en heeft als ambitie om een Smart City te zijn en te blijven. Dit komt terug in de ontwikkelingen rondom Brainport Smart District (BSD) en de actieve inzet op de ontwikkeling van zelfrijdend (openbaar) vervoer in bijvoorbeeld het project FABULOS phase X, het vervolg op FABULOS.

De volledige implementatie van volledig autonoom vervoer in het mobiliteitssysteem en de acceptatie in de maatschappij wordt echter nog niet op korte termijn verwacht. Gemeente Helmond verwacht dat een stapsgewijze implementatie op korte termijn wel mogelijk is, met beperkingen maar waarin doorontwikkeling met bedrijfsinstellingen, onderwijs- en kennisinstellingen en overheden centraal staat.

Gesprekspartners zijn verdeeld over de bijdrage die autonoom openbaar vervoer kan leveren aan de maatschappij. Mogelijkheden worden gezien voor het combineren van vervoer van meerdere doelgroepen bij elkaar; of vervoer op vaste trajecten waar een vaste dienstregeling lastig is. Behalve mobiliteitskansen worden ook economische kansen gezien. Er zijn echter nog onzekerheden, zoals bijvoorbeeld de veiligheid (techniek) en het ruimtegebruik in binnensteden.

### **Mobiliteitsvormen en infrastructuur**

Openbaar vervoer is onderdeel van het gehele mobiliteitssysteem. Naast het openbaar vervoer, zijn het stappen, trappen, mobiliteitsdiensten en de privéauto andere vervoerswijzen. Overheden prioriteren vervoerswijzen steeds vaker volgens het STOMP-principe, vanwege de rol die het speelt in gezondheid, duurzaamheid, leefbaarheid en ruimtegebruik. Dit zorgt voor ontwikkelingen in het mobiliteitssysteem, waaronder ook ontwikkelingen in de onderliggende infrastructuur. Zo is er meer aandacht voor cycle-oriented development in plaats van transit-oriented development, autoluwe of -vrije zones en de 5-minutenstad. Maar ook nieuwere vormen van openbaar vervoer zoals lightrail, de Bus Rapid Transit (BRT) en metroachtige

verbindingen op een landelijke ring van steden krijgen meer aandacht in beleid. Daarnaast heeft ook het grotere aanbod en gebruik van deelmobiliteit hierin een rol. Want hoe gaan we bijvoorbeeld om met het parkeren van deelscooters?

Verschillende modaliteiten hebben hun eigen kracht, maar hebben een bepaalde vervoerwaarde nodig voor ontwikkeling en andere voorwaarden van en effecten op de infrastructuur en consequenties voor duurzaamheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en andere vervoersvormen.

### **Thuiswerken en zakelijk vervoer**

Ondanks dat thuiswerken voor de pandemie ook al bestond, heeft het thuiswerken gedurende de pandemie een vlucht genomen. Dit lijkt enerzijds te zorgen voor minder reizen of reizen op andere momenten, en anderzijds op de verandering van vervoerswijzekeuze.

### **Van bezit naar gebruik**

In de gehele maatschappij en economie zien we een verschuiving plaatsvinden van bezit naar gebruik. Dit geldt ook voor mobiliteit (bron: [CROW](#)). Het gebruik en het aanbod van deelmobiliteit groeit. Echter, er zijn grote verschillen tussen stedelijke en suburbane tot landelijke gebieden. Zo zijn volgens [onderzoek](#) naar autobezit in Nederland van het KiM (2022), mensen buiten grote steden steeds vaker afhankelijk van de auto. De afstanden tot werk, sociaal netwerk en voorzieningen nemen toe en het openbaar vervoer biedt steeds minder frequent een goed alternatief. In landelijke gebieden steeg het autobezit per inwoner de afgelopen tien jaren, daar waar het autobezit per inwoner in de centrum-stedelijke gebieden de afgelopen tien jaren juist daalde. Het verlies in de aantrekkingskracht van de auto in de grote steden komt door de alternatieven voor de eigen auto, parkeerregulering en verminderde reistijdwinsten met de auto.

Volgens [onderzoek](#) naar de ontwikkelingen, effecten en potentie van deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland van het KiM (2021) groeit het aanbod en het gebruik van deelautosystemen, maar blijft het aandeel in de totale mobiliteit nog laag. Autodelen heeft een gunstig effect op de vermindering van het autobezit en leidt naar verwachting tot een (beperkte) daling van broeikasgasemissies per gebruiker. Het nemen van maatregelen om deelmobiliteit te stimuleren samen met maatregelen om het autogebruik en -bezit tegen te gaan, leidt naar verwachting tot een toename van het autodelen. Daarentegen neemt het fietsdelen met deze maatregelen beperkt toe. De deelfiets vervangt voornamelijk het plaatselijk openbaar vervoer, lopen of het gebruik van de eigen fiets (niet de auto). **Een belangrijke voorwaarde voor de groei van het gebruik van de deelauto en -fiets is dat er voldoende aanbod is.**

### **Vergrijzing en toegankelijkheid**

Vergrijzing en toegankelijkheid zijn van invloed op het mobiliteitssysteem van de toekomst. In Nederland is nu en in de toekomst sprake van vergrijzing. Op 1 januari 2022 bestaat de bevolking van Nederland voor 20,0% uit inwoners ouder dan 65 jaar; in 1990 was dit percentage nog 12,8% (bron: [CBS](#)). Daarnaast zijn het VN-verdrag Handicap en de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte van belang voor de inrichting van ons mobiliteitssysteem. Dat behoeft aandacht. Zo heeft Nederland ervoor gekozen om mensen zo lang mogelijk in hun eigen woning te houden in plaats van in verzorgingstehuizen en het autobezit onder de betreffende personen is relatief hoog. Tot een bepaald moment, wanneer de oudere bijvoorbeeld vanwege lichamelijke ongemakken niet meer in staat is om individueel te reizen. Op dat moment is een andere vorm van vervoer nodig. Hoe organiseren we dit? Overheden willen en de maatschappij verlangt dat we mensen met en zonder handicap zoveel mogelijk in staat stellen om met dezelfde vormen van (openbaar) vervoer reizen, zoals ook zichtbaar in de regionale Visie Slimme Mobiliteit Doelgroepen.

### **Woningbouw- en verstedelijkingsopgaven**

De autonome groei van het aantal inwoners, de woningbouwopgave en de schaa sprong in de Brainportregio en specifiek in Helmond zorgen voor extra mobiliteitsbewegingen. Deze ontwikkeling is van invloed op het mobiliteitssysteem. De gebiedsopgaven die hiermee gepaard gaan zullen op een gepaste manier de mobiliteitsbehoefte moeten opvangen. Bij groei in mobiliteitsbewegingen zal de vervoersvraag van verschillende diensten toenemen. Dit is van invloed op de dienstverlening van de aanbieders van mobiliteit, eveneens als de capaciteit en inrichting van de infrastructuur.

### **Operationele uitdagingen voor ov-aanbieders**

Op dit moment spelen er veel onzekerheden voor aanbieders openbaar toegankelijk vervoer, zoals krapte op de arbeidsmarkt, druk op budgetten en inflatie. Hierdoor is het onzeker of en hoe aanbieders nu en in de toekomst een kwalitatief hoogwaardig product leveren en tegen welke prijs. Personeelstekorten leiden op dit moment tot een krappere dienstregeling (minder diensten dan regulier in dezelfde periode). Bij Hermes wordt bijvoorbeeld de zomerdienstregeling voor bepaalde lijnen tot 2 oktober 2022 verlengd (bron: [Bravo](#)) en bij NS zijn treinen uit de dienstregeling geschrapt (bron: [NOS](#)). Daarnaast zorgt de inflatie ook bij aanbieders van openbaar vervoer voor uitdagingen. Naar verwachting zorgt de stijging in bijvoorbeeld brandstof- en personeelskosten voor een (forse) verhoging van de reizigerstarieven. Uit het onderzoek onder bewoners, bezoekers, bedrijven en instellingen van I&O Research blijkt dat betaalbaarheid van invloed is op het gebruik van en de vraag naar openbaar toegankelijk vervoer in Helmond.

### **Inflatie en vervoersvraag**

Er is een correlatie tussen ov-gebruik en inkomen. Als het inkomen daalt, daalt naar verwachting ook het gebruik van openbaar vervoer. Momenteel is er sprake van een zeer hoge inflatie, mede veroorzaakt door de enorme stijging van de energieprijzen. De waarde van het inkomen daalt. Dit kan ertoe leiden dat mensen ook minder gebruik maken van het openbaar vervoer. Het gebruik van de auto wordt vanwege de inflatie ook duurder. Daardoor is er een mogelijkheid dat mensen overstappen naar een ander pakket dan de privéauto om (vervoers)kosten te verlagen. Echter worden de kosten van autorijden en -bezit onderschat en de kosten van het gebruik van openbaar vervoer overschat. Daarmee kan eerdergenoemde relatie ook wensdenken zijn.

### **Bewustzijn van invloed van de mens op de fysieke leefomgeving**

Zowel onze gesprekspartners, als onderzoek onder de Nederlandse bevolking (bijv. [Publieksmonitor Klimaat en Energie, 2021](#); [Opvattingen en gedrag klimaatverandering en energietransitie 2020, CBS](#)), geven en tonen aan dat Nederlanders zich ervan bewust zijn dat zij ook een rol hebben in een duurzamere samenleving, klimaatverandering en de energietransitie. Dit blijkt ook uit het onderzoek onder bewoners, bezoekers, bedrijven en instellingen van I&O Research.

### **Multifunctionaliteit en maatschappelijke positie mobiliteitshubs en -knooppunten**

Stations, haltes, mobiliteitshubs en -knooppunten krijgen een belangrijker functie in de maatschappij. De sociale veiligheid en de activiteiten op of nabij een station, halte, hub of knooppunt en diens sociale functie krijgen meer aandacht. Dit betekent dat er meer ontwikkelingen plaatsvinden dan puur het 'vervoersgerichte'. De multifunctionaliteit van een mobiliteitspunt (begin, eind of overstap) krijgt meer aandacht.

## 6. Sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen

In voorgaande hoofdstukken hebben we de het huidige aanbod van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond in beeld gebracht, het beeld van de aanbieders van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond geschetst, en de ontwikkelingen in beleid, technologie en maatschappij beschreven. In deze paragraaf sommen we de sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen voor het aanbod van openbaar toegankelijk vervoer van, naar en binnen Helmond in de toekomst op basis van voorgaande hoofdstukken op. Dit doen we aan de hand van een SWOT-analyse, waarin positieve en negatieve factoren over de assen interne en externe herkomst de sterkten en zwakten (interne herkomst) en kansen en bedreigingen (externe herkomst) onderscheiden.

Tabel 11 - SWOT-analyse aanbod van openbaar vervoer in Helmond in de toekomst

|                         | <i>Positieve factoren</i>  | <i>Negatieve factoren</i>  |
|-------------------------|--|--|
| <i>Interne herkomst</i> | <p><b>Sterkten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ De trein als backbone van het openbaar vervoer in Helmond</li> <li>■ Autonome groei en schaa sprong Helmond</li> <li>■ Regionale functie van Helmond</li> <li>■ Gebiedsontwikkeling in Helmond</li> <li>■ Expertise smart mobility en innovatie in mobiliteit</li> <li>■ Positieve ervaring in Helmond met gecombineerd/ flexibel vervoer (Bravoflex)</li> <li>■ Werkgevers zijn bereid tot stimuleren gebruik / bijdragen aan openbaar toegankelijk vervoer</li> <li>■ Bewoners en bezoekers staan open voor het gebruik van openbaar toegankelijk vervoer</li> </ul> | <p><b>Zwakten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Karakter van Helmond: auto-dominantie</li> <li>■ Befietsbaarheid van Helmond</li> <li>■ Slechte ov-bereikbaarheid voorzieningen / bedrijventerreinen in Helmond</li> <li>■ Vandalisme in Helmond</li> <li>■ Onderbezetting buslijnen in Helmond</li> <li>■ Druk op budget gemeente Helmond</li> <li>■ Aantal inwoners en schaalgrootte van Helmond</li> </ul> |
| <i>Externe herkomst</i> | <p><b>Kansen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Regionale samenwerking</li> <li>■ Verstedelijking en woningbouwopgave in de regio</li> <li>■ Innovatie, technologische ontwikkelingen en digitalisering</li> <li>■ Capaciteit spoor lange termijn</li> <li>■ Beleidsrichting provincie (gedeelde mobiliteit)</li> <li>■ Bewustzijn en urgentie duurzaamheid en leefbaarheid</li> <li>■ Beleidsrichting overheden: minder auto</li> <li>■ Multifunctionaliteit en maatschappelijke positie station, halte, mobiliteitshub of -knooppunt</li> <li>■ Frequentie vs. afstand tot halte</li> <li>■ Vergrijzing</li> </ul>     | <p><b>Bedreigingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Inflatie</li> <li>■ Afname vervoersvraag collectief vervoer</li> <li>■ Dunne reizigersstromen</li> <li>■ Druk op budget provincie</li> <li>■ Beleidsrichting provincie (minder focus op sec klassiek openbaar vervoer)</li> <li>■ Business case voor deelmobiliteit</li> <li>■ Personeelstekorten</li> <li>■ Toegenomen gangbare fietsafstand</li> </ul> |

- Stikstofafspraken
- Toegenomen gangbare fietsafstand

### 6.1.1 Sterkten (positief, interne herkomst)

Uit de ontwikkelingen als beschreven in voorgaande paragrafen, komen de volgende sterkten (positieve factor, interne herkomst) voor het aanbod van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond naar voren.

**De trein als backbone van het openbaar vervoer.** Helmond heeft vier treinstations op de verbinding tussen Eindhoven en Venlo.

**Autonome groei en schaa sprong Helmond.** Helmond groeit de komende jaren. Met de schaa sprong komen er duizenden banen en woningen bij in de stad. Dit zorgt voor extra vervoersbewegingen (en verdichting dat tot kansen voor het openbaar vervoer leidt).

**Regionale functie van Helmond.** Helmond heeft een regionale functie voor wat betreft de bereikbaarheid van omliggende kernen.

**Gebiedsontwikkeling in Helmond.** In Helmond worden verschillende buurten, wijken en gebieden (her)ontwikkeld. Deze moeten goed of opnieuw ontsloten worden.

**Expertise smart mobility en innovatie in mobiliteit.** In Helmond vindt veel ontwikkeling plaats op het gebied van smart mobility en innovatie in mobiliteit. Daarnaast vinden in de stad regelmatig experimenten plaats.

**Positieve ervaring met gecombineerd/ flexibel vervoer (Bravoflex).** Ondanks dat de pilot van Bravoflex niet is doorgezet, werd het kleinschalige vervoersconcept goed ontvangen door inwoners en gebruikers.

**Werkgevers zijn bereid tot stimuleren gebruik / bijdragen aan openbaar toegankelijk vervoer.** Volgens het onderzoek onder werkgevers in Helmond van I&O Research is een groot deel van de werkgevers bereid tot het stimuleren van het gebruik van en het bijdragen aan openbaar toegankelijk vervoer.

**Bewoners en bezoekers staan open voor het gebruik van openbaar toegankelijk vervoer.** Volgens het onderzoek onder bewoners en bezoekers in Helmond van I&O Research staat een groot deel open voor het gebruik van openbaar toegankelijk vervoer in de toekomst.

### 6.1.2 Kansen (positief, externe herkomst)

Uit de ontwikkelingen als beschreven in voorgaande paragrafen, komen de volgende kansen (positieve factor, externe herkomst) voor het aanbod van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond naar voren.

**Regionale samenwerking.** Helmond participeert in of werkt samen met verschillende samenwerkingsverbanden, zoals Brainport Bereikbaar.

**Verstedelijking en woningbouwopgave in de regio.** Groei in de regio zorgt voor meer arbeidsplaatsen en woningen in de regio. Dit zorgt voor meer vervoersbewegingen van, naar en binnen Helmond.

**Innovatie, technologische ontwikkelingen en digitalisering.** Ontwikkeling in techniek en technologie kan zorgen voor slimmere mobiliteitsoplossingen en meer gemak en comfort in de deur-tot-deurreis.

**Capaciteit spoor lange termijn.** Op het spoor in provincie Noord-Brabant is nog capaciteit beschikbaar. Tussen Helmond en Eindhoven op lange termijn. Op het moment van onderzoek start de verkenning naar de OV Knoop Eindhoven met spoorse opgaven.

**Beleidsrichting provincie.** In de beleidsrichting van de provincie op het gebied van mobiliteit – naar gedeelde mobiliteit – is ruimte voor vervoersconcepten passend bij de behoefte van de reiziger.

**Bewustzijn en urgentie duurzaamheid en leefbaarheid.** Men maakt over het algemeen bewuster keuzes over de omgang met maatschappij en de fysieke capaciteit van de aarde.

**Beleidsrichting overheden: minder auto.** Overheden maken beleid voor het bereikbaar, leefbaarder en duurzamer maken van de kernen door de toegankelijkheid voor de auto te verkleinen.

**Multifunctionaliteit en maatschappelijke positie station, halte, mobiliteitshub of -knooppunt.** De reis van de toekomst is een ketenreis, waarin hubs naast het aanbieden en faciliteren van mobiliteit, ook een functie hebben in de bredere maatschappij. Denk daarbij aan ophaalpunten van pakketten of het bieden van ruimte voor maatschappelijke en sociale initiatieven.

**Frequentie vs. afstand tot halte.** Onderzoek toont aan dat de reiziger frequentie belangrijker vindt dan afstand tot een halte of station. Dit versterkt de aandacht voor hoogwaardige en drukker bezette ov-lijnen ten koste van dunne ov-lijnen die op meer locaties stoppen.

**Vergrijzing.** Nederland heeft ervoor gekozen om mensen zo lang mogelijk in hun eigen woning te houden in plaats van in verzorgingstehuizen. Het autobezit onder de betreffende personen is relatief hoog. Tot een bepaald moment, wanneer de oudere bijvoorbeeld vanwege lichamelijke ongemakken. Op dat moment is een andere vorm van vervoer nodig.

**Stikstofafspraken.** Nederland stoot te veel stikstof uit. In de sectoren landbouw, de industrie, de bouw, de verkeer- en vervoersector worden maatregelen genomen om de uitstof van stikstof in Nederland te verminderen.

**De toegenomen gangbare fietsafstand.** De gangbare fietsafstand is vanwege de opkomst van de e-bike toegenomen tot vijftien kilometer. Dit is een kans voor het bereiken van haltes of stations op grotere afstand.

### 6.1.3 Zwakten (negatief, interne herkomst)

Uit de ontwikkelingen als beschreven in voorgaande paragrafen, komen de volgende zwakten (negatieve factor, interne herkomst) voor het aanbod van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond naar voren.

**Karakter van Helmond.** In Helmond geven veel inwoners en bezoekers voorkeur aan de auto boven andere modaliteiten. Daarnaast is de stad goed toegankelijk voor de auto.

**Befietsbaarheid van Helmond.** Helmond is goed befietsbaar voor wat betreft afstanden (in tijd en kilometers). Zo zijn de stations voor het grootste gedeelte van Helmond binnen vijftien minuten per fiets te bereiken.

**Slechte ov-bereikbaarheid voorzieningen / bedrijventerreinen in Helmond.** Bedrijventerreinen en voorzieningen in Helmond zijn niet altijd goed ontsloten met openbaar vervoer, zoals bijvoorbeeld het Elkerliek ziekenhuis en BZOB.

**Vandalisme in Helmond.** In Helmond is sprake van vandalisme. In het verleden heeft er ook vandalisme plaatsgevonden aan voertuigen van aanbieders van deelmobiliteit.

