

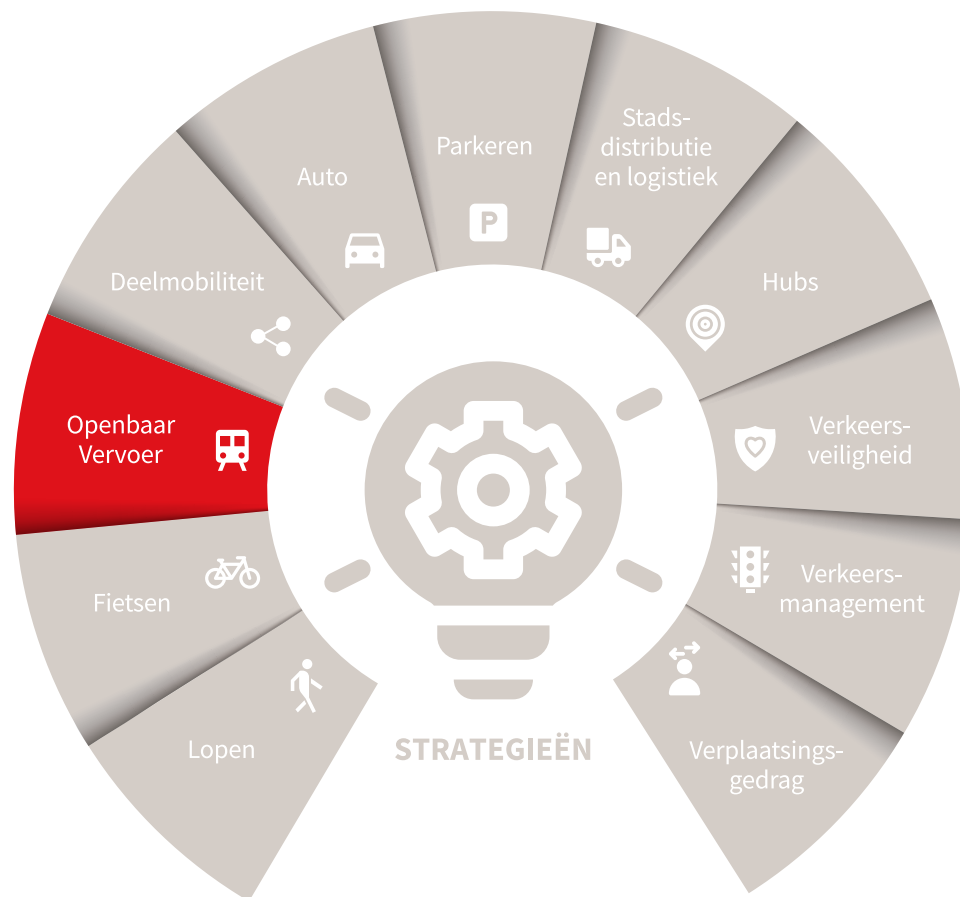


STRATEGIE OPENBAAR VERVOER 🚊

Voor u ligt de Strategie Openbaar Vervoer

In de Mobiliteitsvisie Helmond 2040 is het toekomstbeeld geschetst van een mobiliteitssysteem dat past bij de ambities van Helmond. Voor de verschillende onderdelen van het mobiliteitssysteem is op hoofdlijnen aangegeven welke doelen ze dienen en waar we naar toe willen. De visie wordt uitgewerkt in een aantal strategieën (zie afbeelding). In een strategie wordt het toekomstbeeld aangescherpt en aangegeven hoe we dit willen realiseren. Ook worden kwaliteitsprofielen en typologieën benoemd en worden de raakvlakken aangehaald met de andere strategieën van de mobiliteitsvisie en beleidsontwikkelingen in de regio. We geven de noodzakelijke vervolgstappen en prioritering aan en vertalen dit naar een agenda voor de realisatie van concrete producten.

Daarmee geven de strategieën richting en ordening aan in de vele keuzes en producten die gemaakt moeten worden. Ze laten daarmee ruimte voor maatwerk, maar geen vrij spel!