**Onderbezetting buslijnen in Helmond.** Met name de stadlijnen zijn momenteel onderbezet. Dit is van invloed op de aanbod van openbaar busvervoer; zeker gezien er vanwege operationele factoren keuzes gemaakt moeten worden.

**Druk op budget gemeente Helmond.** Er moeten in het budget van de gemeente keuzes gemaakt worden. Deze keuzes zorgen ervoor dat niet 'alles' op het gebied van mobiliteit in de stad gedaan kan worden.

**Aantal inwoners en schaalgrootte van Helmond.** Helmond heeft ruim 90.000 inwoners. Daarmee is Helmond een stad, maar geen metropool waarin alle modaliteitsvormen volledig gefaciliteerd kunnen worden.

### 6.1.4 Bedreigingen (negatief, externe herkomst)

Uit de ontwikkelingen als beschreven in voorgaande paragrafen, komen de volgende bedreigingen (negatieve factor, externe herkomst) voor het aanbod van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond naar voren.

**Inflatie.** Het aanbod en de kwaliteit van openbaar vervoer staat onder druk vanwege onder andere gestegen personeelskosten en energiekosten (brandstof).

**Afname vervoersvraag collectief vervoer.** Individuele vervoersvormen hebben sinds Covid een vlucht genomen. Het aanbod van (gedeelde) private voertuigen is gestegen. Daarnaast hebben mensen het thuiswerken ontdekt.

**Dunne reizigersstromen.** De reizigersstromen zijn op bepaalde locaties en/of op bepaalde momenten zeer dun. Dit is van invloed op de aanbod van openbaar vervoer; zeker gezien er vanwege operationele factoren keuzes gemaakt moeten worden. Daarnaast is station Helmond een station met een lage attractiewaarde.

**Druk op budget provincie.** Er moeten in het budget van de provincie keuzes gemaakt worden. Deze keuzes zorgen ervoor dat niet 'alles' op het gebied van mobiliteit in een stad of kern gedaan kan worden.

**Beleidsrichting provincie.** In de beleidsrichting van de provincie op het gebied van mobiliteit – naar gedeelde mobiliteit – is minder ruimte voor de ontwikkeling en het behoud van klassieke vormen van openbaar vervoer, zoals reguliere buslijnen die rijden volgens vaste dienstregeling.

**Business case voor deelmobiliteit.** In hoogstedelijke gebieden is de business case voor aanbieders van deelmobiliteit goed. In steden als Helmond, waar het inwonersaantal niet hoog genoeg is om alles te doen (middelgrote stad), de vervoerswijzekeuze vaak nog gericht is op de auto en vandalisme (veel) voorkomt, is de business case voor de aanbieder van deelmobiliteit kritisch.

**Personeelstekorten.** Het aanbod en de kwaliteit van openbaar vervoer staat onder druk vanwege de krapte op de arbeidsmarkt en andere oorzaken van personeelstekorten.

**De toegenomen gangbare fietsafstand.** De gangbare fietsafstand is vanwege de opkomst van de e-bike toegenomen tot vijftien kilometer. Daarmee is ook het aandeel fietsers toegenomen. Dit gaat mogelijk ten koste van collectief vervoer en vormt daarmee ook een risico voor toegankelijk vervoer voor iedereen. Desondanks ontstaat hiermee mogelijk wel een grotere maatschappelijke benefit (gezondheid, bereikbaarheid, leefbaarheid).



## 7. Scenario's

In hoofdstuk 5 zijn we ingegaan op de beleidscontext en de ontwikkelingen in techniek en maatschappij. In hoofdstuk 6 hebben we de sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen voor het aanbod van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond in de toekomst in beeld gebracht. In dit hoofdstuk gaan we in op wat dat betekent of kan betekenen voor de ontwikkeling van de vraag naar en het aanbod van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond. We presenteren in dit hoofdstuk drie onderscheidende scenario's voor het bij elkaar brengen van de vraag naar en het aanbod van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond. Voordat we ingaan op de scenario's, beschrijven we in de eerstvolgende paragraaf samengevat de hoofdlijnen voor de vraag- en aanbodontwikkeling van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond.

### 7.1 Vraag- en aanbodontwikkeling

De afgelopen tien jaren is een tweedeling ontstaan tussen de dikke, populaire en dus drukbezette lijnen (waar pre-Covid knelpunten ontstonden) en de dunne lijnen die alsmaar minder gebruikt worden en onder druk staan. Dat ontstane verschil blijft ook zichtbaar in de huidige en toekomstige ontwikkelingen van het openbaar vervoer. De omgang daarmee is bepalend voor de toekomst van het aanbod van en de vraag naar openbaar toegankelijk vervoer in Helmond in de toekomst. Hieronder zijn de opbrengsten uit deze studie voor de ontwikkeling van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond samengevat.

#### 7.1.1 Aanbod

De volgende punten spelen vanuit de aanbodzijde spelen mee in de richtingbepaling van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond in de toekomst:

- Het aanbod van **klassiek openbaar vervoer** in Helmond bestaat op dit moment uit een spoorverbinding richting Eindhoven en Venlo (NS), waarin in Helmond vier stations gevestigd zijn, en een netwerk van buslijnen (Hermes) bestaande uit de Bravodirectlijn, streeklijnen, stadslijnen en de buurtbus. Daarnaast verzorgt Alptax met Taxibus het Wmo-vervoer (en tevens voor de vrije reiziger) in Helmond en regio.
  - Het gebruik van de buslijnen is laag. Met name zijn de stadslijnen onderbezet. Vanwege de regionale functie van Helmond, zijn de streeklijnen populairder. Het bussysteem staat in de huidige vorm onder druk. Ook vanwege de toegenomen druk op budgetten.
  - Op dit moment zijn er veel onzekerheden en uitdagingen (bijv. personeelstekorten en inflatie) waardoor het onzeker is of aanbieders van openbaar vervoer nu en in de toekomst een kwalitatief hoogwaardig product kunnen leveren en tegen welke prijs.
- **Toegankelijkheid** is en blijft een belangrijke kernwaarde van het aanbod van openbaar toegankelijk vervoer. Het is van belang dat er ook op minder populaire locaties voorzieningen zijn voor reizigers om van A naar B te komen.
  - Er wordt momenteel geëxperimenteerd met een combinatie van doelgroepenvervoer en regulier vervoer op een flexibele en vraaggestuurde wijze, bijvoorbeeld succesvol in West-Brabant. Dit heeft potentie; de gebruikerservaringen zijn goed.
- Het aanbod van **deelmobiliteit** bestaat in Helmond uit enkele (kleinere) hubs bij stations en op de Automotive Campus aangeboden door een aantal marktpartijen en NS.
  - Deelmobiliteit kan een aanvulling zijn op openbaar vervoer in Helmond en kan – bij een juiste implementatie – de druk op het ruimtegebruik in de stad verminderen. Voor het gebruik van deelmobiliteit blijkt het aanbod van deelmobiliteit een belangrijke voorwaarde. Vanwege het belang van volume in gebruik voor de aanbieders van deelmobiliteit, zou regionale samenwerking een uitkomst kunnen zijn.

- Mogelijk verschijnen LEVs in de toekomst in het straatbeeld. Deze vorm heeft potentie voor het aanbod van deelmobiliteit.
- Naast openbaar vervoer en deelmobiliteit bestaat het **mobiliteitssysteem** uit meerdere modaliteiten. Deze modaliteiten en diens kracht en potentie moeten meegenomen worden in de richtingbepaling voor het aanbod van openbaar toegankelijk vervoer. Zo is Helmond is een goed befietsbare stad en heeft deze modaliteit daarmee potentie om een belangrijke rol te spelen in de mobiliteitstransitie. De kracht hiervoor zit in de koppeling van alternatieven voor de auto; aantrekkelijk genoeg om met de auto te concurreren.
- **Autonoom vervoer** kan een rol spelen in de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem van de toekomst. Echter, de implementatie van autonoom vervoer in het mobiliteitssysteem duurt naar verwachting nog meerdere jaren. Helmond presenteert zich als een Smart City. Met bijvoorbeeld de pilot FABULOS is Helmond goed aangesloten bij en een voorloper van de ontwikkeling van bijvoorbeeld zelfrijdend openbaar vervoer.
- Helmond is een **middelgrote** stad.
  - Voor verschillende vormen van openbaar vervoer, zoals de Bus Rapid Transit (een snelbus op een vrijliggende baan), de metro, de tram en andere vormen zijn bepaalde volumes gewenst voor implementatie. Op dit moment, maar ook in de toekomst, heeft Helmond te weinig inwoners om een lightrailnetwerk aan te leggen. Wel is Helmond aangesloten bij de ontwikkeling van de Brainportlijn, een regionale HOV-lijn.
  - Voor aanbieders van deelmobiliteit zijn middelgrote steden niet altijd aantrekkelijk. Regionale samenwerking op dit gebied biedt wel mogelijkheden om de potentie van deelmobiliteit te benutten.
- **Ontwikkelingen in de maatschappij** zorgen voor verandering in het aanbod van openbaar vervoer.
  - **Digitalisering** zorgt voor optimalisering van ‘de reiziger centraal stellen’ en het vergemakkelijken van het gebruik van openbaar vervoer voor de reiziger. Het aanbod sluit steeds vaker aan bij de behoefte van en de vraag naar de reiziger, bijvoorbeeld door gepersonaliseerde applicaties en real-time data. Aanbieders van openbaar toegankelijk vervoer sluiten met hun dienstverlening aan bij deze ontwikkeling.
  - De **deur-tot-deureis** wordt belangrijker voor de reiziger. Dit betekent dat verschillende modaliteiten beter op elkaar (moeten gaan) aansluiten. Aanbieders van openbaar vervoer en overheden sluiten alsmaar meer aan bij deze ontwikkeling.
  - De **functie van hubs** verandert. Waar het eerst enkel ging om een treinstation om in en uit te stappen, zijn er al voorbeelden van functiemenging op vervoersknooppunten, waar verschillende ov-stromen samenkomen, het aanbod van deelmobiliteit groot is, goederenoverslag plaatsvindt en waar maatschappelijk en sociale activiteiten georganiseerd zijn.
  - **Covid** heeft gezorgd voor een daling van het aantal gebruikers van klassiek openbaar vervoer. De vervoersvraag van openbaar vervoer is nog niet terug op het niveau van voor de pandemie. Covid lijkt voor meer thuiswerkers gezorgd te hebben en in een aantal gevallen ook voor een verandering in vervoerswijzekeuze.
  - Van **bezit naar gebruik** is een ontwikkeling die breder terug te zien is in de maatschappij. Gereedschap wordt steeds vaker gedeeld met burens, retailers bieden vaker de optie voor reparatie in plaats van vernieuwing en een deelauto, -scooter of -(e-)fiets kans steeds vaker gepakt worden.
  - Het **bewustzijn rondom klimaatverandering** en het maken van duurzame en gezondere keuzes groeit. Mensen maken steeds vaker een bewustere vervoerswijzekeuze.
  - De **betaalbaarheid** van het openbaar toegankelijk vervoer is van belang voor het gebruik van en de vraag naar openbaar toegankelijk vervoer.
- **De woningbouwopgave, schaalsprong en gebiedsontwikkeling** in Helmond en in de regio zorgen voor veranderingen in de vervoersvraag en leidt tot uitdagingen in de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad.
- In **mobilititsbeleid** op nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal niveau is veel aandacht voor toegankelijke mobiliteit en de mobiliteitstransitie, ook in Helmond. Helmond is momenteel bezig met de nieuwe mobiliteitsvisie.

- Helmond is voor de **autogebruiker** goed toegankelijk. Het autogebruik is dan ook erg hoog in Helmond.

### 7.1.2 Vraag

De volgende punten vanuit de vraagzijde spelen mee in de richtingbepaling van het openbaar toegankelijk vervoer in Helmond in de toekomst. Deze punten komen naar voren vanuit het onderzoek van I&O Research (zie ook hoofdstuk 3 en Bijlage B):

- Het ov in Helmond heeft veel potentie. Momenteel reist een meerderheid van de respondenten nauwelijks met het ov. Toch staat het overgrote deel **positief** tegenover het gebruik van ov.
- Aanpassingen zijn volgens bewoners, werknemers en bezoekers nodig voor het gebruik van ov. Een toename in het **aanbod van ov** wordt als belangrijkste aanpassing genoemd. Andere manieren om het gebruik van het huidige ov te vergroten zijn een **lagere prijs** of het **verkorten van de reistijd**. En daarnaast kan ook gekeken worden naar de **locatie van haltes** en de **afstemming van de verbindingen**.
- Respondenten verwachten in de toekomst gebruik te maken van de trein en vooral de lijnbus. Ook andere vormen van openbaar toegankelijk vervoer zijn in trek, zoals zelfrijdende minibussen, auto's en de Taxibus.
- Het verwachte gebruik van **deelmobiliteit** (auto, fiets of step) is lager dan de modaliteiten lijnbus en trein.
- Een relatief groot deel van de respondenten weet nog niet of ze gebruik gaat maken van **futuristische mogelijkheden**, zoals zelfrijdend vervoer (auto's en bus).
- Belangrijke voorwaarden voor toekomstig openbaar toegankelijk vervoer zijn **betalbaarheid**, vervoer van **deur tot deur** en de **beschikbaarheid op afroep** (vraagafhankelijk vervoer).
- Werkgevers zijn bereid een bijdrage te leveren aan het realiseren van nieuwe modaliteiten in samenwerking met anderen.

## 7.2 Scenario's

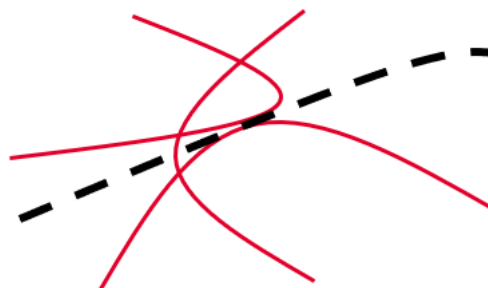
Met deze scenario's schetsen we drie richtingen waarin het openbaar toegankelijk vervoer in Helmond zich in de wat verdere toekomst (richting 2040) kan ontwikkelen, op basis van onze de onderzoeken naar vraag en aanbod. Hierin zijn het beleid en de middelen die de betrokken overheden en vervoerders kunnen en willen inzetten een factor (van betekenis). Als onderzoekers geven we daarom ook aan wat deze drie scenario's op hoofdlijnen betekenen voor het beleid voor openbaar toegankelijk vervoer en mobiliteitsbeleid in Helmond, het beleid van andere sectoren (bijvoorbeeld financiën en ruimtelijke ordening) en de inzet van (financiële) middelen op korte en langere termijn, door deze betrokken organisaties waaronder de gemeente Helmond zelf. Het is aan 'bestuur en beleid' om hier een keuze in te maken.

### 7.2.1 Scenario 1: 'Business as Usual'

De bestaande situatie en huidig beleid wordt gecontinueerd. Dit houdt in dat de bestaande streek- en stadsbuslijnen met relatief beperkte rijtijden blijven bestaan. De bestaande treindiensten worden gecontinueerd. Een aantal hubs met aanbod van deelmobiliteit wordt gerealiseerd. De tarieven blijven op eenzelfde niveau en groeien mee met de inflatie.

#### HIGHLIGHTS

- In dit scenario wordt niet aan de wensen van de Helmonders wat betreft openbaar toegankelijk vervoer voldaan. Dit blijkt uit het onderzoek van I&O Research.
- Uit het onderzoek van de aanbodzijde en de SWOT-analyse blijkt dat het reeds lage gebruik openbaar vervoer in (de modal split van) Helmond niet zal stijgen. Sterker nog, we verwachten een verdere daling van het gebruik waardoor de druk op de bestaande diensten verder zal toenemen.



- Voor Helmonders die zelf geen toegang hebben tot de auto (of fiets) zal dit scenario (zeer) nadelig uitpakken.
- In dit scenario zullen Helmonders voornamelijk gebruik maken van de fiets en de auto.

#### AANBOD OPENBAAR VERVOER

- Het huidige aanbod van openbaar vervoer in Helmond blijft bestaan. Voor het busnetwerk omvat dit de Bravodirect, de streeklijnen, de stadslijnen en de buurtbus (met relatief beperkte rijtijden). De trein rijdt tweemaal per uur per sprinter of per intercity in beide richtingen.
- De kwaliteit van de dienstverlening staat onder druk vanwege operationele uitdagingen.

#### AANBOD DEELMOBILITEIT

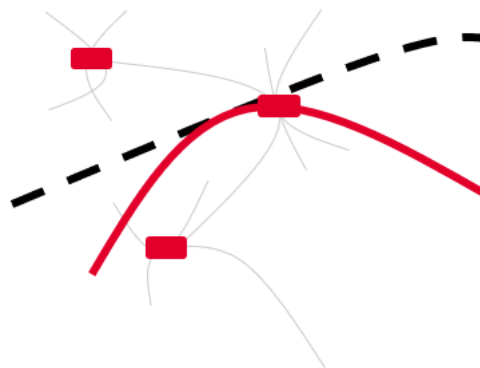
- Aanbieders van deelmobiliteit bieden enkele deelvoertuigen op enkele strategische locaties aan, bijvoorbeeld op de Automotive Campus, bij station Helmond en bij station Brandevoort.

#### KEUZES EN UITDAGINGEN VOOR HELMOND

- De reiziger heeft andere behoeften dan wat het mobiliteitssysteem van Helmond op dit moment toelaat.
- De keuze voor de auto blijft zeer aantrekkelijk. Alternatieven bieden niet hetzelfde comfort of dezelfde flexibiliteit als de auto.
- De vervoersvraag op de stadslijnen blijft achter. Op dit moment matcht de vervoersvraag voor het busnetwerk niet met het aanbod. Dit kan in de toekomst consequenties hebben voor het budget dat de provincie beschikbaar stelt.

### 7.2.2 Scenario 2: 'Vraaggestuurde Boost'

Het openbaar wordt sterk verbeterd door middel van het toevoegen van de vraaggestuurde Taxbus met een sterk gereduceerd tarief. Zoveel mogelijk van deur-tot-deur en met korte wachttijden is het uitgangspunt. Ook qua marketing en toegankelijkheid wordt deze vorm van openbaar toegankelijk vervoer sterk gepromoot. Helmond zet verder in op het snel aanleggen en inrichten van de tien geplande mobiliteitshubs waar deze Taxbus en deelmobiliteit (deelfietsen, deelauto's, deelscooters, etc.) als services aan gekoppeld zijn. Stadsbuslijnen worden opgeheven, de streekbussen blijven op hetzelfde niveau rijden, evenals de treindiensten. Het privégebruik van de auto wordt ontmoedigd door flankerend beleid.



#### HIGHLIGHTS

- Dit scenario vergt een intensieve (duurzame en professionele) samenwerking tussen provincie, gemeente, aanbieders van de Taxbus en deelmobiliteit.
- Helmond zal fors meer financiën beschikbaar moeten stellen voor het openbaar toegankelijk vervoer.
- Het openbaar toegankelijk vervoer zal beschikbaar en toegankelijker worden voor alle Helmonders. Het openbaar toegankelijk vervoer zal toenemen.
- In dit scenario zal het aandeel openbaar vervoer in de modal split van Helmond, mits lang volgehouden, langzaam groeien richting 2040. We schatten in de dit enkele procentpunten verschil kan uitmaken waardoor wellicht een aandeel van tegen de 8 a 10% te bereiken is. Belangrijk is dat door de hogere kwaliteit (zoveel mogelijk deur-tot-deur, korte(te) reistijden en

flexibiliteit) en de (heel) lage prijs alle Helmondse inwoners die door inkomen, woonlocatie, leeftijd of gezondheid geen gebruik kunnen maken van de auto (of fiets) toegang hebben tot dit openbaar vervoer en alle Helmondse voorzieningen.

#### AANBOD OPENBAAR VERVOER

- De vraaggestuurde, flexibele vervoerconcepten achter Bravoflex en de hubtaxi breed uitrollen, zodat deelname aan de maatschappij voor iedereen mogelijk is. Gemeente, provincie en vervoerder maken hierover afspraken.
- Dikke buslijnen blijven bestaan en regionaal worden er kansen benut. De busdiensten rijden ook in de avonduren en in het weekend en met een hogere frequentie gedurende de gehele week.
- De trein rijdt in dezelfde frequentie in beide richtingen. Naar de toekomst toe wordt er gewerkt aan frequentieverhoging.
- Voorzieningen en bedrijventerreinen zijn op piekmomenten goed ontsloten met het openbaar toegankelijk vervoer. Autonoom vervoer kan hiervoor met de stapsgewijze ontwikkeling op korte en middellange termijn op langere termijn een uitkomst voor bieden.

#### AANBOD DEELMOBILITEIT

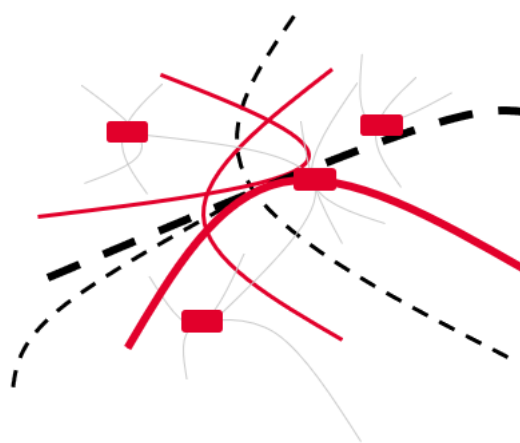
- Het aanbod van deelmobiliteit (deelauto's, deel(e-)fietsen, eventueel deelscooters en potentieel LEVs) wordt geclusterd op strategische locaties en is gericht op vermindering van het gebruik van een privévoertuig.
- De werkgeversaanpak wordt benut om in het aanbod van deelmobiliteit een rol te spelen.

#### KEUZES EN UITDAGINGEN VOOR HELMOND

- Helmond weet dat niet alles mogelijk is voor een stad van ruim 90.000 inwoners, ondanks de groei de komende jaren. Keuzes voor het aanbod van openbaar toegankelijk vervoer worden integraal – dus gezien in verhouding tot de kracht van andere modaliteitsvormen – gemaakt. Daarnaast sluiten de keuzes aan bij betaalbaar, toegankelijk vervoer voor eenieder, twee belangrijke factoren voor de reiziger van naar en binnen Helmond.
- Helmond zal fors meer financiën beschikbaar moeten stellen voor het openbaar toegankelijk vervoer.
- Maken van eenduidige afspraken tussen gemeente, provincie en vervoerder over flexibele gecombineerde vervoersconcepten.
- Samenwerking met de regio voor het aanbod aan deelmobiliteit voor voldoende aanbod en om toe te werken naar een duidelijk en herkenbaar systeem voor reizigers.
- Helmond zet in op een actieve, planmatige en langdurige werkgeversbenadering voor openbaar toegankelijk vervoer samen met BMN en Brainport Bereikbaar.

### 7.2.3 Scenario 3: 'Regionaal Top-ov'

Alle betrokken organisaties investeren maximaal in het openbaar toegankelijk vervoer in Helmond, meer dan nu. Ook alle andere sectoren richten zich maximaal op openbaar toegankelijk vervoer, in combinatie met de actieve vervoersmodaliteiten. De schielsprong voor Helmond (MIRT-traject; 15.000 woningen en 15.000 arbeidsplaatsen erbij in Helmond) zorgt voor forse groei. De Brainportregio wordt verdicht rond de ov-assen en knooppunten (stations). De Brainportlijn met verbindingen naar Helmond wordt (versneld) gerealiseerd de komende vijftien jaar.



'De auto' wordt op diverse wijze verregaand ontmoedigd (parkeerluw centrum, minder parkeerplaatsen, afknijpen Traverse, hogere parkeertarieven, etc.). De vier Helmondse stations worden voor fietsers en voetgangers en bus veel beter bereikbaar en barrières worden opgeheven. Voorzieningen als het Elkerliek ziekenhuis en het Speelhuis zijn uitstekend ontsloten met openbaar vervoer (frequent, goedkoop, snel).

De treindienst tussen de Helmondse stations en ook naar Eindhoven en Deurne wordt verdubbeld op middellange termijn. De streekbussen blijven en hun frequentie wordt verhoogd. Deze sluiten aan op de Brainportlijn (een lightrail is voor Helmond niet realistisch) en het spoor met stations en hubs. De stadsbussen blijven en worden qua frequentie – ook in het weekend en de avonduren – verhoogd. De vraaggestuurde Taxibus rijdt met lage tarieven en doet ook in dit scenario haar intrede en wordt langdurig gecontracteerd richting 2040. Hubs met alle vormen van deelmobiliteit worden tot 2030 gebouwd en ingericht.

Met dit pakket aan (regionale) maatregelen kan, zo schatten wij in, in 2040 het aandeel openbaar vervoer in Helmond verdubbeld zijn (richting 12-14%). Fiets en openbaar toegankelijk vervoer domineren het stadsbeeld. De (elektrische) auto is nog steeds een belangrijke vervoersmodaliteit maar zit ander vervoer en de ruimte niet meer 'in de weg'. Het openbaar vervoer is toegankelijk voor alle Helmonders, zeker ook diegenen zonder auto, en alle regionale voorzieningen in de Brainport zijn snel en goed bereikbaar met de fiets en het openbaar toegankelijk vervoer. Dit houdt in dat er goede parkeergelegenheid is in (bewaakte) fietsenstallingen en dat het openbaar vervoer ook in het weekend en in de avonduren rijdt en met een hogere frequentie gedurende de gehele week.

#### AANBOD OPENBAAR VERVOER

- De trein rijdt zeer frequent en de stations worden uitstekend bereikbaar voor fietser en voetganger.
- Verschillende buslijnen rijden door de stad om elke inwoner, werknemer en bezoeker van de stad te bedienen.
- De busdiensten rijden ook in de avonduren en in het weekend en met een hogere frequentie gedurende de gehele week.
- De streekbussen sluiten aan op de Brainportlijn en het spoor met hubs en stations.
- Vraaggestuurd flexibel (kleinschalig) vervoer zorgt ervoor dat iedereen in de van herkomst naar bestemming komt. Deze rijdt tegen laag tarief en is 24/7 bereikbaar.

#### AANBOD DEELMOBILITEIT

- Op verschillende locaties in de stad zijn mobiliteitshubs met een divers en groot aanbod aan deelvoertuigen beschikbaar.
- Via de werkgeversaangepak wordt massaal ingezet op vormen van deelmobiliteit.

#### KEUZES EN UITDAGINGEN VOOR HELMOND

- Helmond is niet groot genoeg om aan de vervoervraag voor alle vormen van mobiliteit te voldoen. De gemeente dient zelf budget beschikbaar te maken voor het mogelijk maken van een volledig en uitgebreid aanbod van openbaar toegankelijk vervoer. Helmond zal fors meer financiën beschikbaar moeten stellen voor het openbaar toegankelijk vervoer.
- De gemeente draagt zorg voor toegankelijk vervoer voor iedere inwoner. Openbaar toegankelijk vervoer wordt voor bewoners met een beneden gemiddeld inkomen (aanvullend) gesubsidieerd.
- Operationele uitdagingen bij aanbieders van openbaar toegankelijk vervoer kunnen voor belemmering in de kwaliteit en het aanbod zorgen. Diverse gemeente-afdelingen zullen nog meer moeten samenwerken op het thema openbaar toegankelijk vervoer. Ruimtelijk en economisch beleid dragen zichtbaar bij.
- Ruimtegebrek is niet ondenkbaar in dit scenario. Hoe wordt de stad, waarin alle vormen van openbaar toegankelijk vervoer gefaciliteerd worden, leefbaar gehouden?

## 8. Aanbevelingen

Het doel van dit onderzoek is om inzichtelijk te maken wat de behoefte aan en het aanbod van het openbaar toegankelijk vervoer in Helmond is, nu en de mogelijkheden voor de toekomst. Op basis van het onderzoek, waarin we de bewoners, bezoekers, bedrijven en voorzieningen in Helmond hebben bevestigd naar het gebruik van en de behoefte aan openbaar toegankelijk vervoer in de toekomst, waarin we een documentenstudie hebben verricht betreffende beleid en ontwikkelingen in openbaar toegankelijk vervoer en waarin we gesprekken hebben gevoerd met experts en aanbieders van openbaar toegankelijk vervoer in Helmond, bevelen we een aantal punten aan voor het vervolg en de inrichting van het beleid voor openbaar toegankelijk onderzoek als onderdeel van het mobiliteitssysteem van Helmond van de toekomst.

- De combinatie van regulier vervoer en Wmo-vervoer blijkt kansrijk. De verantwoordelijkheid voor doelgroepenvervoer (Wmo-vervoersindicatie) ligt bij de gemeente. Bij nieuwe vormen van openbaar vervoer, waar doelgroepenvervoer onderdeel van kan zijn – bijvoorbeeld in combinatie met, zullen de gemeente en provincie samen afspraken moeten maken. De provincie verwacht dat de gemeente zelf ook een actieve rol inneemt om samen naar toekomstvast stromen te kijken. De houding op gecombineerd vervoer vanuit de provincie is positief; maar voor implementatie moeten er eerst afspraken gemaakt worden met de gemeente. Wij adviseren de gemeente om pro-actief afspraken te maken met de provincie hierover.
- Maak integraal beleid op het gehele mobiliteitssysteem. Een mobiliteitstransitie is gewenst, maar tegelijkertijd wordt autogebruik nog gefaciliteerd en aantrekkelijk gemaakt (gratis parkeren, meer asfalt). Op dit moment wordt er te weinig gestuurd op de beleidsdoelen van de mobiliteitstransitie. De fiets, die als zeer kansrijk wordt gezien in deze transitie in Helmond, zal daarin ook een belangrijke rol vervullen. Bezie de verschillende modaliteitsvormen in hun kracht en biedt aantrekkelijkere alternatieven voor de auto aan.
- Helmond is een stad van ruim 90.000 inwoners en wordt daarmee als een te kleine stad gezien om alle gewenste vormen van openbaar toegankelijk vervoer te faciliteren. Mocht hier toch een wens voor zijn (meer dan de vervoersvraag nu rechtvaardigt), dan zal de gemeente hier zelf – in de vorm van bijvoorbeeld financiële bijdragen – zelf zorg voor moeten dragen. Daarbij geven de vervoerders wel aan dat als er groeipotentie is (volume), de vervoerders wel bereid zijn om de dienstverlening uit te breiden.
- Er zijn meerdere instrumenten inzetbaar om toegankelijk vervoer voor iedereen aan te bieden (vergoeding kosten, vergunningen, etc.). Samenwerking tussen overheden en openbaarvervoerbedrijven is daarin belangrijk waarbij eenieder zijn eigen verantwoordelijkheid heeft. Zoek de samenwerking op met de Helmondse bedrijven en Brabants Mobiliteit Netwerk (BMN).
- Richt een werkgeversbenadering in en pak deze planmatig op. In deze werkgeversbenadering worden medewerkers gestimuleerd om het openbaar toegankelijk vervoer en/of de fiets te nemen in plaats van de auto. Maak hierbij gebruik van de ervaring van BMN in Zuidoost-Brabant.
- Een belangrijke voorwaarde voor de vraag naar en het gebruik van deelmobiliteit is het aanbod van deelmobiliteit. Helmond is een stad waarin er op dit moment behoefte is naar individueel vervoer. Vanwege de leefbaarheid van de stad is deelmobiliteit kansrijk. Volgens gesprekspartners zijn aanbieders kritisch als het gaat om middelgrote steden zoals Helmond. Optrekken met de regio en gezamenlijk de samenwerking opzoeken met aanbieders van deelmobiliteit is kansrijk; Aanbieders zouden hiernaar op zoek zijn. Denk hierbij aan een regionale aanpak, met bijvoorbeeld Laarbeek en Deurne.
- Lightrail is voor Helmond en regio in de komende (tientallen) jaren niet realistisch, ondanks de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de regio. Een HOV-lijn, zoals de Brainportregio, biedt kansen voor het mobiliteitssysteem



in de vorm van bijvoorbeeld de Bus Rapid Transit op een vrijliggende busbaan. Richt je op voldoende aansluiting bij deze regionale opgave, zodat het in de toekomst mogelijk een kansrijke plek in het mobiliteitssysteem en in de regionale verbinding krijgt.

- Ga in gesprek met provincie Noord-Brabant over de toekomstige invulling van de mobiliteitsconcessie in de regio. Naar verwachting gaat de ov-concessie niet enkel meer over het aanbod van bussen, maar ook over vraaggerichte vervoer en deelmobiliteit.
- Maak een beleidskeuze welke van de drie geschetste scenario's (of mix van scenario's) de overheidspartijen en vervoerders gezamenlijk nastreven. Koppel hier ook de benodigde (financiële) middelen aan en bestendig en borg dit beleid (en de middelen) voor de langere termijn. Hierdoor wordt duidelijkheid gecreëerd voor inwoners van Helmond en regio, reizigers en alle betrokken organisaties. De keuze uit de drie scenario's (of mix) is afhankelijk van de bestuurlijke ambitie, integraal en afgestemd beleid in alle relevante sectoren en het daadwerkelijk beschikbaar stellen van (financiële) middelen door betrokken overheidsorganisaties (Rijk, provincie, gemeente Helmond) en de diverse vervoerders zelf (NS, Hermes, aanbieders van deelmobiliteit, Taxibus etc.).



# Bijlagen

## Bijlage A. Geraadpleegde bronnen

### Gesprekken/Contacten

Jan-Jelle Witte, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid  
Etienne Wieme, Provincie Noord-Brabant (SmartwayZ.NL)  
Madelon Peelen, Provincie Noord-Brabant  
Arwina de Boer, Provincie Noord-Brabant  
Joop Veenis, Brainport Bereikbaar  
Mariska Slots, Nederlandse Spoorwegen  
Fred Tilburgs, Hermes  
Carlo van de Weijer, Technische Universiteit Eindhoven  
Matthijs Boon, Hely  
Natasja Hermans, Mobility Mixx / GoAbout  
Bibi Jorissen, Greenwheels

### Beleidsdocumenten

Onder andere de volgende beleidsdocumenten zijn geraadpleegd.

Vervolg Plan van Aanpak Visie Deelmobiliteit, AT Osborne  
Ontwerpprincipes, Studio Bereikbaar  
Fietsagenda Helmond: Adaptieve fietsambitie 2016-2025, Gemeente Helmond  
Kwaliteitssprong Helmond, Dona Stedenbouw / Strategy Unit / Studio Bereikbaar  
Herijking centrumperspectief Helmond 2030, Gemeente Helmond  
Rapport actualisatie parkeerbeleid Helmond, Empaction  
QuickScan hubs en deelmobiliteit ZOBrabant, Brainport Bereikbaar / ZO Slim Bereikbaar  
Samenvatting Regionaal ontwikkelplan mobiliteitshubs, ZO Slim Bereikbaar  
Beleidsregel parkeernormen Helmond 2020, College van B&W Helmond  
Mobiliteitsvisie 2016-2025 Helmond verbonden, Raadhuis Advies  
Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant, MRE  
Voortgangsrapportage projecten Bereikbaarheidsagenda 2020, MRE  
Jaarverslag 2020 ZO Slim Bereikbaar 2020, MRE  
Visie Bereikbaarheid en Parkeren Centrum Helmond, Goudappel Coffeng  
Visie Slimme Mobiliteit Doelgroepen, Regio Zuidoost-Brabant  
Centrumperspectief Helmond 2030, Gemeente Helmond  
Ruimteclaim deelmobiliteit Helmond, AT Osborne  
Beleidskader mobiliteit Koers 2030, Provincie Noord-Brabant  
Ov-visie Gedeelde mobiliteit, Provincie Noord-Brabant  
Toekomstbeeld OV 2040, Rijk  
Ambitieakkoord gemeente Helmond 2022-2026, Gemeente Helmond

## Bijlage B. Rapportage I&O Research





# Openbaar vervoer behoefte Helmond

Rapport I&O Research

# Colofon

**Uitgave**

I&O Research  
Piet Heinkade 55  
1019 GM Amsterdam

**Rapportnummer**

2022/307

**Datum**

december 2022

**Opdrachtgever**

Gemeente Helmond

**Auteurs**

Bram Wolf  
Jord van Beek

**Copyright**

Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld.



# Inhoudsopgave

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Samenvatting</b>                                   | <b>4</b>  |
| <b>1 Inleiding</b>                                    | <b>7</b>  |
| 1.1 Aanleiding  | 7         |
| 1.2 Onderzoeksvragen                                  | 7         |
| 1.3 Onderzoeksopzet                                   | 8         |
| <b>2 Frequentie gebruik openbaar vervoer</b>          | <b>12</b> |
| 2.1 Frequentie (openbaar) vervoer                     | 12        |
| <b>3 Motieven huidig openbaar vervoer</b>             | <b>14</b> |
| 3.1 Reismotieven openbaar vervoer                     | 14        |
| 3.2 Klimaat en gezondheid                             | 15        |
| 3.3 Belang van elementen van openbaar vervoer         | 16        |
| 3.4 Volstaat het openbaar vervoer?                    | 16        |
| 3.5 Reden weinig gebruik openbaar vervoer             | 17        |
| 3.6 Mogelijke aanpassingen aan openbaar vervoer       | 19        |
| <b>4 Werkgevers en werknemers</b>                     | <b>21</b> |
| 4.1 Gebruik en tevredenheid                           | 21        |
| 4.2 Aanmoedigen van alternatieven voor de auto        | 22        |
| <b>5 Openbaar toegankelijk vervoer in de toekomst</b> | <b>24</b> |
| Bijlage 1, Vragenlijst                                | 26        |
| Bijlage 2, Uitsplitsingen naar woonwijk               | 34        |





# Samenvatting

Dit rapport beschrijft de mening van inwoners, werknemers, werkgevers en bezoekers over het openbaar vervoer (OV) in de gemeente Helmond. Het gaat daarbij om het huidige OV en het OV van de toekomst (2030-2040). Voor dit onderzoek zijn enquêtes uitgezet en interviews gehouden van 29 september tot 17 oktober 2022. Met de term respondenten duiden we alle doelgroepen aan. Wanneer uitkomsten voor specifieke doelgroepen gelden is dat aangegeven in de tekst.

## Huidig openbaar vervoer

Een minderheid van de respondenten is tevreden over het huidige OV (lijnbus en Taxibus) in de gemeente Helmond. Ook is zichtbaar dat respondenten weinig gebruik maken van het OV. Lijnbus en Taxibus worden door een klein deel van de respondenten gebruikt om te reizen. De meerderheid gebruikt de auto of de fiets om te reizen. Respondenten die gebruik maken van het OV doen dat vooral omdat ze er afhankelijk van zijn. Ze hebben geen eigen vervoer of kunnen niet zelfstandig reizen. De trein, die we hiervoor buiten beschouwing lieten omdat de gemeente Helmond minder grip heeft op de dienstregeling, wordt van alle OV-modaliteiten het meest gebruikt. Het meest is hier relatief aangezien de meerderheid van de respondenten weinig tot geen gebruik maakt van trein, lijnbus of Taxibus. Meest genoemde redenen om niet of weinig met deze vormen van OV te reizen zijn dat de halte te ver weg is of dat de bestemming niet goed te bereiken is.