Figuur 1: Strategie Openbaar Vervoer

Inhoudsopgave

Strategie Openbaar Vervoer

1. Achtergrond en leidend principe 4

1.1 Ambitie Helmond 2040	4
1.2 Mobiliteitsvisie Helmond 2040	5
1.3 OV-wensbeeld Subregio Oost	7
1.4 Leidend principe OV-strategie	8
1.5 Organisatie en samenwerking	9
1.6 Publieke mobiliteit als gezamenlijke opgave	10
1.7 Betaalbaarheid	12
1.8 Leeswijzer	13

2. Spoor als sterke ruggengraat 15

2.1 Waarom: de trein als ruggengraat van stad en regio	16
2.2 Wat: het gewenste netwerkbeeld	17
2.3 Hoe: van ambitie naar aanpak	18

3. Ruim baan voor de bus 21

3.1 Waarom: herijking van het busnet	22
3.2 Wat: een hoogwaardig busnetwerk (HOV)	24
3.3 Hoe: van ambitie naar aanpak	28

4. Iedereen bereikbaar: fijnmazig en nabij vervoer 32

4.1 Waarom: mobiliteit als sociale basisvoorziening	33
4.2 Wat: één netwerk voor iedereen	35
4.3 Hoe: van losse diensten naar één samenhangend systeem	36