Respondenten vinden het OV wel belangrijk voor de leefbaarheid van de stad, het klimaat en de eigen lichamelijke beweging. Zij die ook echt reizen met het OV vinden dit belangrijker dan respondenten die niet met het OV reizen. De coronapandemie heeft voor het merendeel van de respondenten geen effect gehad op hun OV reisgedrag. Zij reizen net zo veel of weinig met het OV als voorheen.

Onder inwoners van Helmond is zichtbaar dat jongeren tot 34 jaar meer gebruik maken van de lijnbus en trein dan de oudere inwoners van de gemeente. Dat geldt zeker voor de studerende inwoners van Helmond.

Bij bezoekers is zichtbaar dat jongeren tot 34 vaker dan oudere bezoekers met het OV naar Helmond komen voor bezoek aan voorzieningen als theater Het Speelhuis of de Automotive Campus. In zijn geheel zijn bezoekers meer tevreden over het OV dan inwoners en werknemers.

Met hulp van een viertal gesprekken zijn de resultaten van meer context te voorzien. Gesprekspartners zien Helmond als een autovriendelijke stad. Er zijn voldoende parkeerplaatsen in het centrum, bij de Cacaofabriek en op de Automotive Campus waardoor mensen in Helmond veel met de auto reizen. De afstanden zijn daarbij kort, waardoor ook de fiets een goed alternatief is voor het OV. Bezoekers van het centrum of een culturele instelling komen soms noodgedwongen met de auto of fiets. Zo rijden er na afloop van een avondconcert geen bussen meer en is de Taxibus geen goed alternatief. Ook de laatste bus vanaf de Automotive Campus vertrekt te vroeg op de avond.



### **Huidig openbaar vervoer verbeteren**

Het OV in de gemeente Helmond heeft veel potentie. Hoewel een meerderheid van de respondenten nu nauwelijks reist met het OV, staat het overgrote deel positief tegenover gebruik van het OV. Volgens bewoners, werknemers en bezoekers zijn daarvoor wel aanpassingen nodig. Een toename in het aanbod van OV is de belangrijkste aanpassing. Andere manieren om het gebruik van het huidige OV te vergroten zijn een lagere prijs of het verkorten van de reistijd. Volgens bewoners, werknemers en bezoekers kan ook gekeken worden naar de plaats van haltes en het beter afstemmen van de verbindingen.

Ook de gesprekspartners zien graag een toename van OV. Niet alleen het aantal buslijnen maar ook het tot later op de avond rijden van die buslijnen is een waardevolle toevoeging. Men is zich echter ook bewust van de dilemma's. Helmond is voor grootschalig OV als tram of metro, wellicht te klein, maar de groeiambitie is volgens hen ook in te vullen met lijnbussen.

### **Toekomstig openbaar vervoer**

De gebruiksfrequentie van het OV kan in de toekomst verder toenemen. Respondenten verwachten gebruik te maken van de trein en vooral de lijnbus. Ook andere vormen van openbaar toegankelijk vervoer zijn meer in trek dan het huidige lijnbus gebruik. Genoemd worden zelfrijdende minibussen en auto's en ook de Taxibus wordt gezien als mogelijkheid. Het verwachte gebruik van deelmodaliteiten (auto, fiets of step) is lager dan mogelijkheden als de lijnbus en trein. Relatief veel respondenten weten nog niet of ze gebruik gaan maken van futuristische mogelijkheden als zelfrijdende bussen en auto's. Belangrijke voorwaarden voor toekomstig openbaar toegankelijk vervoer zijn betaalbaarheid, vervoer van deur tot deur en beschikbaarheid op afroep. Tot slot zijn werkgevers bereid een bijdrage te leveren aan het realiseren van nieuw modaliteiten in samenwerking met anderen. Een minderheid staat hier niet voor open.



# Inleiding



# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Op 9 november 2021 heeft de gemeenteraad van Helmond de motie aangenomen om een voorstel uit te werken voor een onderzoek naar de korte en lange termijnbehoefte aan openbaar vervoer (OV) bij de inwoners van Helmond. De groei van het aantal woningen en arbeidsplaatsen in Helmond tot 2040 zal leiden tot een toename van het aantal verplaatsingen van, naar en in de stad. Door meer in te zetten op alternatieve vervoerswijzen voor de (eigen) auto kan een deel van de extra verplaatsingen worden opgevangen.

Het openbaar vervoer kan hierin een belangrijke rol vervullen. Op basis van het huidige magere aanbod en het lage gebruik is er relatief gezien veel te winnen. De vraag is, of en onder welke voorwaarden de inwoners en werknemers mee willen in deze mobiliteitstransitie en meer gebruik willen maken van het OV. De term OV wordt breed geïnterpreteerd en kan in deze ook Mobility as a Service (MaaS) oplossingen betekenen.

## 1.2 Onderzoeksvragen

Het onderzoek richt zich op verschillende doelgroepen. We onderscheiden inwoners van Helmond, werkenden in Helmond maar ook werkgevers in Helmond en bezoekers van Helmond. De centrale vraag van het onderzoek luidt:

In welke mate hebben de inwoners, werknemers, werkgevers en bezoekers van voorzieningen in Helmond behoefte aan openbaar toegankelijk vervoer op korte (2022-2025) en lange (2030-2040) termijn?

Deze centrale vraag is nader uit te werken in enkele ondersteunende deelvragen:

- Wat is de frequentie van gebruik van het OV?
- Op welke momenten (week/weekend, tijdstip) wordt gebruik gemaakt van het OV?<sup>1</sup>
- Wat is het reismotief voor het gebruik van het OV?
- Welke rol spelen specifieke elementen van het OV:
  - tarief;
  - halteafstanden;
  - reistijd (concurrerend met auto);
  - gebruiksgemak en comfort;
  - betrouwbaarheid;
  - veiligheidsbeleving.
- Welke rol spelen klimaat, gezondheid en leefbaarheid van de stad bij de afweging gebruik te maken van het OV?
- Wat is nu de reden om niet of weinig gebruik te maken van het OV?
- Volstaat het huidige aanbod van openbaar toegankelijk vervoer?

---

<sup>1</sup> Tijdens het opzetten van de enquête is besloten deze deelvraag te laten vervallen. Gebruiksmomenten zijn via data van concessiehouders al inzichtelijk.

- Wat zou aangepast moeten worden om ervoor te zorgen dat men vaker van het OV gebruik maakt?
- In welke mate zijn werkgevers (inclusief onderwijsinstellingen en andere voorzieningen in de stad) bereid om gebruik van alternatieve vervoerswijzen voor de (eigen) auto te stimuleren?

### 1.3 Onderzoekopzet

Om antwoord te krijgen op de onderzoeksvragen zijn enquêtes uitgezet onder de verschillende doelgroepen en zijn enkele gesprekken gevoerd met personen die betrokken zijn bij voorzieningen<sup>2</sup> in Helmond. De gesprekken zijn gebruikt om resultaten uit de enquêtes te voorzien van kleur en duiding.

#### 1.3.1 Enquêtes

Voor dit onderzoek zijn verschillende digitale enquêtes ontwikkeld zodat zij beter aansluiten op de doelgroep. Inwoners is bijvoorbeeld gevraagd in welke wijk ze wonen, bezoekers is gevraagd hoe ze naar een voorziening in Helmond gereisd hebben en werkgevers hebben vragen gehad over het stimuleren van andere vervoersmiddelen dan de auto bij hun werknemers (zie Bijlage 1). Vragen die niet gebonden zijn aan de doelgroep, zoals een algemene beoordeling van het OV in Helmond, zijn aan iedereen gesteld. Deze opzet maakt het mogelijk de verschillende doelgroepen met elkaar te vergelijken.

#### 1.3.2 Benadering doelgroepen steekproef en respons

De doelgroepen zijn op verschillende manieren en steekproefbronnen benaderd. We geven een overzicht van de toegepaste werkwijze per doelgroep.

##### Inwoners

Inwoners hebben namens de gemeente een brief gekregen met het verzoek de digitale enquête in te vullen. De brief was geadresseerd aan één van de inwoners en bevatte een persoonlijke QR-code en link naar de vragenlijst. Door de persoonlijke link, kon de enquête maar één keer ingevuld worden door de geadresseerde. De gemeente Helmond heeft hiervoor een steekproefbestand aangeleverd van 8.146 personen. De verdeling van deze steekproef was representatief naar de achtergrondkenmerken leeftijd en geslacht. De steekproef kent een stratificatie naar woonwijk met als doel n=150 respondenten per woonwijk.

In het I&O Research panel bevinden zich n=169 respondenten die wonen in de gemeente Helmond. Deze inwoners zijn via een e-mail op de voor hen gebruikelijke manier benaderd voor het onderzoek. De beoogde respons was n=65 tot n=85 respondenten.

Om alle inwoners de gelegenheid te geven mee te doen aan het onderzoek, is ook een open link naar de enquête beschikbaar gemaakt. De gemeente heeft deze link onder meer via een persbericht, de gemeentelijke website, weekkrant en social media kanalen zelf verspreid. Er is geen beoogde respons vastgesteld.

---

<sup>2</sup> De voorzieningen zijn; de Cacaofabriek/ Theater Het Speelhuis, NS stations, Centrum gebied Helmond en de Automotive Campus.

Ongeacht de benaderingsmethode zijn alle gegevens van inwoners anoniem verwerkt. Resultaten uit het onderzoek zijn niet herleidbaar naar individuen.

### **Werkgevers**

Ook werkgevers in Helmond hebben namens de gemeente een brief gekregen. Deze brief was geadresseerd aan de betreffende ondernemer/werkgever en bevatte ook een persoonlijke link en QR-code. De enquête kon daarom maar één keer ingevuld worden. Alle in Helmond gevestigde werkgevers met meer dan 2 fte zijn hiervoor geselecteerd. Basis voor de selectie is het LISA vestigingenregister<sup>3</sup>. Hierin staan alle vestigingen waar mensen betaald werk verrichten. Dit zijn bedrijven maar ook onderwijsinstellingen en voorzieningen als ziekenhuizen die in Helmond gevestigd zijn. Er zijn n=2.129 ondernemers/werkgevers aangeschreven. Er is geen beoogde respons vastgesteld. Daarnaast is de overkoepelende organisatie 'Bedrijventerreinen Helmond' ingezet met aandacht in hun nieuwsbrief. Zij hebben een mailing en herinnering uitgestuurd om aandacht te vragen voor het onderzoek. Voor werkgevers in het centrum van Helmond heeft het centrummanagement in een mailing naar winkeliers (in het centrum) gecommuniceerd over deze enquête en opgeroepen om deel te nemen.

### **Werknemers**

Werknemers zijn benaderd via de werkgever. De werkgever ontving bij zijn brief een A4 inlegvel met daarop een QR-code en link naar de vragenlijst. De werkgever werd gevraagd het betreffende inleg vel op te hangen op een centrale plek of via een foto te delen met werknemers. Bijvoorbeeld via whatsapp. Deze link was niet persoonlijk en kon door alle werknemers in het bedrijf ingevuld worden. Er is geen beoogde respons vastgesteld.

### **Bezoekers**

De laatste doelgroep van het onderzoek zijn bezoekers. Bezoekers zijn op vijf locaties in de gemeente Helmond benaderd door veldwerkers van I&O Research. Dit is gebeurd op verschillende momenten (zie ook Tabel 1). De veldwerkers hebben passanten en bezoekers gevraagd of zij werkzaam zijn op de betreffende locatie. Bij een ontkennend antwoord kregen de bezoekers een A5-kaartje mee met daarop een korte uitleg en een link met QR-code naar de vragenlijst. Ieder kaartje was slechts één keer te gebruiken. De beoogde respons was n=150.

Ook de gegevens van werkgevers, werknemers en bezoekers zijn anoniem verwerkt.

---

<sup>3</sup> <https://www.lisa.nl/home>

**Tabel 1 - Overzicht veldwerk op locatie**

| Locatie                                | Datum uitvoering | Dag     | Werktijd      |
|--|------------------|---------|---------------|
| Winkelcentrum                          | 2-okt            | weekend | 09:00 - 18:00 |
|  | 22-okt           | weekend | 10:00 - 15:00 |
| NS Station Helmond Centraal            | 4-okt            | week    | 09:00 - 13:00 |
|  | 3-okt            | week    | 13:00 - 18:00 |
| Ziekenhuis                             | 3-okt            | week    | 13:00 - 18:00 |
|  | 4-okt            | week    | 09:00 - 13:00 |
| Theater Het Speelhuis/ de Cacaofabriek | 1-okt            | weekend | 19:00 - 23:00 |
|  | 2-okt            | weekend | 17:00 - 21:00 |
| Automotive Campus                      | 4-okt            | week    | 13:00 - 18:00 |
|  | 5-okt            | week    | 09:00 - 13:00 |

### **Respons**

In Tabel 2 staat een overzicht van de behaalde respons per doelgroep. In totaal hebben n=1.802 respondenten één van de enquêtes ingevuld. Voor het aantal inwoners dat gerepsondeerd heeft tellen we de inwoners respons bij elkaar op. We komen dan op een totaal van n=1.262 inwoners.

De respons onder werknemers is laag in verhouding tot het aantal werknemers in de gemeente Helmond. Het aantal zelf is voldoende groot om betrouwbare uitspraken te doen over werknemers in Helmond.



**Tabel 2 - Respons overzicht**

| Bron                                | Behaalde respons | Verstuurde brieven/uitnodigingen | % Respons |
|-------------------------------------|------------------|----------------------------------|-----------|
| Inwoners; Gemeente brieven          | 854              | 8.146                            | 10%       |
| Inwoners; I&O Research panel        | 78               | 169                              | 46%       |
| Inwoners; Open link                 | 330              | -                                | -         |
| Ondernemers/werkgevers; brieven     | 95               | 2.129                            | 4%        |
| Werknemers; A4 inleg via werkgevers | 186              | -                                | -         |
| Bezoekers; Kaartjes veldwerk        | 259              | -                                | -         |
| <i>Totaal</i>                       | <i>1.802</i>     | <i>-</i>                         | <i>-</i>  |

De ingevulde enquêtes zijn verwerkt tot een databestand in SPSS. Daarbij is een weging toegevoegd voor inwoners, zodat resultaten nauwkeurig en representatief zijn voor inwoners van de gemeente Helmond van 16 jaar en ouder. Deze weging is gemaakt op de kenmerken leeftijd, geslacht. De gerealiseerde respons is hierdoor representatief op deze kenmerken voor de doelgroep. Voor populatiecijfers is gebruik gemaakt van de cijfers van de gemeente Helmond<sup>4</sup>. De maximale weegfactor bedraagt 1.87. Dit betekent dat het antwoord op een vraag van een respondent met weegfactor 1.87 niet voor één persoon, maar voor 1,87 personen telt.

### 1.3.3 Leeswijzer

In hoofdstuk twee gaan we in op de gebruiksfrequentie van het OV. In hoofdstuk drie komen vervolgens de reismotieven voor het huidige openbaar vervoer aan bod en kijken we naar mogelijke aanpassingen. Hoofdstuk vier beschrijft de verhouding tussen werkgevers en werknemers, voeren werkgevers een mobiliteitsbeleid en hoe ziet dat eruit? Het afsluitende hoofdstuk beschrijft hoe respondenten het OV in de toekomst willen zien, of ze er gebruik van gaan maken en tegen welke voorwaarden.

---

<sup>4</sup> <https://helmond.incijfers.nl/viewer>

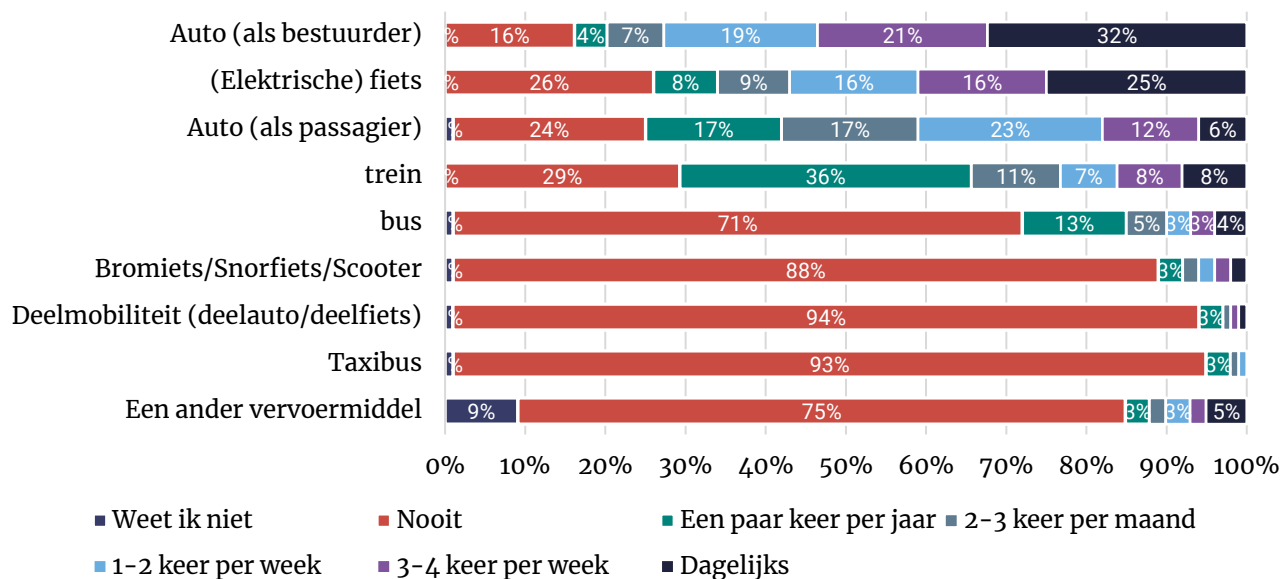
## 2 Frequentie gebruik openbaar vervoer

Dit hoofdstuk beschrijft de gebruiksfrequentie van het openbaar vervoer in Helmond, de mate van invloed van corona op de frequentie en het reisdoel zelf. Naast het gebruik van trein, bus en Taxibus is ook het gebruik van andere modaliteiten uitgevraagd. Behalve een totaaloverzicht, tonen we relevante verschillen op basis van achtergrondkenmerken en herkomst (inwoner, ondernemer, werknemer en bezoeker).

### 2.1 Frequentie (openbaar) vervoer

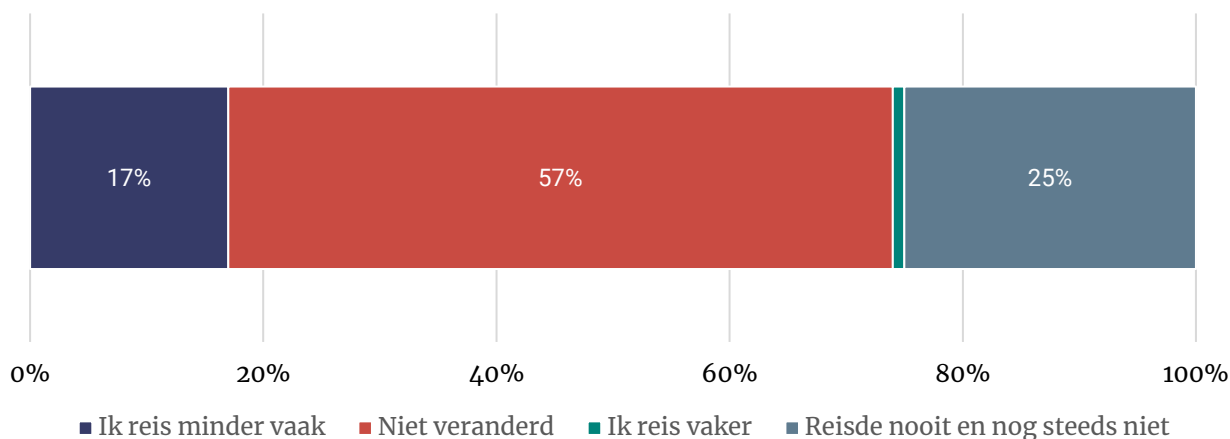
In Figuur 1 is te zien dat er het meest gebruik wordt gemaakt van de auto (als bestuurder) en (elektrische) fiets als vervoersmiddel om te reizen in de gemeente Helmond. Eén op de drie geeft aan dagelijks (32%) gebruik te maken van de auto (als bestuurder) en een kwart geeft aan dagelijks (25%) de (elektrische) fiets te gebruiken. Van de OV mogelijkheden wordt de trein wekelijks door 23 procent van de respondenten gebruikt. De bus wordt wekelijks door 10 procent gebruikt en de Taxibus door 1 procent.