5. Naadloze aansluiting: mobiliteitshubs 40

5.1 Waarom: de overstap als sleutel tot groei	40
5.2 Wat: een Helmonds hubnetwerk	40

6. Organisatie, innovatie en gedrag 42

6.1 Organisatie	43
6.2 Innovatie	45
6.3 Gedrag	47

7. Financiering 48

8. Vertaling naar agenda 49

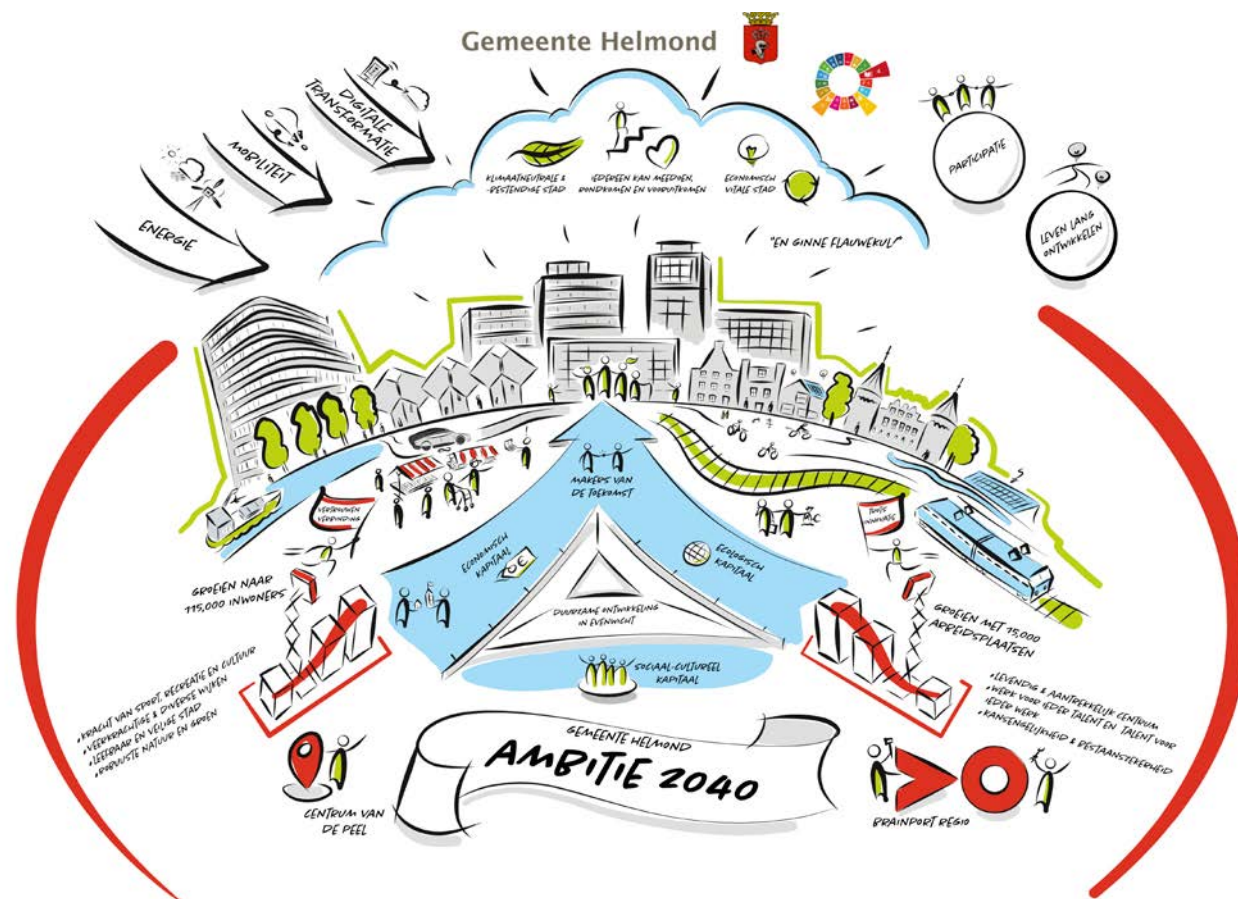
1. Achtergrond en leidend principe

1.1 Ambitie Helmond 2040

In oktober 2023 is de Mobiliteitsvisie Helmond 2040 vastgesteld door de gemeenteraad van Helmond. Aan de basis van de mobiliteitsvisie liggen de ambities die in 2022 voor de stad zijn geformuleerd:

- Zorgen voor een veerkrachtige en inclusieve stad;
- Toewerken naar een klimaatneutrale en klimaatbestendige stad;
- Zorgen voor een economisch vitale stad

Daarnaast heeft de stad een vierde belangrijke ambitie: de **schaalsprong**. Deze sluit aan op de verstedelijkingsopgave voor de Brainportregio. In de Nota Ruimte heeft de Rijksoverheid Helmond aangewezen als groot-schalige woningbouwlocatie. Het gaat daarbij niet alleen om groei in kwantitatief opzicht, ongeveer 15.000 woningen en dito arbeidsplaatsen tot 2040, de hele stad moet ook kwalitatief profiteren van deze groei, als bijdrage aan de hierboven genoemde stedelijke ambities. De schaa sprong biedt daartoe volop kansen.



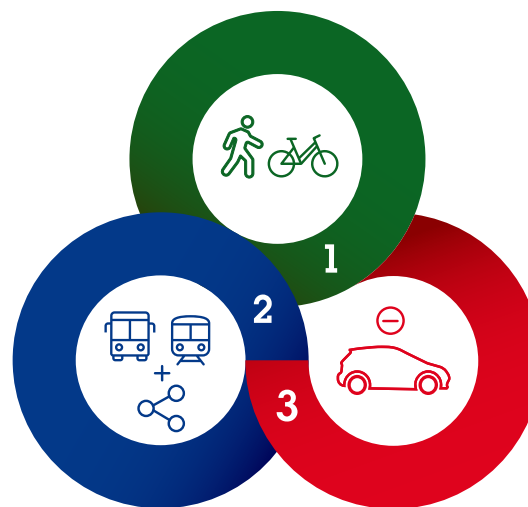
Figuur 2: Ambitie Helmond 2040

1.2 Mobiliteitsvisie Helmond 2040

Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid tot 2040 moet bijdragen aan en is deels randvoorwaardelijk voor het behalen van bovenstaande ambities. De Mobiliteitsvisie Helmond 2040 geeft op hoofdlijnen aan wat er moet veranderen om het gewenste mobiliteitsgedrag te kunnen realiseren én ruimte te creëren voor de schaa sprong.

Ten behoeve hiervan zijn in de Mobiliteitsvisie drie hoofddoelen geformuleerd, te weten:

- 1 **Leidend maken van actieve mobiliteit (lopen en fietsen)** in het dagelijkse verplaatsingsgedrag en in de inrichting van de buitenruimte;
- 2 **Openbaar Vervoer en Deelmobiliteit** als krachtige ondersteuning zodanig dat het een geloofwaardig alternatief wordt voor de eigen auto en als lopen en fietsen (een keer) niet kan;
- 3 **Terugdringen van de dominante positie van de auto.**



Figuur 3: Drie hoofddoelen Mobiliteitsvisie 2040

Alle drie doelen dragen bij aan een hogere leefkwaliteit in de stad. Ze verkleinen het ruimtebeslag van mobiliteit en stimuleren het gebruik van vervoerswijzen met een kleinere ecologische voetafdruk. Dat levert letterlijk meer ruimte én een gezondere leefomgeving op. Ook individueel profiteren inwoners, want actieve mobiliteit bevordert de dagelijkse lichaamsbeweging.

Belangrijk is wel dat het mobiliteitssysteem zijn functionaliteit behoudt. Het recht om je vrij te kunnen verplaatsen hoort immers bij de leefkwaliteit. Goede bereikbaarheid blijft daarom ook in de toekomst een essentiële voorwaarde.

Het mobiliteitssysteem van de toekomst rust op de combinatie van actieve mobiliteit, openbaar vervoer en deelmobiliteit. De auto krijgt een minder prominente rol in de stad, zonder dat de bereikbaarheid daaronder lijdt. In stedelijke gebieden zijn immers goede alternatieven voorhanden. Wie toch met de auto reist, doet dat zoveel mogelijk buiten de stad om.

De volgende stap is het vertalen van de doelen uit de Mobiliteitsvisie naar concreet beleid, onderzoek, lobby en uitvoeringsprojecten. Dit gebeurt via strategieën voor verschillende mobiliteitsthema's en het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (MUM). Deze strategieën en het MUM beschrijven samen hoe en wanneer de visie stap voor stap wordt omgezet in actie, hoe de

beleidsaspecten samenhangen en hoe de uitvoering wordt georganiseerd. Met het MUM ontstaat een programma voor de korte, middellange en lange termijn. De combinatie van programma en organisatie zorgt voor een effectieve en efficiënte aanpak:

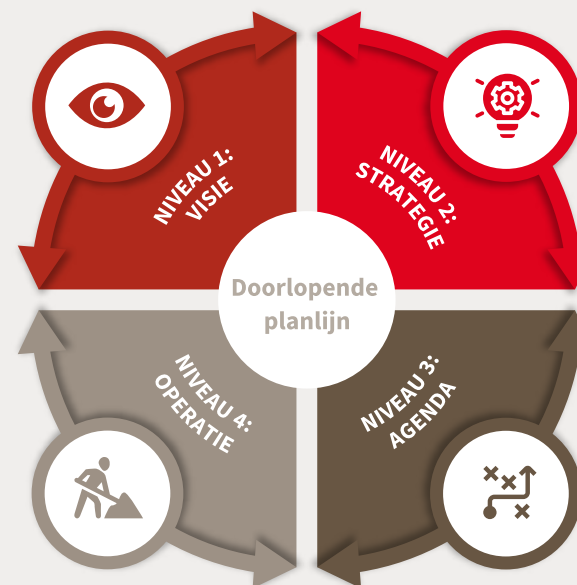
van groot naar klein, van visie naar uitvoering, steeds afgestemd op de actuele situatie en nieuwste inzichten. Daarbij hanteert het MUM de zogenoemde ‘*doorlopende planlijn*’ als werkwijze (zie kader hieronder).

Doorlopende planlijn

Het MUM werkt op basis van de ‘*doorlopende planlijn*’. Dit levert een zo een-duidig mogelijke vertaling op van de visie via de strategie en de agenda naar concrete projectuitwerkingen. Daarmee wordt het gemakkelijker het MUM te ordenen en zo efficiënt mogelijk te werken.

Binnen de ‘*doorlopende planlijn*’ worden vier niveaus onderscheiden:

- 1. Mobiliteitsvisie Helmond 2040.** Deze geeft op hoofdlijnen de richting aan die Helmond volgt als het gaat om mobiliteit.
- 2. Strategie.** Dit niveau heeft tot doel per onderwerp de hoofdlijnen uit de Mobiliteitsvisie uit te werken in concrete beleids- en ontwerpprincipes. Daarmee wordt aangegeven hoe de doelen uit de visie kunnen worden gerealiseerd.
- 3. Agenda.** De agenda vertaalt de strategie naar programma’s en projecten, inclusief bijbehorende taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Ook wordt hierin de financiering toegelicht en worden de projecten geprioriteerd.
- 4. Operatie.** De operatie gaat over de uitwerking van de strategie en agenda en de uitvoering ervan in verschillende vormen, bijvoorbeeld beleidsstukken, lobbytrajecten, ontwerpen, en ook bijvoorbeeld onderzoeken naar haalbaarheid van buslijnen of uitwerking van de ontwikkelopgave rond fijnmazig vervoer.



Figuur 4: doorlopende planlijn

1.3 OV-wensbeeld Subregio Oost

Samen met de Subregio Oost-gemeenten heeft de gemeente Helmond in juni 2025 een gezamenlijk gedragen OV-wensbeeld Subregio Oost vastgesteld, zie figuur 7 op pagina 13. Hierin is als ambitie opgenomen dat Helmond samen met de subregio-gemeenten aanhaakt op een hoogwaardig busnetwerk (HOV) van de Brainport-regio en omliggende regio's, voorziet in een basisnetwerk van een regulier streekbusnetwerk en voldoende vormen van een toekomstbestending fijnmazig vervoer. Helmond wordt daarin specifiek benoemd als proeftuin voor de doorontwikkeling van vraagafhankelijke vervoerssystemen.