**Figuur 1. Hoe vaak gebruikt u de volgende vervoermiddelen om in de gemeente Helmond te reizen? (Basis, allen, n=1.798)**



De coronapandemie heeft bij acht op de tien respondenten geen invloed gehad op het huidige reisgedrag met het openbaar vervoer (Figuur 2). Zevenenvijftig procent van de respondenten geeft aan dat er niets veranderd is in het reisgedrag door de coronapandemie en een kwart van de respondenten (25%) reisde nooit met het OV en doet dat nog steeds niet. Daarnaast is één op de zes minder vaak gaan reizen met het openbaar vervoer (17%). Eén procent geeft aan momenteel vaker te reizen met het openbaar vervoer dan vóór de coronapandemie.

**Figuur 2 - Is uw reisgedrag met het openbaar vervoer veranderd door de coronapandemie? (Basis, iedereen die minimaal een paar keer per jaar met het OV reist, n=1.539)**



### **Inwoners**

De leeftijd van inwoners heeft invloed op de keuze voor een vervoersmiddel. Jongvolwassenen van 16 tot 34 jaar gebruiken vaker de trein en bus dan de andere leeftijdscategorieën. Hierbij is het ook van invloed of de bewoner wel of geen student is. Studenten kiezen vaker voor het openbaar vervoer en de fiets. Inwoners tussen de 16 en 64 jaar nemen vaker dagelijks de auto (als bestuurder) dan 65-plussers. Inwoners die 65 jaar of ouder zijn gebruiken wel met regelmaat de auto (als bestuurder), maar in mindere mate dan de andere leeftijdscategorieën.

### **Werkgevers**

Van de werkgevers die OV-gebruikers zijn geeft 22 procent aan dat ze nooit gebruik maken van de auto (als bestuurder) in tegenstelling tot 1 procent van de werkgevers die geen OV-gebruikers zijn.

### **Bezoekers**

Bezoekers tot 34 jaar maken vaker gebruik van het openbaar vervoer dan bezoekers vanaf 35 jaar. Dit geldt zowel voor het gebruik van de trein als van de bus. Bezoekers die onder modaal verdienen maken vaker gebruik van het openbaar vervoer dan bezoekers die boven modaal verdienen. Zes op de tien van de bezoekers die boven modaal verdienen gebruiken zelden tot nooit het openbaar vervoer.

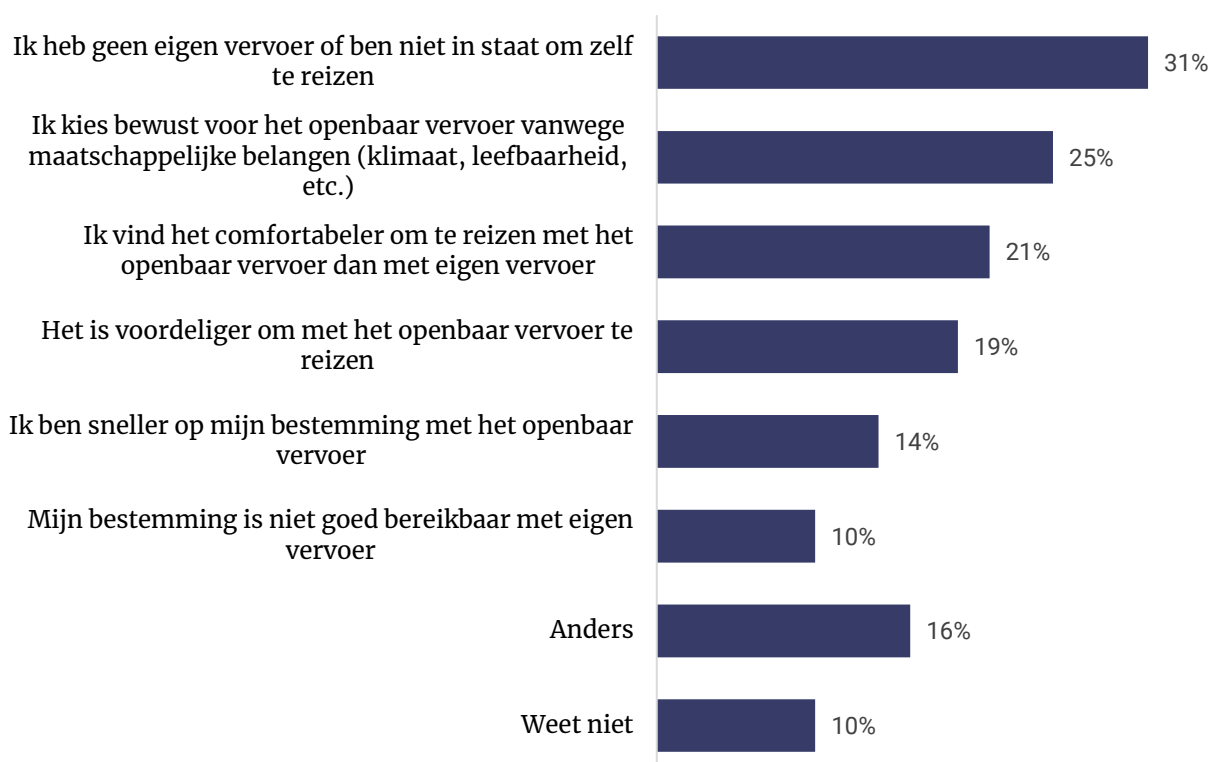
### 3 Motieven huidig openbaar vervoer

Dit hoofdstuk gaat in op de motieven van respondenten voor het gebruik van het openbaar vervoer en de redenen juist geen gebruik te maken van het openbaar vervoer. We laten zien wat het relatieve belang is van verschillende elementen van het openbaar vervoer in Helmond. Denk aan prijs, afstand tot een halte of sociale veiligheid. We kijken naar mogelijk aanpassingen die gedaan kunnen worden om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Niet alle vragen zijn aan alle respondenten gesteld. Boven de figuren staat beschreven op welke groep respondenten de resultaten betrekking hebben.

#### 3.1 Reismotieven openbaar vervoer

De belangrijkste reden voor OV reizigers om met het OV te reizen is dat respondenten geen eigen vervoer hebben of niet in staat zijn om zelf te reizen (31%, Figuur 3). Daarnaast geeft een kwart aan dat het een bewuste keuze is (25%) en een vijfde (21%) dat ze het comfortabeler vinden dan reizen met eigen vervoer. Bij de antwoordcategorie 'anders' wordt veelal als reden genoemd dat de respondent minder valide is (eventueel met scootmobiel) en daardoor met het openbaar vervoer gaat en verschillende respondenten geven aan dat ze met het openbaar vervoer gaan in plaats van met de fiets als het slecht weer is. Er zijn geen verschillen tussen de verschillende doelgroepen.

**Figuur 3 - Waarom reist u in de gemeente Helmond met het openbaar vervoer (excl. trein)? (Basis, 2 tot 3 keer per maand of vaker met bus of Taxibus, inwoners, werknemers, werkgevers, n= 171)**

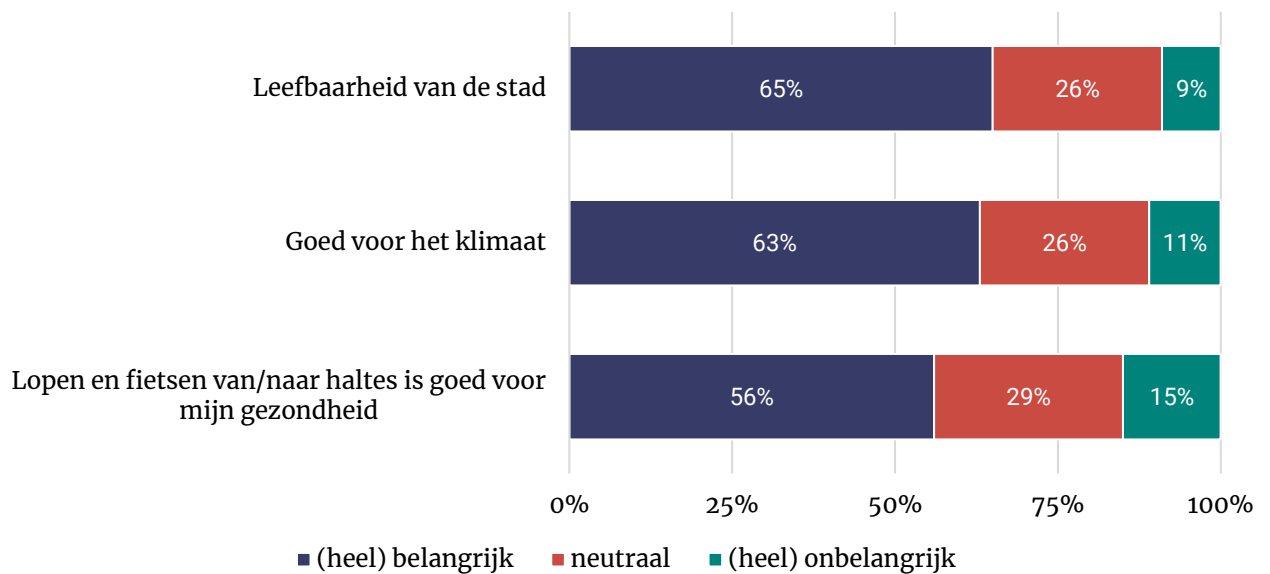


Vrouwelijke inwoners nemen vaker het openbaar vervoer dan mannen, omdat ze geen eigen vervoer hebben of niet in staat zijn zelf te reizen. Er zijn geen verschillen tussen de doelgroepen inwoners, bezoekers, werkgevers en werknemers. Dit wordt zeer waarschijnlijk verklaard door de lage respons op deze vraag.

### 3.2 Klimaat en gezondheid

Twee op de drie vinden leefbaarheid van de stad (65%) en dat het goed is voor het klimaat (63%) belangrijke redenen om gebruik te maken van het openbaar vervoer in gemeente Helmond (zie Figuur 4). Dat lopen en fietsen van/naar haltes goed is voor de eigen gezondheid staat wat minder op de prioriteitenlijstjes van de respondenten (56%). Gebruikers van het OV vinden de beweging belangrijker (60%) dan niet gebruikers (53%). Bezoekers van de stad vinden Leefbaarheid van de stad vaker heel onbelangrijk (28%) dan andere doelgroepen (tussen de 4% voor werkgevers en 12% voor werknemers).

**Figuur 4 - Hoe belangrijk vindt u de volgende onderwerpen bij uw keuze om gebruik te maken van het openbaar vervoer (exclusief trein) in de gemeente Helmond? (Basis, 2 tot 3 keer per maand of vaker met trein, bus of Taxibus n= 1.284)**



### 3.3 Belang van elementen van openbaar vervoer

Een kwart van de respondenten vindt de prijs (27%) het belangrijkste element bij het gebruik van het openbaar vervoer (Tabel 3). Reistijd, betrouwbaarheid en korte afstand staat bij één op de zes respondenten op nummer 1 in de ranking, maar te zien is dat deze elementen ongeveer even vaak genoemd wordt als nummer 2 en nummer 3 in de ranking. Hygiëne vinden respondenten het minst belangrijk. Bij een kwart van de respondenten staat hygiëne op nummer 8 (27%).

**Tabel 3 - Hoe belangrijk vindt u de volgende onderwerpen bij het gebruik van openbaar vervoer? (Basis, 2 tot 3 keer per maand of vaker met trein, bus of Taxibus n=1.284)**

| Ranking | De prijs | Reistijd vergeleken met ander vervoer | Betrouwbaarheid, altijd en op tijd rijden | Korte afstand vanaf halte tot de deur | Comfort / gemak | Sociale veiligheid | Aantal keer Overstappen | Hygiëne |
|---------|----------|---------------------------------------|---|---------------------------------------|-----------------|--------------------|-------------------------|---------|
| 1.      | 27%      | 18%                                   | 15%                                       | 15%                                   | 7%              | 7%                 | 5%                      | 5%      |
| 2.      | 13%      | 19%                                   | 14%                                       | 14%                                   | 9%              | 7%                 | 11%                     | 5%      |
| 3.      | 11%      | 16%                                   | 15%                                       | 11%                                   | 11%             | 7%                 | 15%                     | 7%      |
| 4.      | 9%       | 10%                                   | 13%                                       | 13%                                   | 14%             | 11%                | 13%                     | 8%      |
| 5.      | 8%       | 9%                                    | 13%                                       | 10%                                   | 15%             | 13%                | 15%                     | 9%      |
| 6.      | 8%       | 9%                                    | 12%                                       | 10%                                   | 16%             | 12%                | 12%                     | 13%     |
| 7.      | 6%       | 6%                                    | 6%  | 10%                                   | 11%             | 22%                | 11%                     | 20%     |
| 8.      | 13%      | 7%                                    | 6%  | 12%                                   | 11%             | 14%                | 12%                     | 27%     |

Er zijn kleine verschillen tussen de doelgroepen (Tabel 4). Werknemers, werkgevers en bezoekers vinden reistijd het belangrijkste onderwerp bij het gebruik van OV. Ook zijn zij eensgezind over de nummer 2, namelijk betrouwbaarheid. Inwoners vinden prijs het belangrijkste onderwerp, daarna volgen reistijd en betrouwbaarheid. Sociale veiligheid is voor bezoekers belangrijker dan voor andere doelgroepen. Hygiëne is, in vergelijking met de andere onderwerpen, het minst belangrijk voor alle doelgroepen.

**Tabel 4 - Verschil ranking onderwerpen die invloed hebben op het gebruik van het openbaar vervoer (Basis, 2 tot 3 keer per maand of vaker met trein, bus of Taxibus n=1.284)**

| Ranking | Inwoners           | Werknemers         | Werkgevers         | Bezoekers          |
|---------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 1.      | Prijs              | Reistijd           | Reistijd           | Reistijd           |
| 2.      | Reistijd           | Betrouwbaarheid    | Betrouwbaarheid    | Betrouwbaarheid    |
| 3.      | Betrouwbaarheid    | Prijs              | Korte afstand      | Comfort/gemak      |
| 4.      | Korte afstand      | Korte afstand      | Prijs              | Sociale veiligheid |
| 5.      | Overstappen        | Overstappen        | Overstappen        | Prijs              |
| 6.      | Comfort/gemak      | Comfort/gemak      | Comfort/gemak      | Overstappen        |
| 7.      | Sociale veiligheid | Sociale veiligheid | Sociale veiligheid | Korte afstand      |
| 8.      | Hygiëne            | Hygiëne            | Hygiëne            | Hygiëne            |

### 3.4 Volstaat het openbaar vervoer?

Vijftien procent van alle respondenten is over het algemeen (zeer) tevreden over het OV in gemeente Helmond (Figuur 5). Een kwart is niet ontevreden, maar ook niet tevreden (24%) over het OV. Vier op de tien respondenten is (zeer) ontevreden over het OV in de gemeente Helmond.

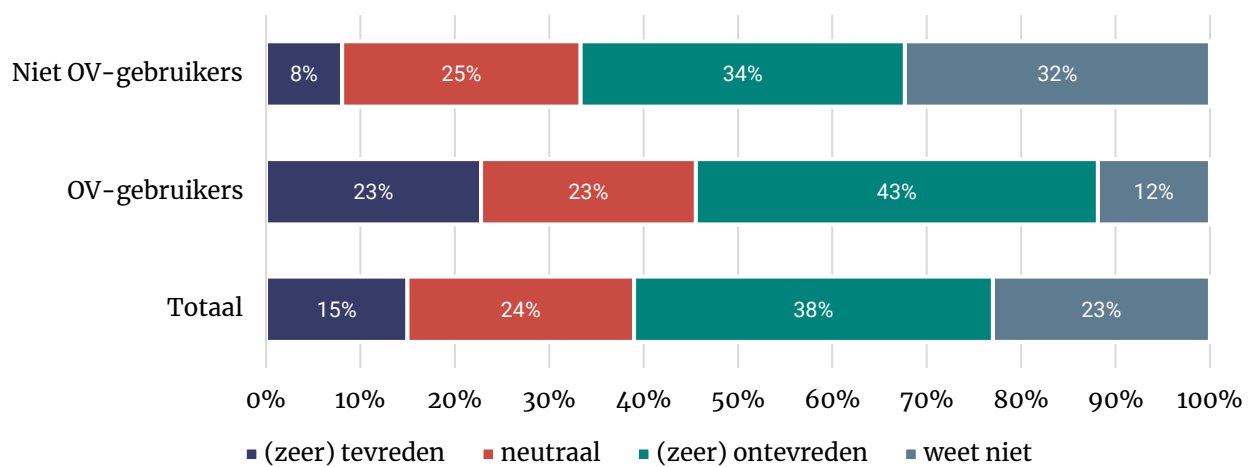


OV-gebruikers zijn vaker tevreden over het OV dan niet gebruikers. Een derde (32%) van de respondenten die geen gebruik maakt van het OV geeft aan dat ze het niet weten.

Respondenten die ontevreden of neutraal zijn geven veelal de reden dat er (te) weinig openbaar vervoer beschikbaar is binnen gemeente Helmond.

De haltes zijn te ver weg, in veel wijken zijn geen bushaltes, de vertrektijden zijn beperkt en de aansluiting met de trein is slecht, waardoor er vaker gekozen wordt voor alternatief vervoer. Ook geven ze aan dat de vertrektijden niet betrouwbaar zijn, de bus vertrekt regelmatig te vroeg of te laat.

**Figuur 5 - Hoe tevreden bent u in het algemeen over het openbaar vervoer (exclusief trein) in de gemeente Helmond? (Basis, een paar keer per jaar of vaker met trein, bus of Taxibus inwoners, werknemers en bezoekers, n=1.400)**



“Er is buiten de trein nauwelijks OV in Helmond. Bijna alle haltes zijn weg. Geen bus ‘s avonds of op zondag. jammer dat de belbus weg is.”

“Bussen rijden niet frequent en dienst stopt al heel vroeg op de avond.”

Inwoners uit de wijken Helmond-Noord, Helmond-Oost, Dierdonk, Rijpelberg en Brouwhuis zijn in het algemeen vaker zeer ontevreden over het OV in de gemeente Helmond dan inwoners uit de wijken Warande en Helmond-West.

### 3.5 Reden weinig gebruik openbaar vervoer

De belangrijkste reden waarom respondenten niet reizen met het openbaar vervoer is dat de bestemming of opstappunt niet goed bereikbaar is met het openbaar vervoer (39%).