In het OV-wensbeeld worden de volgende speerpunten benoemd:

1. **Een hogere frequentie van de trein** als de ruggengraat van het regionale netwerk met goede regionale, landelijke en internationale verbindingen.
2. **Aanleg van een regiobreed en bovenregionaal HOV-busnetwerk** voor directe en betrouwbare verbindingen met de belangrijkste regionale bestemmingen/strategisch gelegen hubs.
3. **Behoud en opschaling van regionale buslijnen** die voldoende tot goed presteren.
4. **Aandacht voor inclusiviteit met een gedegen fijnmazig vervoersaanbod** in de vorm van vraagafhankelijk vervoer aangevuld met buurtbussen.
5. **Betaalbaar openbaar vervoer**
6. **Inzet op: afvangen autoverkeer buiten de steden en kernen** door aan te sluiten op een goed en betrouwbaar hoogwaardig ov-netwerk, fietsmogelijkheden en strategische geplaatste hubs die goed ingepast zijn. Een sterke en aantrekkelijke ov-verbinding is een noodzakelijke randvoorwaarde.

Het is een wensbeeld. Keuzes zullen nog gemaakt moeten worden, gevoed door vervoerskundige studies en actuele data over (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen.

Voorliggende OV-strategie Helmond houdt dezelfde gelaagdheid aan als het OV-wensbeeld van de Subregio Oost, zodat de getrapte structuur herkenbaar blijft van hoogwaardig ov tot fijnmazig vervoer.

1.4 Leidend principe OV-strategie

Om de groei van de stad en regio te faciliteren is een schaa sprong in het aanbod van openbaar vervoer noodzakelijk.

Zonder een kwalitatief beter en slimmer ov-netwerk lopen regio en de stad Helmond vast in het verkeer en ruimtegebruik.

Dit zet zowel de leefbaarheid als de economische ontwikkelingen onder druk.

De OV-strategie Helmond 2040 geeft richting aan deze schaa sprong-ov en vertaalt het regionale OV-wensbeeld Subregio Oost, naar concrete keuzes voor de stad Helmond. Leidend principe bij de uitwerking van de OV-strategie is de **tweesporen aanpak**:



De vorm van het netwerk, verbonden met de vier NS-stations, sluit aan op de omvang van de reizigersstromen. Ook het type voertuig varieert: van trein tot onbemande shuttle. Zo ontstaat één inclusief netwerk van spoor, bus, hubs en fijnmazig vervoer, een systeem dat iedereen verbindt en meebeweegt met de groei van de stad.

Meer snel en direct ov (Vervoerskundige functie): Extra treinverbindingen en aansluiting van Helmond op het regionale hoogwaardige busnetwerk (HOV) van de Brainpoortregio. Dit is de ruggengraat van het ov-systeem. Samen met flankerend beleid moet de schaa sprong in het aanbod van snel en direct ov een belangrijke bijdrage leveren aan de mobiliteitstransitie.

Een fijnmazig netwerk in en tussen de wijken (Sociale functie): met kleinere, flexibele vervoersvormen op afroep, zodat iedere Helmonder het ov dichtbij ervaart. Dit waarborgt dat iedereen kan deelnemen aan het maatschappelijk leven, met aandacht voor betaalbaarheid en toegankelijkheid. ■

1.5 Organisatie en samenwerking

Het realiseren van een toekomstbestendig en optimaal functionerend openbaar vervoersnetwerk is alleen realistisch bij een domeinoverstijgende en gecoördineerde aanpak op alle bestuursniveaus en met alle stakeholders.

- Domeinoverstijgend gezien de directe relatie tussen enerzijds openbaar vervoer en mobiliteit en anderzijds ruimtelijke ontwikkelingen en de sociale, economische en milieugerelateerde opgaven waar de stad voor staat.
- Op alle bestuursniveaus gezien de verdeling van de wettelijke verantwoordelijkheden: Het rijk is verantwoordelijk voor het treinvervoer op het hoofdrailnet, de provincie is verantwoordelijk voor het openbaar busvervoer, de gemeente Helmond is lokaal wegbeheerder en verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer.
- En met alle stakeholders gezien de verschillende rollen die zij vertegenwoordigen om te bouwen aan een robuust, modern en uitnodigend ov-systeem. Denk daarbij bijvoorbeeld aan ProRail, vervoerders, contractbeheerders, aanbieders van digitale services (planning, boeking, betaling reis), maatschappelijke partners en natuurlijk de (toekomstige) reiziger.