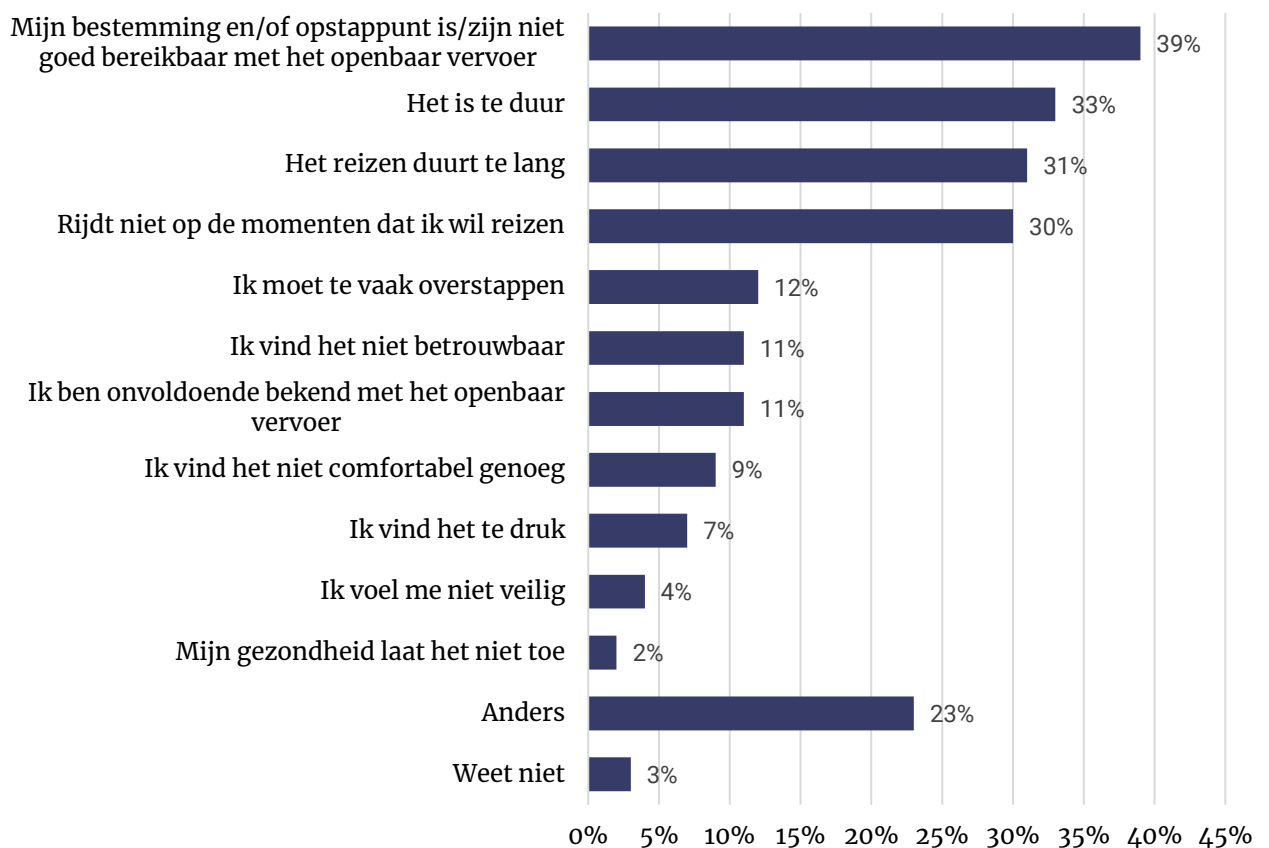




Eén op de drie respondenten maakt weinig tot geen gebruik van het openbaar vervoer omdat het te duur is (33%), de reis te lang is (31%) of het openbaar vervoer niet rijdt op de momenten dat de respondent wil reizen (30%).

Een kwart van de respondenten geeft een andere reden aan. Hierbij wordt veelal als reden genoemd: dat er onvoldoende openbaar vervoer is binnen de gemeente Helmond en dat de respondenten liever met eigen vervoer (auto of fiets) gaat dan met het openbaar vervoer.

**Figuur 6 - Redenen weinig tot geen gebruik openbaar vervoer in gemeente Helmond (Basis, trein, bus of Taxibus, een paar keer per jaar of nooit, n=1.103)**



Respondenten in de leeftijdscategorie 35-49 jaar geven vaker dan 65-plussers aan dat de prijs, reistijd, het aantal keren overstappen en de bereikbaarheid van een halte of eindbestemming redenen zijn om niet met het OV te reizen.

Werknemers<sup>5</sup> geven vaker dan inwoners aan dat de reistijd en het aantal keer overstappen redenen zijn om niet met het OV te reizen. Mannen geven vaker dan vrouwen dezelfde punten,

<sup>5</sup> Werknemers in de enquête zijn personen die werken in Helmond. Inwoners in de enquête zijn personen die wonen in Helmond, zij kunnen deels overlappen.

reistijd en overstappen, als redenen om niet met het OV te reizen. Mannen geven ook vaker dan vrouwen aan dat ze een gebrek aan comfort ervaren als ze met het openbaarvervoer reizen.

### 3.6 Mogelijke aanpassingen aan openbaar vervoer

Van alle inwoners, werknemers en bezoekers die een paar keer per jaar gebruik maken van het OV zou 84 procent (meer) gebruik maken van het OV als er aanpassingen worden doorgevoerd die het OV aantrekkelijker maken. De belangrijkste aanpassing is meer aanbod. De helft van de respondenten (49%) geeft aan dat als het aanbod van openbaar vervoer toeneemt, dat ze dan overwegen om gebruik te maken van het openbaar vervoer (zie figuur 3.4). Daaropvolgend is openbaar vervoer goedkoper maken (39%) en zorgen dat de reistijd korter wordt (27%) de belangrijkste aanpassingen die genoemd worden door de respondenten als motivatie om met het openbaar vervoer te reizen. Acht procent geeft andere aanpassingen aan als motivatie om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Veel reacties gaan over de toegankelijkheid van minder valide personen die verbeterd moet worden en de betrouwbaarheid van de vertrektijden (minder vertraging/uitval).

**Figuur 7 - Ik zou meer gebruik maken van het openbaar vervoer als... (Basis, een paar keer per jaar of vaker met trein, bus of Taxibus, inwoners, werknemers, bezoekers, n=1.400)**



Respondenten tussen de 16 en 64 jaar geven vaker aan dan respondenten die 65 jaar of ouder zijn dat het openbaar vervoer goedkoper dient te worden om (meer) gebruik te maken van het openbaar vervoer en dat de reistijd korter dient te zijn dan de reis met een ander vervoersmiddel. Respondenten met een beneden modaal (45%) en modaal (46%) inkomen vinden het verlagen van de prijs een belangrijke reden om (meer) gebruik te maken van het openbaar vervoer, in tegenstelling tot respondenten met een boven modaal (33%) inkomen.



## 4 Werkgevers en werknemers

Dit hoofdstuk bespreekt de resultaten van werkgevers en werknemers. Hoe beoordelen werknemers het openbaar vervoer in Helmond en wanneer zouden ze er meer gebruik van maken? Werkgevers kunnen een mobiliteitsbeleid voeren om werknemers aan de moedigen met het openbaar vervoer naar het werk te komen. Doen ze dat ook en zijn werknemers hier ontvankelijk voor?

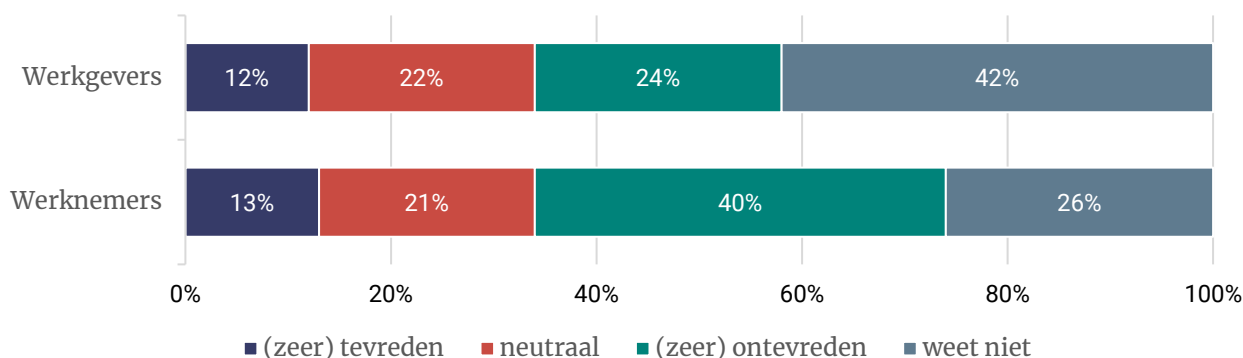
### 4.1 Gebruik en tevredenheid

Zowel werkgevers als werknemers maken nauwelijks gebruik van de trein en (Tax)bus. Vijf tot tien procent gebruikt wekelijks de trein of bus. Gebrek aan eigen vervoer is hiervoor de voornaamste reden. Taxibus, brommer/scooter en deelmobiliteit worden alle drie door nog geen vijf procent van de werknemers en -gevers gebruikt op wekelijkse basis. De auto en (elektrische) fiets zijn het meest populaire vervoersmiddel voor beide groepen. Van de werknemers geeft ongeveer een kwart (23%) aan dagelijks gebruik te maken van de auto (als bestuurder), van de werkgevers zijn dit er significant meer: ongeveer de helft (49%). Werknemers gebruiken de auto vaker 1 tot 4 dagen per week (56%) dan werkgevers (39%)

De voornaamste redenen om geen gebruik te maken van het OV in Helmond zijn voor zowel werknemers als werkgevers dat het te lang duurt, bestemming en/of opstappunt niet goed bereikbaar zijn en dat het niet rijdt op de momenten dat ze willen reizen. Ook wordt genoemd dat de afstanden binnen Helmond te klein zijn voor het OV en dat men dan liever loopt of fietst. Meer dan de helft van de werknemers (51%) geeft aan dat zij vaker gebruik zouden maken met het openbaar vervoer als het aanbod toe zou nemen. Ook geeft bijna de helft aan dat zij er meer gebruik van zouden maken als het goedkoper wordt (46%) en als de reistijd korter zou worden (41%). Reistijd en betrouwbaarheid worden door zowel werknemers als werkgevers als belangrijkste onderwerpen gezien bij het gebruik van openbaar vervoer.

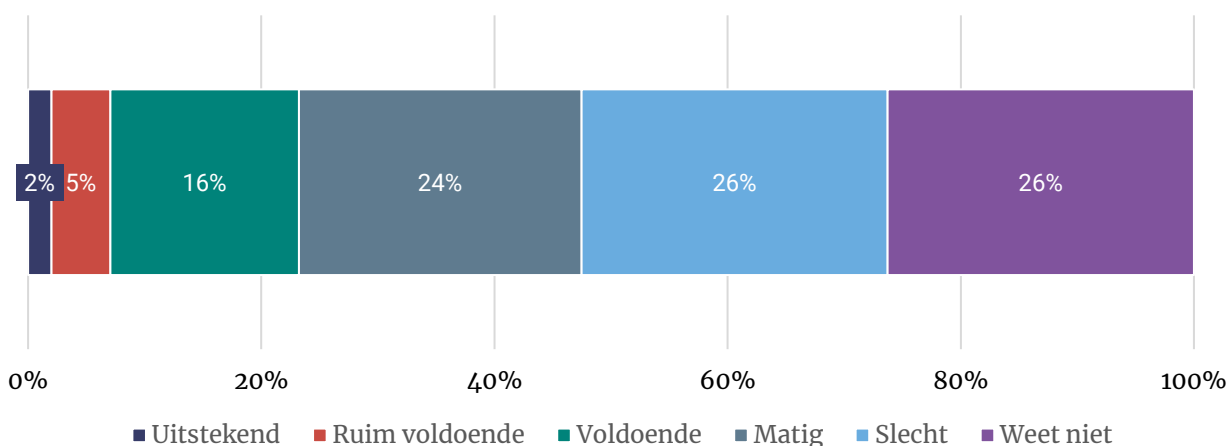
Werknemers en werkgevers zijn in dezelfde mate tevreden of neutraal over het openbaar vervoer in de gemeente Helmond, maar werknemers zijn vaker ontevreden en werkgevers weten het vaker niet (Figuur 8). Dit kan verklaard worden doordat werkgevers vaker gebruik maken van de eigen auto en daarom een minder goed beeld hebben van het openbaar vervoer in de gemeente Helmond. Van de werkgevers reist 91 procent niet regelmatig met het OV. Werkgevers die regelmatig met het OV reizen (9%), zijn significant vaker tevreden over het OV in de gemeente Helmond dan werkgevers die dit niet doen (44% vs 8%). Ook zegt 33 procent van de werkgevers die regelmatig gebruik maken van het OV hier ontevreden over te zijn, tegenover 23 procent van de werkgevers die hier niet regelmatig gebruik van maakt. Dit betekent dat de meerderheid van de werkgevers die geen gebruik maakt van het openbaar vervoer, dit niet doet omdat ze ontevreden zijn over het openbaar vervoer in Helmond. 45 procent van hen geeft aan niet te weten of ze tevreden of ontevreden zijn.

**Figuur 8 - Hoe tevreden bent u in het algemeen over het openbaar vervoer (exclusief trein) in de gemeente Helmond? (Basis, alle werknemers, n=189, en alle werkgevers (n=95))**



Werkgevers zijn over het algemeen niet te spreken over het aanbod aan openbaar vervoer voor hun werknemers en bezoekers om naar hun bedrijf te komen (Figuur 9). De helft van hen vindt dit matig of slecht, nog eens een kwart (26%) weet het niet.

**Figuur 9 - Wat vindt u van het aanbod aan openbaar vervoer (exclusief trein) voor uw werknemers en bezoekers om bij uw bedrijf te komen? (Basis alle werkgevers n=95)**

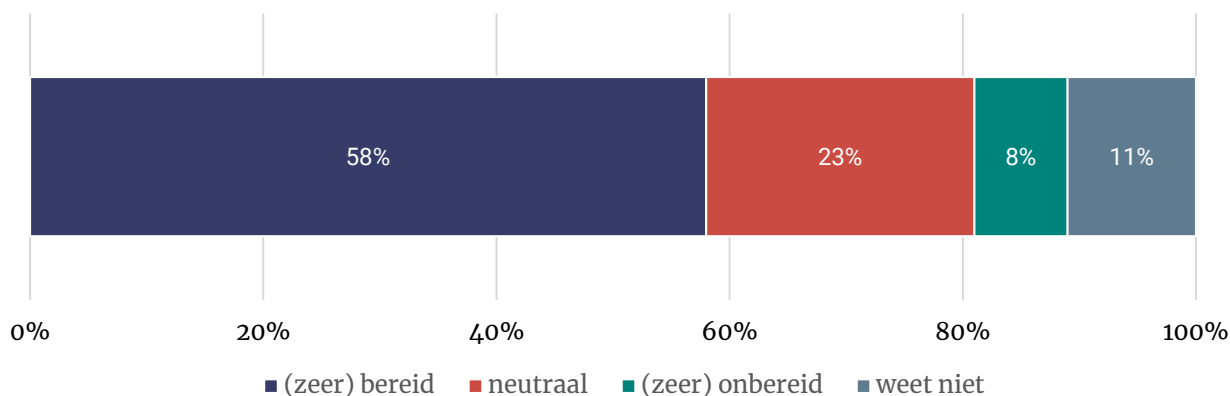


## 4.2 Aanmoedigen van alternatieven voor de auto

Ondanks dat de meeste werkgevers niet positief zijn over het aanbod aan openbaar vervoer in de gemeente Helmond, geven zes op de 10 werkgevers (58%) aan (zeer) bereid te zijn om andere manieren van reizen dan de auto aan te moedigen bij hun werknemers (Figuur 10). Een derde (34%) staat hier neutraal tegenover of weet niet of ze het aan zouden moedigen en 8 procent geeft aan hier (zeer) onbereid toe te zijn. In de praktijk biedt ongeveer drie kwart (77%) van de werkgevers mogelijkheden aan hun werknemers met betrekking tot reizen. Dit is meestal in de vorm van woon-werkvergoeding (60%). Ook vergoeding voor fiets(gebruik) en het aanbieden van een leaseauto worden met regelmaat genoemd (respectievelijk 33% en 27%). In tegenstelling tot vergoeding voor fiets(gebruik), is een leaseauto uiteraard geen alternatief voor de auto en ook woon-werkvergoeding hoeft geen alternatief te zijn voor het gebruik van een eigen auto. Het aanbieden van een OV-abonnement wordt door elf procent van de werkgevers genoemd. Een kwart (23%) geeft aan geen enkele mogelijkheid aan te bieden.

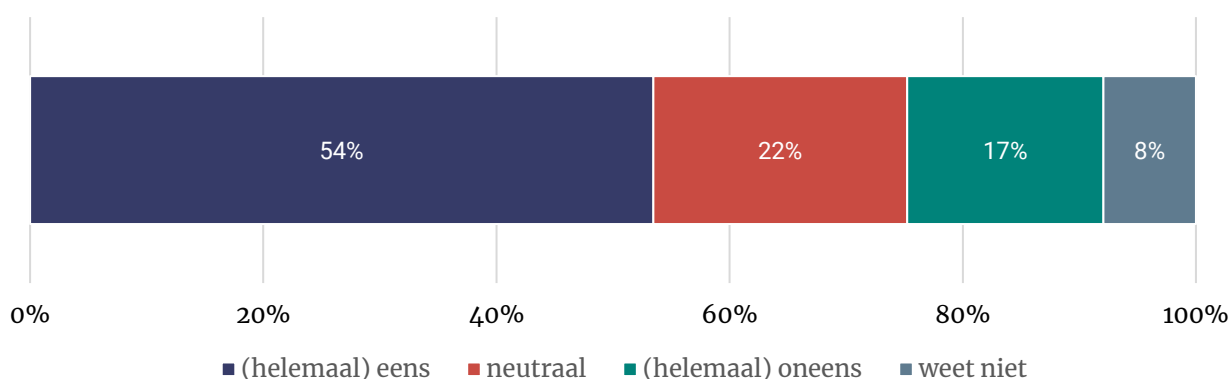
Als 8 procent hiervan er ook (zeer) onbereid toe is, dan houden we nog een groep van vijftien procent van de werkgevers over die nu nog geen mogelijkheden bieden met betrekking tot reizen, maar die wellicht wel bereid zouden zijn om alternatieven voor de auto te stimuleren.

**Figuur 10 - In hoeverre bent u bereid andere manieren van reizen dan de auto aan te moedigen bij uw werknemers? (Basis alle werkgevers n=95)**



De bereidheid van werkgevers om andere manieren van reizen dan de auto aan te moedigen, sluit goed aan op de bereidheid van werknemers om de auto te laten staan als hun werkgever dit zou aanmoedigen (Figuur 11). Meer dan de helft (54%) geeft aan dat ze bereid zijn de auto vaker te laten staan en gebruik te maken van andere manieren van reizen, als hun werkgever dit zou stimuleren. Zeventien procent zou hiertoe (helemaal) niet bereid zijn. Dit betekent dat er voor meer dan de helft van de werkgevers en werknemers mogelijkheden zijn om alternatieve manieren van reizen te realiseren. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat de fiets ook een alternatief voor de auto kan zijn, dus dat niet specifiek op openbaar vervoer en/of deelfervoer bedoeld wordt.