‘Alleen met een integrale, domeinoverstijgende aanpak kan het mobiliteitssysteem effectief worden ingericht en beheerd.’

1.6 Publieke mobiliteit als gezamenlijke opgave

In Helmond introduceren we het begrip publieke mobiliteit als richtinggevend kader om vervoer slimmer te organiseren en beter af te stemmen op de behoeften van inwoners. Dit sluit aan op de landelijke ontwikkeling die vanuit het Rijk wordt aangemoedigd, maar ook op de lijn die de Provincie Noord-Brabant volgt vanuit Gedeelde Mobiliteit. Publieke mobiliteit gaat uit van één samenhangend systeem waarin openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, deelmobiliteit, vraagafhankelijk vervoer en vrijwilligersvervoer niet naast elkaar bestaan, maar elkaar aanvullen. Het doel is om iedere inwoner, jong, oud, met of zonder beperking, passend vervoer te bieden, met één herkenbare publieke keten van deur tot deur.

Deze benadering vraagt om gezamenlijke sturing en afstemming tussen overheid, vervoerders en maatschappelijke partners. De gemeente Helmond wil hierin een proactieve rol spelen door partijen bij elkaar te brengen en te werken aan een gedeelde taal en visie. Dat betekent: het combineren van vervoerstromen waar mogelijk, het flexibel inzetten van voertuigen en middelen, en het verlagen van drempels voor inwoners en bezoekers door meer gebruiksgemak en integrale informatievoorziening.

Helmond ziet publieke mobiliteit als kans om de kwaliteit en doelmatigheid van vervoer te verbeteren, bij te dragen aan inclusieve bereikbaarheid en de druk op ruimte en kosten te beperken. Door regionale samenwerking en aansluiting op de provinciale en landelijke ontwikkelingen, kan Helmond een praktische proeftuin zijn voor de verdere uitwerking van publieke mobiliteit in de Brainportregio.



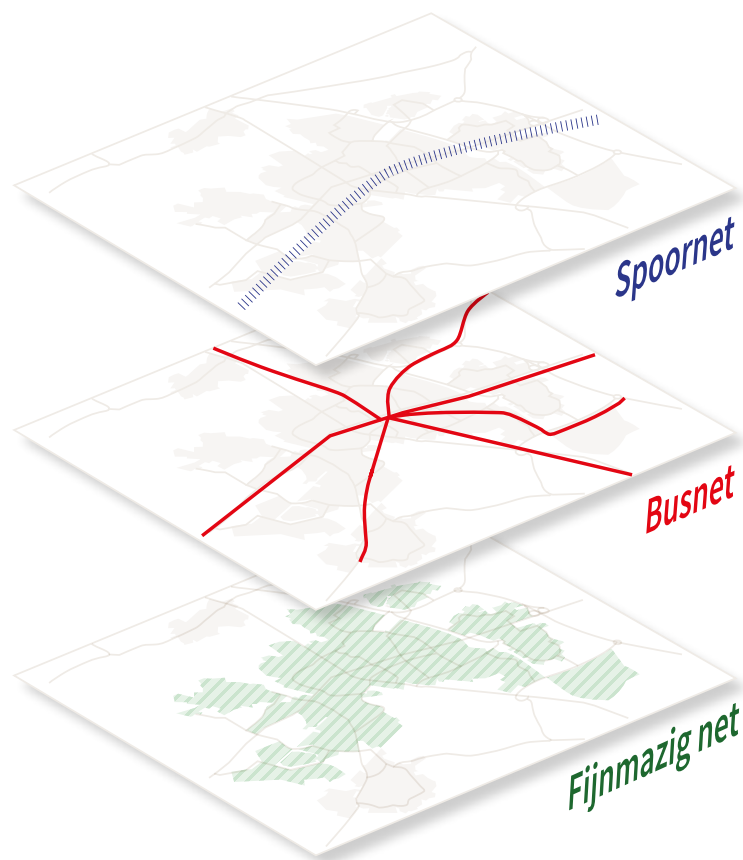
Figuur 5: Praatplaat Publieke Mobiliteit februari 2023 | DOVA

1.7 Betaalbaarheid

De gemeente vindt het noodzakelijk dat het openbaar vervoer een toegankelijk en aantrekkelijk alternatief is. Wanneer de OV-tarieven blijven stijgen, neemt de druk op betaalbaarheid toe en dreigt juist die groep inwoners die het OV het hardst nodig heeft, buitenspel te staan. Daarom wil de gemeente actief lobbyen bij Rijk en provincie voor een eerlijk en betaalbaar tariefstelsel dat de groei van het OV ondersteunt. Tegelijkertijd verkent de gemeente eigen maatregelen om het OV betaalbaar te houden voor iedereen, zodat ook specifieke groepen, zoals kwetsbare huishoudens en minima, kunnen blijven meedoen in de stad en gebruik kunnen maken van duurzame mobiliteitsopties.

1.8 Leeswijzer

In de hoofdstukken 2 tot en met 5 wordt de gelaagdheid van publieke mobiliteit (trein, bus, vraagafhankelijk vervoer en hubs) achtereenvolgens behandeld met per 'netwerklaag' de ambities en aanpak. In hoofdstukken 6 en 7 wordt ingegaan op ondersteunende en randvoorwaardelijke aspecten. Zo wordt achtereenvolgens ingezoomd op thema's zoals organisatie, gedrag, innovatie en financiering. Tot slot worden in hoofdstuk 8 de voornaamste activiteiten vertaald naar een agenda voor de komende jaren.



- Intercity treinen
- Internationale trein Düsseldorf
- Sprinter treinen

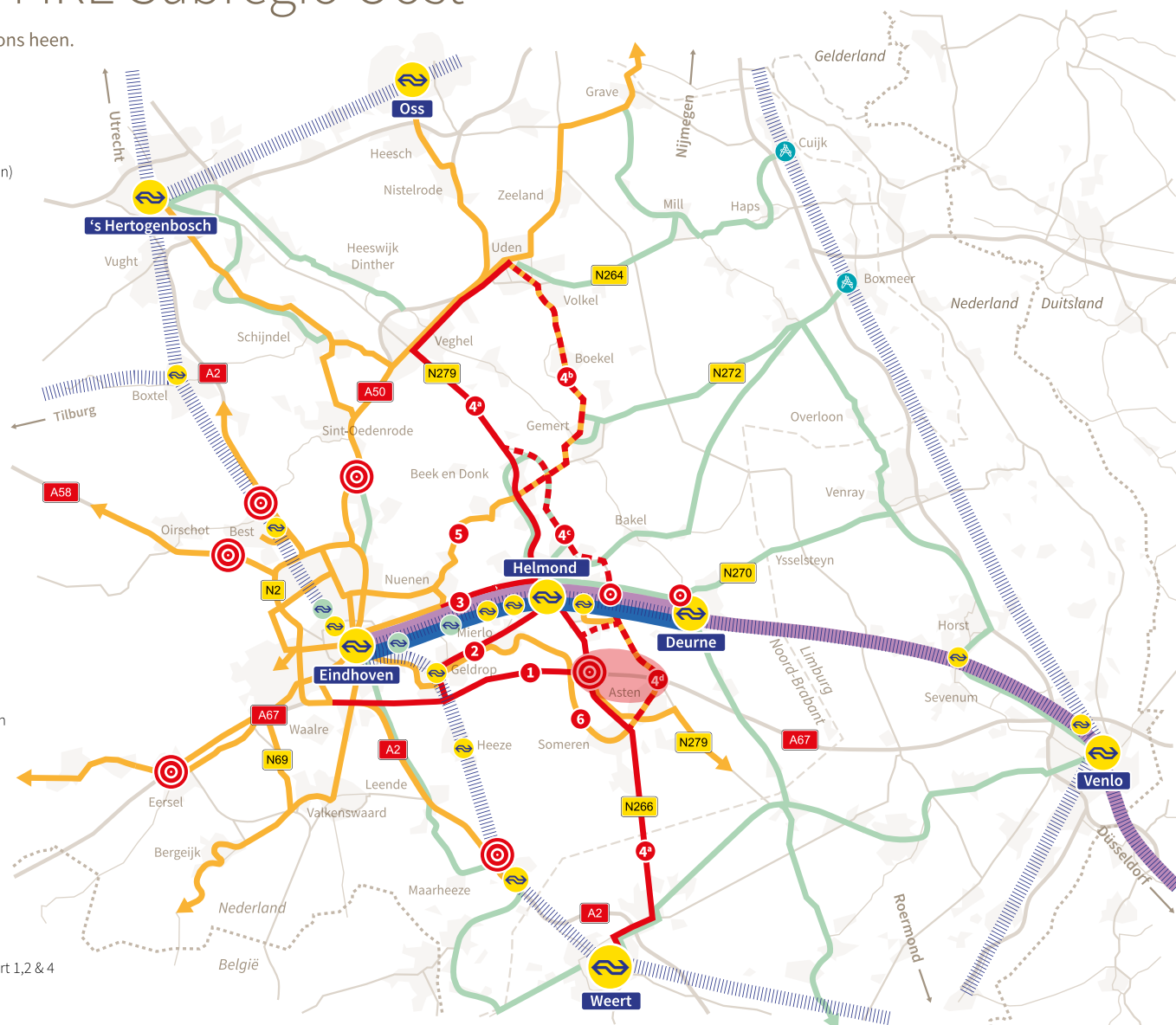
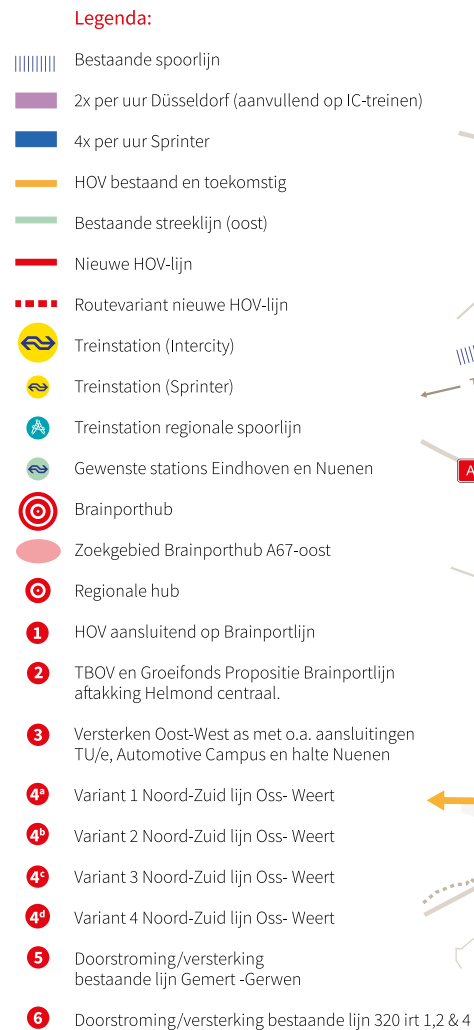
- Hoogwaardige (boven)regionale buslijnen (HOV)
- Streeklijnen
- Stadslijnen