**Figuur 11 - In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stelling? Zou je vaker de auto laten staan en gebruik maken van andere manieren van reizen als jouw werkgever dit zou stimuleren? (Basis alle werknemers n=189)**

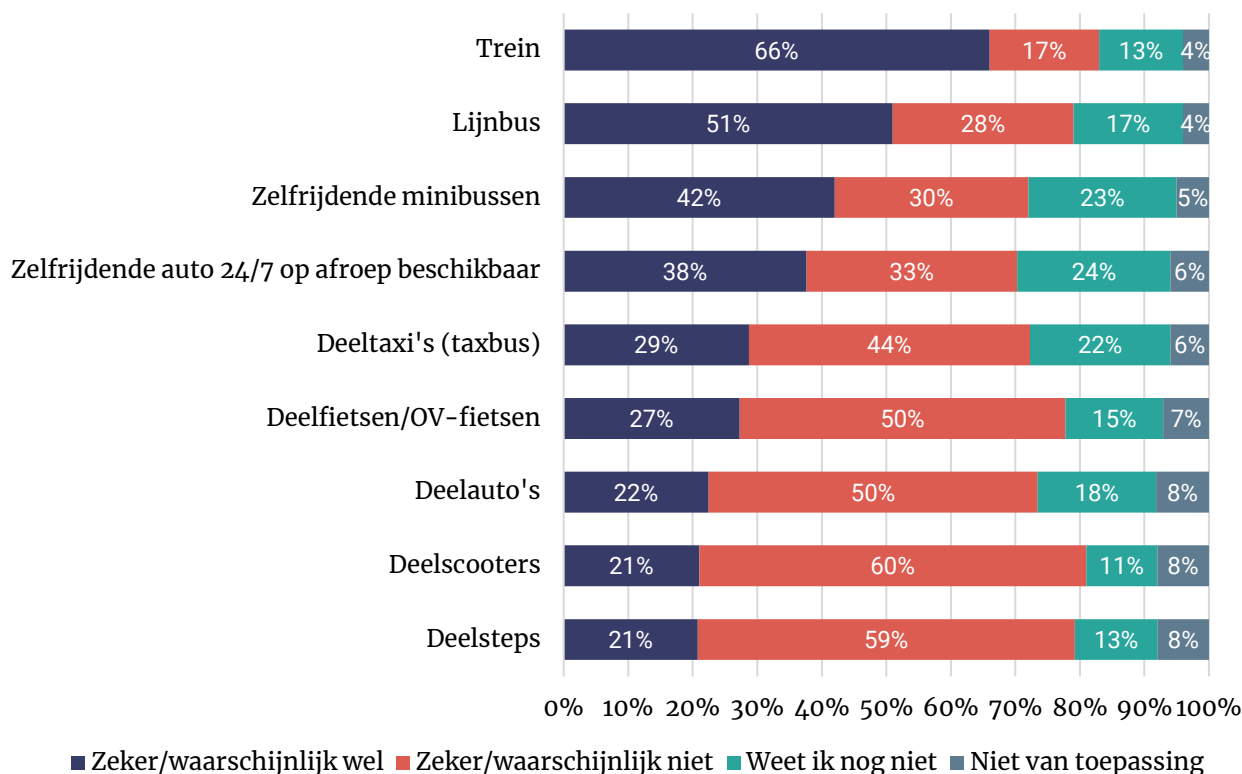


## 5 Openbaar toegankelijk vervoer in de toekomst

Daar waar hoofdstukken drie en vier de korte termijn behoefte beschrijven gaat dit hoofdstuk over de lange termijn behoefte. Het beschrijft hoe respondenten in de toekomst (2030-2040) gebruik denken te maken van openbaar toegankelijk vervoer. Met openbaar toegankelijk vervoer wordt het huidige openbaar vervoer bedoeld, maar ook deelfietsen, deelauto's, vervoer wat 24/7 op afroep beschikbaar is en zelfrijdend vervoer. Kortom alle manier van vervoer waar je, met abonnement/ tegen betaling, gebruik van kunt maken om van A naar B te gaan.

De inschatting of men gebruik gaat maken van openbaar toegankelijk vervoer in de toekomst hangt sterk af van het type vervoer (Figuur 12). Vooral van de conventionele vormen van openbaar vervoer (trein en lijnbus) zegt men zeker of waarschijnlijk wel gebruik te maken in Helmond in de toekomst. Twee derde van de respondenten (66%) geeft aan zeker of waarschijnlijk wel gebruik te maken van de trein, voor de lijnbus ligt dit op ongeveer de helft (51%). Van de verschillende opties is de trein voornamelijk geschikt voor grotere afstanden, terwijl de andere vervoersmiddelen meer gericht zijn op lokale of regionale schaal. Het is daarom niet verbazend dat de trein het vervoersmiddel is waarvan de meeste respondenten inschatten er ook in de toekomst gebruik van te maken, de andere vervoersmiddelen die gekozen konden worden zijn hiervoor geen goed alternatief.

**Figuur 12 - Denkt u dat u de onderstaande vormen van vervoer in de toekomst (tussen 2030 en 2040) gaat gebruiken als die mogelijk zijn in de gemeente Helmond? (Basis, allen, n=1.798)**





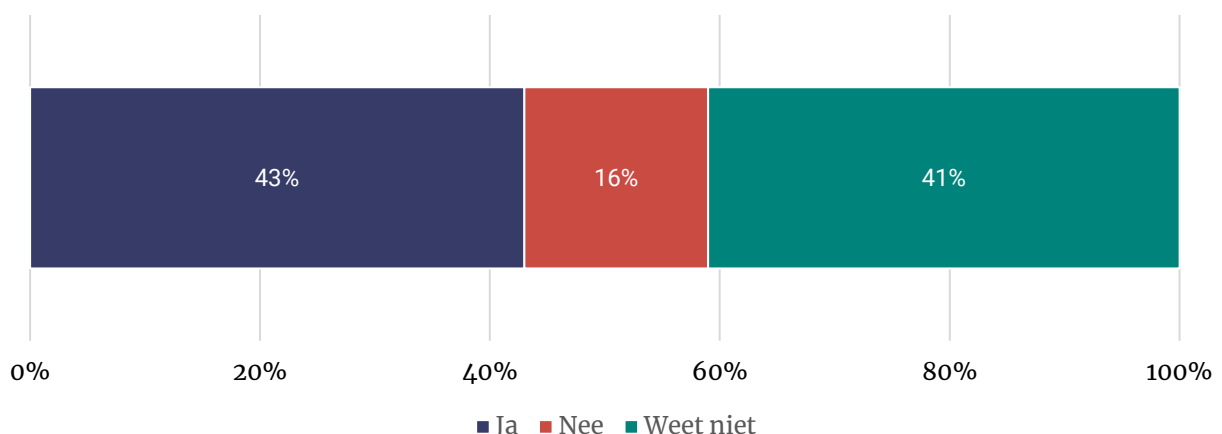
Van zelfrijdend vervoer, auto of minibus, zeggen ook meer respondenten er waarschijnlijk of zeker wel gebruik van te maken dan niet. Voor deze twee vervoerstypen wordt ook het vaakst geantwoord dat men nog niet weet of ze er gebruik van zouden maken.

Dit is te verklaren doordat deze types van openbaar vervoer nog niet op grote schaal worden toegepast in Nederland, waardoor respondenten wellicht nog geen goed beeld hebben van hoe dit in de praktijk zal werken. Ongeveer drie op de tien (30-33%) denkt zeker of waarschijnlijk geen gebruik te gaan maken van zelfrijdend vervoer. Dat is vergelijkbaar met dat van de lijnbus (28%). Er lijkt dus geen duidelijke principiële aversie te zijn tegen het idee van zelfrijdend vervoer. Jongeren (16-34 jaar) zeggen significant vaker zeker of waarschijnlijk gebruik te maken van zelfrijdend vervoer dan ouderen (50+). Ook zeggen mannen significant vaker gebruik te gaan maken van zelfrijdend vervoer dan vrouwen (auto's: 47% vs 30%, minibussen: 50% vs 35%). Vrouwen zeggen vaker hier zeker geen gebruik van te gaan maken of het nog niet te weten.

Deelmobiliteit lijkt minder populair te zijn als vorm van vervoer in de toekomst. Hiervan geven meer respondenten aan er waarschijnlijk of zeker geen gebruik van te maken dan wel. Voor deelfietsen en -auto's zegt de helft van de respondenten er geen gebruik van te gaan maken, voor deelscooters en -steps is dit respectievelijk 59 en 60 procent. Jongeren zeggen significant vaker gebruik te gaan maken van deelfietsen, -scooters en -steps dan ouderen. Voor deeltaxi (Taxbus) is dit precies andersom: de helft van de 65-plussers zegt hier zeker of waarschijnlijk gebruik van te gaan maken tegenover achttien procent van de jongeren. Voor deelauto's is er geen duidelijke verdeling in leeftijdsgroepen.

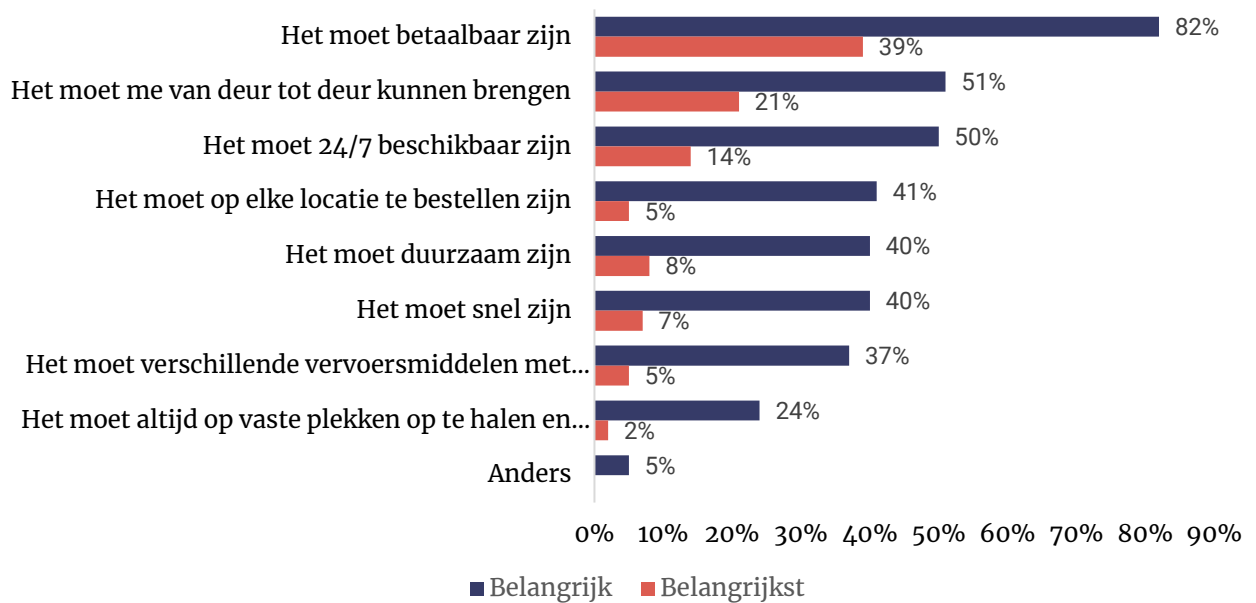
Er is geen eenduidigheid onder werkgevers of ze bereid zijn om de toekomstige vormen van openbaar toegankelijk vervoer te stimuleren (Figuur 13). Ongeveer vier op de tien (43%) is hiertoe bereid, maar een bijna even groot deel (41%) weet het nog niet.

**Figuur 13 - Bent u bereid om het bovenstaande (in samenwerking met anderen) te realiseren? (Basis alle werkgevers n=95)**



Op de vraag waar het openbaar toegankelijk vervoer in de toekomst aan zou moeten voldoen, antwoordt acht op de tien (82%) dat het betaalbaar moet zijn (Figuur 14). Ook het van deur tot deur kunnen brengen en het 24/7 beschikbaar zijn worden door vijf op de tien respondenten genoemd. Ook als we respondenten vragen om van alle genoemde aspecten de belangrijkste te kiezen, is de conclusie dat betaalbaarheid het belangrijkste aspect is, 39 procent kiest hiervoor. Verder verandert er in de volgorde van de aspecten alleen dat het op elke locatie bestellen minder belangrijk wordt (5% kiest hiervoor als belangrijkste aspect). Jongeren vinden het belangrijker dan ouderen dat het openbaar toegankelijk vervoer 24/7 beschikbaar moet zijn en dat het snel moet zijn. Ouderen vinden het belangrijker dat het ze van deur tot deur kan brengen.

**Figuur 14 - Waar zou het openbaar toegankelijk vervoer in de toekomst aan moeten voldoen volgens u? (n=1.539)/ Welk van de zaken die u belangrijk vindt is voor u het meest belangrijk?(Basis, allen die waarschijnlijk of meer gebruik maken van vormen van openbaar toegankelijk vervoer. n=1.359)**



## Bijlage 1, Vragenlijst

Vragenlijst voor bewoners, werknemers en werkgevers.

### Inleiding

Welkom bij deze vragenlijst.

Graag willen we u enkele vragen stellen over reizen en openbaar vervoer binnen de gemeente Helmond. De vragenlijst gaat in op het gebruik en wens van openbaar vervoer nu en in de toekomst. We horen graag uw mening daarover.

Alvast hartelijk dank voor uw deelname!



## Selectievragen

---

*1 alleen bij link die via werkgevers is verspreid*

**1. Woont u binnen de gemeente Helmond?**

- a. Ja →v1b.
- b. Nee →V1x

*Indien 1=a, vraag 1b, en aan alle inwoners*

*Voor open link: 1=b dan 1x en 1y*

**1xWerkt u in de gemeente Helmond?**

Ja → V2

Nee →V1y

**1y Maakt u gebruik van het openbaarvervoer in de gemeente Helmond?**

Ja → V2

Nee \_\_\_ > Einde

**1b In welke wijk van de gemeente Helmond woont u?**

- a. Stiphout (Stiphout- Dorp, Schooten en Geeneind)
- b. Brandevoort (De Veste, Schutsboom, Stepekolk en Berenbroek)
- c. 't Hout ('t Hout- Centrum, Kroon, Akkers, Gansenkolk en Groot Goor)
- d. Warande (Zwanenbeemd en Overbrug)
- e. Binnenstad (Centrum, Leonardus, Heipoort, Stationsgebied, Vossenbergh, Annabuurt-Suytkade en Steenweg en omgeving)
- f. Helmond - West (West en Houtsdonk)
- g. Helmond - Noord (Bloemvelden, Binderen en Eeuwsels)
- h. Helmond - Oost (Beisterveldse Broek en Straakven)
- i. Dierdonk (Kern Dierdonk en Scheepstal)
- j. Rijpelberg (Rijpel-Oost, Rijpel-West en Berkendonk)
- k. Brouwhuis (Brouwhuis - Dorp, Brouwhuis - West, Brouwhuis - Oost, Brouwhorst en Kloostereind)
- l. Industriegebied Zuid (Hoogeind en B.Z.O.B.)
- m. Ik woon niet in Helmond. → *Geen einde bij open link à v2.*

**2. Wat is op u het meest van toepassing?**

- a. Ik ben werkzaam in loondienst
- b. Ik ben een zelfstandig ondernemer / zzp'er
- c. Ik ben een werkgever met personeel
- d. Ik ben een student
- e. Geen werk / met pensioen
- f. Anders, namelijk: ...

*Indien 1=b of 1b=m en 2=e of f → Einde vragenlijst: Helaas behoort u niet tot de doelgroep van dit onderzoek.*

*We danken u hartelijk voor uw interesse en benaderen u graag de volgende keer opnieuw voor ander onderzoek.*

*> Doelgroep bewoner = Indien 1=a*

*> Doelgroep werknemer: = Indien 2=a*

*> Doelgroep werkgever/zelfstandig ondernemer = Indien 2=b of c*

*> Doelgroep studenten: = Indien 2=d*



## Mobiliteitsgedrag

### 3. Hoe vaak gebruikt u onderstaande vervoermiddelen om in de gemeente Helmond te reizen? Random aanbieden

|  | Dagelij<br>ks            | 3-4<br>keer<br>per<br>week | 1-2<br>keer<br>per<br>week | 2-3<br>keer<br>per<br>maand | Een<br>paar<br>keer<br>per jaar | Nooit                    | Weet ik<br>niet          |
|--|--------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------------|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Auto (als bestuurder)                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Auto (als passagier)                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Trein (ook van of naar een station buiten Helmond) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Bus  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Taxibus  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Deelmobiliteit<br>(Greenwheels/ OV-fiets)          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (elektrische) fiets                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Bromfiets/snorfiets/scooter                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Anders, namelijk: ...                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Alle antwoorden uit vraag 3 exclusief 'nooit' tonen in gridvraag

### Wat is uw reisdoel als u ... gebruikt?

Meerdere antwoorden mogelijk

- Om van en naar werk te reizen
- Zakelijke reizen voor het werk/bedrijf (buiten woon-werkverkeer om, bijv. om naar een klant te gaan)
- Om van en naar school/studie te reizen
- Om te winkelen/boodschappen te doen
- Vanwege recreatieve activiteiten (bijv. bezoek aan familie/vrienden, bezoek sportclub, een avondje uit, pretpark, wandelen en fietsen)
- Vanwege bezoek ziekenhuis, fysio, apotheek of (tand)arts
- Anders, namelijk: ...
- Weet ik niet / geen antwoord

### 4. Is uw openbaar vervoer reisgedrag veranderd door de coronapandemie?

- Ja, door de coronapandemie reis ik nu minder vaak met het openbaar vervoer dan eerst
- Ja, door de coronapandemie reis ik nu vaker met het openbaar vervoer dan eerst
- Nee, mijn reisgedrag met het openbaar vervoer is niet veranderd door de coronapandemie



- d. Nee, ik reisde nooit met het openbaar vervoer en nu nog steeds niet

*Indien vraag 3 = Bus of taxibus 2 tot 3 keer per maand of vaker:*

**5. Waarom reist u in de gemeente Helmond met het openbaar vervoer (exclusief trein)?**

*Meerdere antwoorden mogelijk*

- a. Ik heb geen eigen vervoer of ben niet in staat om zelf te reizen
- b. Ik ben sneller op mijn bestemming met het openbaar vervoer
- c. Het is voordeliger om met het openbaar vervoer te reizen
- d. Mijn bestemming is niet goed bereikbaar met eigen vervoer
- e. Ik vind het comfortabeler om te reizen met het openbaar vervoer dan met eigen vervoer
- f. Ik kies bewust voor het openbaar vervoer vanwege maatschappelijke belangen (klimaat, leefbaarheid, etc.)
- g. Anders, namelijk: ...
- h. Weet niet

*Indien vraag 3 = trein, bus of taxibus, een paar keer per jaar of nooit. Indien bij 3 trein bus of taxibus nooit, dan naar vraag 12 of als werkgever naar vraag 13.*

**6. Waarom maakt u weinig tot geen gebruik van het openbaar vervoer (exclusief trein) in de gemeente Helmond?**

*Meerdere antwoorden mogelijk*

- a. Het is te duur
- b. Het reizen duurt te lang
- c. Ik moet te vaak overstappen
- d. Mijn bestemming en/of opstappunt is/zijn niet goed bereikbaar met het openbaar vervoer
- e. Ik vind het niet comfortabel genoeg
- f. Ik voel me niet veilig
- g. Mijn gezondheid laat het niet toe
- h. Ik vind het niet betrouwbaar
- i. Ik vind het te druk
- j. Rijdt niet op de momenten dat ik wil reizen
- k. Ik ben onvoldoende bekend met het openbaar vervoer
- l. Anders, namelijk: ...
- m. Weet niet

**7. Hieronder staan een aantal onderwerpen die een rol spelen bij de keuze om met het openbaar vervoer (exclusief trein) te reizen. Zet de onderstaande onderwerpen op volgorde van wat voor u het meest belangrijk is:**

*Ranking van meest naar minst belangrijk*

- De prijs
- Korte afstand vanaf de halte tot de deur
- Aantal keer overstappen
- Reistijd (vergeleken met ander vervoer)
- Comfort/gemak
- Betrouwbaarheid (het rijdt altijd op tijd)
- Sociale veiligheid
- Hygiëne

**8. Hoe belangrijk vindt u de volgende onderwerpen bij uw keuze om gebruik te maken van het openbaar vervoer (exclusief trein) in de gemeente Helmond:**

*Gridvraag met opties Heel belangrijk, Belangrijk, Neutraal, Onbelangrijk, Heel onbelangrijk*

- Verbeteren van mijn gezondheid door lopen of fietsen naar haltes
- Leefbaarheid van de stad



- Goed voor het klimaat

## Verbeterpunten

---

*Voor inwoners, werknemers en studenten vragen 10 t/m 12.*

**9. Hoe tevreden bent u in het algemeen over het openbaar vervoer (exclusief trein) in de gemeente Helmond?**

- Zeer tevreden
- Tevreden
- Neutraal
- Ontevreden
- Zeer ontevreden
- Weet ik niet

**10b. Waarom bent u neutraal / (zeer) ontevreden over het openbaar vervoer (exclusief trein) in de gemeente Helmond? (juiste categorie terug laten komen)**

*Open antwoord*

**10. Wanneer zou u meer gebruik maken van het openbaar vervoer (exclusief trein) in de gemeente Helmond?**

*Meerdere antwoorden mogelijk*

*Ik zou meer gebruik maken van het openbaar vervoer als ...*

- Het goedkoper wordt
- Er een halte dichterbij mijn huis zou zijn
- De haltes dichterbij de voorzieningen zijn die ik bezoek
- Mijn reistijd korter wordt
- De verbindingen beter worden zodat ik minder vaak een overstap heb
- Het openbaar vervoer comfortabeler wordt om mee te reizen
- De sociale veiligheid toe zou nemen in het openbaar vervoer
- Het aanbod van openbaar vervoer toeneemt (bijvoorbeeld meer ritten per uur, of ook beschikbaarheid in het weekend en 's avonds)
- Er deelvervoer (deelfietsen, deelstepjes, deelscooters, etc.) beschikbaar zouden zijn voor het laatste stuk van het station naar mijn huis
- Anders, namelijk: (open)
- Niks, ik vind het prima zo
- Ik ben niet van plan gebruik te maken van het openbaar vervoer
- Weet niet

**11. In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stelling:**

*(Alleen voor werknemers)*

- Zou je vaker de auto laten staan en gebruik maken van andere manieren van reizen als jouw werkgever dit zou stimuleren? aanmoedigen

*Door naar vraag 17*

## Verbeterpunten werkgever

---

**12. Hoe tevreden bent u in het algemeen over het openbaar vervoer (exclusief trein) in de gemeente Helmond?**



- Zeer tevreden
- Tevreden
- Neutraal
- Ontevreden
- Zeer ontevreden
- Weet ik niet

**13. Wat vindt u van het aanbod aan openbaar vervoer (exclusief trein) voor uw werknemers en bezoekers om bij uw bedrijf te komen?**

- Uitstekend
- Ruim voldoende
- Voldoende
- Matig
- Slecht
- Weet ik niet

**14. In hoeverre bent u bereid andere manieren van reizen dan de auto aan te moedigen bij uw werknemers?**

- Zeer bereid
- Bereid
- Neutraal
- Onbereid
- Zeer onbereid
- Weet ik niet

Programmeur: NOT BACK

**15. Welke van de volgende mogelijkheden biedt u werknemers?**

- Woon-werkvergoeding
- Mobiliteitskaart
- Mobiliteitsbudget
- OV-abonnement
- reiskostenvergoeding fiets
- Fietsplan
- Andere mogelijkheden op gebied van woon-werkverkeer, namelijk ...
- Geen van allen

**Gebruik openbaar vervoer in de toekomst**

---

De ontwikkelingen op het gebied van vervoer gaan snel. Auto's, kleinere busjes, vrachtwagens kunnen steeds meer zelf rijden. Hierdoor wordt het misschien mogelijk om vervoer dag en nacht te laten rijden. Daarnaast zien we nu al dat er steeds meer deelvervoer komt. Op plekken in de stad staan auto's, (bak)fietsen, stepjes die gebruikt kunnen worden. Daarbij betaal je per keer dat je het gebruikt en hoef je geen vervoersmiddelen meer zelf aan te schaffen. Dit noemen we openbaar toegankelijk vervoer. Dit is een greep uit de mogelijkheden:

- Een groter aanbod van (deel)vervoer waarbij je betaalt voor gebruik en niet voor bezit;
- Vervoer wat 24/7 beschikbaar is;
- Vervoer wat op aanvraag beschikbaar is;
- De komst van mobiliteits-apps waarmee je alle vormen van vervoer gebruikt om je reis te plannen en betalen;
- Zelfrijdend vervoer (zoals shuttlebusjes).



16. Als u het bovenstaande in gedachten neemt en uw gezondheid het toestaat, denkt u dat u de onderstaande vormen van vervoer in de toekomst (tussen 2030 en 2040) gaat gebruiken als die mogelijk zijn in de gemeente Helmond?

Gridvraag met als opties: Zeker wel, Waarschijnlijk wel, Waarschijnlijk niet, Zeker niet, Weet ik nog niet, Niet van toepassing

- Trein
- Lijnbus
- Deeltaxi's (Taxibus)
- Deelauto's
- Deelfietsen/openbaar vervoer fietsen
- Deelscooters
- Deelsteps
- Zelfrijdende minibussen
- Zelfrijdende auto 24/7 op afroep beschikbaar

Vraag 18 alleen voor werkgevers. Stuk tekst boven vraag 17 opnieuw laten zien met een knop als mensen daarop drukken.

17. Ben je bereid om het bovenstaande (in samenwerking met anderen) te stimuleren?

18. Waar zou het openbaar toegankelijk vervoer in de toekomst aan moeten voldoen volgens u?  
*Kies de zaken die u belangrijk vindt*

*Random aanbieden*

- a. Het moet duurzaam zijn
  - b. Het moet 24/7 beschikbaar zijn
  - c. Het moet op elke locatie te bestellen zijn
  - d. Het moet betaalbaar zijn
  - e. Het moet me van deur tot deur kunnen brengen
  - f. Het moet verschillende vervoersmiddelen met elkaar verbinden
  - g. Het moet snel zijn
  - h. Het moet altijd op vaste plekken op te halen en te parkeren zijn
  - i. Anders namelijk,...
- 

19. Kunt u de zaken die u belangrijk vindt sorteren van meest naar minst belangrijk?

*Alleen voor zaken die geselecteerd zijn*

- j. Het moet duurzaam zijn
- k. Het moet 24/7 beschikbaar zijn
- l. Het moet op elke locatie te bestellen zijn
- m. Het moet betaalbaar zijn
- n. Het moet me van deur tot deur kunnen brengen
- o. Het moet verschillende vervoersmiddelen met elkaar verbinden
- p. Het moet snel zijn
- q. Het moet altijd op vaste plekken op te halen en te parkeren zijn
- r. Anders namelijk,...

## Stadspanel

---

20. De gemeente is erg benieuwd hoe inwoners denken over verschillende onderwerpen in de stad.

Daarom is er het Stadspanel Helmond. Via dit panel vraagt de gemeente Helmond, digitaal naar de mening, ervaring en wensen van inwoners. De onderwerpen zijn heel verschillend. We stellen





bijvoorbeeld vragen over hoe veilig u zich in de buurt voelt of wat uw mening is over de evenementen in onze stad.

**Wilt u vaker uw mening met de gemeente delen? Schrijf u dan nu in voor het Stadspanel Helmond!**

- a. Ja, dat wil ik wel
- b. Nee, ik heb geen interesse
- c. Ik ben al lid

**21. Met welk emailadres mogen wij u bereiken voor het Stadspanel?**

*Open vraag*

**22. Op welk emailadres mogen wij u bereiken voor de cadeaubonnen die worden verloot?**

- a. Open antwoord
- b. Geen interesse

#### Achtergrondvragen (indien niet bekend)

---

**23. Welk van de volgende vervoersbewijzen heeft u?**

*Meerdere antwoorden mogelijk*

- a. OV-chipkaart met abonnement
- b. OV-chipkaart zonder abonnement
- c. Vervoerspas voor taxibus
- d. Geen

**24. Geslacht**

**25. Leeftijd**

**26. Inkomen**

**27. Huishoudsamenstelling**

#### Afsluiting

---

**26. Dit waren alle vragen. Heeft u nog opmerkingen over de vragenlijst of wilt u nog iets kwijt wat niet aan de orde is geweest?**

**27. Hoe prettig vond u het om deze vragenlijst in te vullen?**

**Kunt u de vragenlijst beoordelen met een cijfer van 1 tot en met 10?**

*(Waarbij een 1 is helemaal niet prettig en een 10 heel prettig)*

- |                          |                          |                          |                          |                          |                          |                          |                          |                          |                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1                        | 2                        | 3                        | 4                        | 5                        | 6                        | 7                        | 8                        | 9                        | 10                       | weet niet                |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



## Bijlage 2, Uitsplitsingen naar woonwijk

Significante verschillen tussen woonwijken zijn aangegeven met een letter. De letter geeft aan met welke wijk(en) er een verschil is.

|  | Totaal | Stiphout<br>(A) | Brandev-<br>voort (B) | 't Hout<br>(C) | Warande<br>(D)  | Binnens-<br>tad (E) | Helmon-<br>d-West<br>(F) | Helmon-<br>d-Noord<br>(G) | Helmon-<br>d-Oost<br>(H) | Dier-<br>donk (I) | Rijpel-<br>berg (J) | Brouw-<br>huis (K) | Ind-<br>gebied<br>Zuid (L) |
|--|--------|-----------------|-----------------------|----------------|-----------------|---------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|-------------------|---------------------|--------------------|----------------------------|
| <b>Hoe vaak gebruikt u de volgende vervoermiddelen om in de gemeente Helmond te reizen? (% dagelijks)</b>        |        |                 |                       |                |                 |                     |                          |                           |                          |                   |                     |                    |                            |
| Trein  | 7%     | 4%              | 5%                    | 5%             |                 | 12%                 | 2%                       | 15%<br>F                  | 14%                      | 5%                |                     | 11%                |                            |
| Bus  | 3%     |                 |                       | 1%             |                 | 5%                  | 1%                       | 8%                        | 11%                      |                   | 2%                  | 2%                 |                            |
| (Elektrische) fiets  | 26%    | 27%             | 18%                   | 33%            | 24%             | 27%                 | 26%                      | 26%                       | 37%                      | 37%<br>B          | 20%                 | 20%                | 26%                        |
| Auto (als bestuurder   | 35%    | 38%             | 35%                   | 31%            | 45%             | 31%                 | 35%                      | 32%                       | 26%                      | 40%               | 39%                 | 32%                | 41%                        |
| Auto (als passagier)   | 6%     | 6%              | 4%                    | 2%             | 12%             | 7%                  | 2%                       | 9%                        | 8%                       | 8%                | 6%                  | 9%                 | 41%<br>B C F               |
| <b>Is uw reisgedrag met het openbaar vervoer veranderd door de coronapandemie?</b>                               |        |                 |                       |                |                 |                     |                          |                           |                          |                   |                     |                    |                            |
| Ja, minder vaak  | 18%    | 23%             | 21%                   | 19%            | 14%             | 22%                 | 25%                      | 12%                       | 8%                       | 15%               | 22%                 | 13%                |                            |
| Nee  | 59%    | 52%             | 61%                   | 54%            | 58%             | 57%                 | 48%                      | 59%                       | 69%                      | 65%               | 53%                 | 68%                | 100%                       |
| <b>Waarom reist u in de gemeente Helmond met het openbaar vervoer</b>  |        |                 |                       |                |                 |                     |                          |                           |                          |                   |                     |                    |                            |
| Geen eigen vervoer / niet<br>instaat zelfstandig te<br>reizen  | 29%    | 12%             | 48%                   | 8%             | 64%             | 37%                 | 20%                      | 42%                       | 57%                      | 0% <sup>2</sup>   | 29%                 | 23%                |                            |
| Kies voor OV voor vanwege<br>maatschappelijke belangen   | 24%    | 34%             | 0% <sup>2</sup>       | 5%             | 0% <sup>2</sup> | 8%                  | 15%                      | 33%                       | 43%                      | 24%               | 49%                 | 38%                |                            |
| <b>Waarom maakt u weinig tot geen gebruik van het openbaar vervoer (exclusief trein) in de gemeente Helmond?</b> |        |                 |                       |                |                 |                     |                          |                           |                          |                   |                     |                    |                            |
| Bestemming / opstappunt<br>niet te bereiken  | 37%    | 49%<br>K        | 40%                   | 37%            | 36%             | 39%                 | 35%                      | 27%                       | 26%                      | 48%               | 29%                 | 22%                |                            |
| Te duur  | 34%    | 26%             | 34%                   | 37%            | 24%             | 42%                 | 29%                      | 43%                       | 31%                      | 32%               | 38%                 | 44%                |                            |

|   | Totaal | Stiphout<br>(A) | Brandev-<br>voort (B) | 't Hout<br>(C) | Warande<br>(D) | Binnens-<br>tad (E) | Helmon-<br>d-West<br>(F) | Helmon-<br>d-Noord<br>(G) | Helmon-<br>d-Oost<br>(H) | Dier-<br>donk (I)           | Rijpel-<br>berg (J) | Brouw-<br>huis (K) | Ind-<br>gebied<br>Zuid (L) |
|---|--------|-----------------|-----------------------|----------------|----------------|---------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------------|--------------------|----------------------------|
| <b>Hoe belangrijk vindt u de volgende onderwerpen bij uw keuze om gebruik te maken van het openbaar vervoer (exclusief trein) in de gemeente Helmond? (% (heel) belangrijk)</b> |        |                 |                       |                |                |                     |                          |                           |                          |                             |                     |                    |                            |
| Heel belangrijk   | 67%    | 66%             | 67%                   | 69%            | 63%            | 69%                 | 62%                      | 74%                       | 67%                      | 69%                         | 70%                 | 65%                | 67%                        |
| Goed voor klimaat   | 63%    | 63%             | 67%                   | 65%            | 56%            | 64%                 | 60%                      | 58%                       | 64%                      | 60%                         | 63%                 | 68%                | 74%                        |
| Lichamelijke beweging<br>goed voor gezondheid   | 56%    | 57%             | 66%                   | 51%            | 65%            | 51%                 | 59%                      | 50%                       | 53%                      | 53%                         | 49%                 | 62%                | 100%                       |
| <b>Ik zou meer gebruik maken van het openbaar vervoer als...</b>  |        |                 |                       |                |                |                     |                          |                           |                          |                             |                     |                    |                            |
| Het goedkoper wordt   | 42%    | 31%             | 46%                   | 43%            | 26%            | 39%                 | 36%                      | 52%                       | 48%                      | 40%                         | 50%                 | 50%                | 74%                        |
| Er een halte dichterbij mijn<br>huis zou zijn   | 24%    | 29%<br>E        | 33%<br>C E G K        | 14%            | 18%            | 11%                 | 29%                      | 13%                       | 25%                      | 53%<br>A C D E F<br>G H J K | 18%                 | 12%                |                            |
| Het aanbod van OV<br>toeneemt   | 51%    | 45%             | 56%                   | 46%            | 32%            | 47%                 | 34%                      | 58%                       | 67%<br>D F               | 58%                         | 61%<br>D F          | 59%                | 100%                       |
| Er deelvervoer beschikbaar<br>zou zijn voor het stuk van<br>het station naar mijn huis  | 10%    | 9%              | 13%                   | 6%             | 6%             | 4%                  | 7%                       | 14%                       | 20%<br>E                 | 11%                         | 6%                  | 13%                | 41%<br>E                   |
| Niet van plan meer gebruik<br>te maken van het OV   | 17%    | 17%             | 17%                   | 24%            | 30%<br>I       | 25%                 | 18%                      | 12%                       | 12%                      | 9%                          | 11%                 | 15%                |                            |

|   | Totaal | Stiphout (A) | Brandevooft (B) | 't Hout (C) | Warande (D) | Binnenstad (E) | Helmond-West (F) | Helmond-Noord (G) | Helmond-Oost (H) | Dierdonk (I) | Rijpbergen (J) | Brouwhuis (K) | Indgebied Zuid (L) |
|---|--------|--------------|-----------------|-------------|-------------|----------------|------------------|-------------------|------------------|--------------|----------------|---------------|--------------------|
| <b>Denkt u dat u de onderstaande vormen van vervoer in de toekomst (tussen 2030 en 2040) gaat gebruiken als die mogelijk zijn in de gemeente Helmond? (% (zeker/ waarschijnlijk wel))</b> |        |              |                 |             |             |                |                  |                   |                  |              |                |               |                    |
| Trein   | 67%    | 60%          | 75%             | 63%         | 67%         | 75%            | 71%              | 64%               | 61%              | 69%          | 66%            | 69%           | 100%               |
| Lijnbus   | 51%    | 44%          | 48%             | 44%         | 40%         | 57%            | 50%              | 62%               | 54%              | 60%          | 52%            | 46%           | 67%                |
| Taxibus   | 31%    | 31%          | 24%             | 31%         | 45% BE      | 24%            | 32%              | 32%               | 37%              | 38%          | 31%            | 28%           | 41%                |
| Deelautos's   | 21%    | 26%          | 26%             | 19%         | 22%         | 19%            | 22%              | 15%               | 14%              | 25%          | 17%            | 15%           | 41%                |
| Deelfietsen   | 25%    | 28%          | 27%             | 21%         | 22%         | 21%            | 22%              | 28%               | 24%              | 27%          | 24%            | 28%           | 41%                |
| Deelscooters  | 20%    | 19%          | 24%             | 19%         | 18%         | 18%            | 17%              | 20%               | 13%              | 24%          | 18%            | 16%           | 41%                |
| Deelsteps   | 20%    | 17%          | 29%             | 16%         | 25%         | 18%            | 20%              | 23%               | 21%              | 19%          | 13%            | 19%           | 41%                |
| Zelfrijdende minibus  | 42%    | 47%          | 54%             | 38%         | 44%         | 36%            | 40%              | 38%               | 35%              | 50%          | 40%            | 35%           | 67%                |
| Zelfrijdende auto 24/7  | 37%    | 42%          | 45%             | 27%         | 43%         | 29%            | 40%              | 29%               | 38%              | 45%          | 39%            | 33%           | 67%                |
| <b>Waar zou het openbaar toegankelijk vervoer in de toekomst aan moeten voldoen volgens u?</b>  |        |              |                 |             |             |                |                  |                   |                  |              |                |               |                    |
| Moet duurzaam zijn  | 39%    | 49% E        | 39%             | 34%         | 38%         | 30%            | 52% E            | 45%               | 39%              | 37%          | 34%            | 41%           | 33%                |
| 24/7 beschikbaar zijn   | 50%    | 39%          | 55%             | 44%         | 53%         | 55%            | 42%              | 62% A             | 58%              | 44%          | 53%            | 46%           | 100%               |
| Van deur tot deur   | 51%    | 57%          | 57%             | 54%         | 63% F       | 45%            | 37%              | 47%               | 46%              | 44%          | 61%            | 54%           | 33%                |
| Betaalbaar zijn   | 82%    | 81%          | 79%             | 81%         | 86%         | 82%            | 82%              | 77%               | 91%              | 82%          | 81%            | 89%           | 74%                |

## Contactgegevens

### **I&O Research Enschede**

Zuiderval 70

Postbus 563

7500 AN Enschede

053 - 200 52 00

KVK-nummer 08198802

[info@ioresearch.nl](mailto:info@ioresearch.nl)

[www.ioresearch.nl](http://www.ioresearch.nl)

### **I&O Research Amsterdam**

Piet Heinkade 55

1019 GM Amsterdam

020 - 308 48 00

[info@ioresearch.nl](mailto:info@ioresearch.nl)

[www.ioresearch.nl](http://www.ioresearch.nl)