- Vraagafhankelijk vervoer
- Lijngebonden buurtvervoer
- Vrijwilligers- en maatschappelijk vervoer
- Deelmobiliteit

*Figuur 6. Gelaagdheid van de publieke mobiliteit.
De weergegeven lijnen betreffen geen feitelijke routes, maar een modelmatige visualisatie.*

OV-wensbeeld MRE Subregio Oost

Subregio Oost aantakken op netwerk om ons heen.



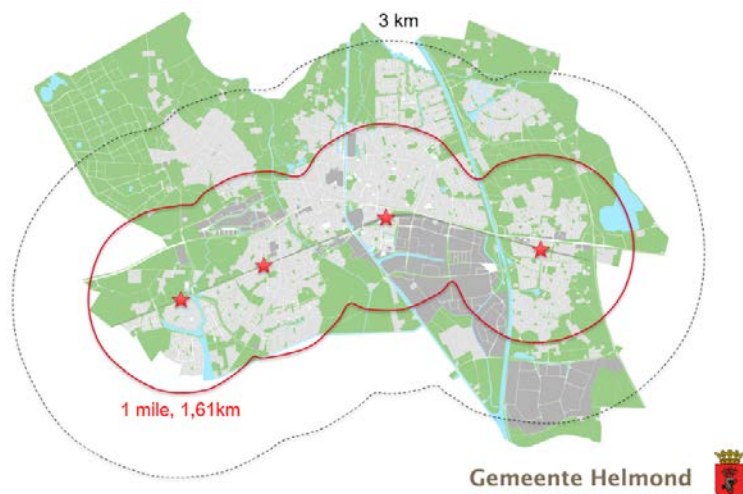
Figuur 7: OV-wensbeeld MRE Subregio Oost



2. Spoor als sterke ruggengraat

2.1 Waarom: de trein als ruggengraat van stad en regio

Uniek aan Helmond is de aanwezigheid van 4 treinstations. Tweederde van de stad ligt binnen de zogenoemde 'first/last mile' (1,6 km) van een station. Met de trein kun je snel door de regio en naar andere regio's en economische centra reizen. En ook internationaal biedt de trein steeds meer kansen. De trein is een sterk vervoermiddel voor de wat langere afstanden. Dit neemt niet weg dat de trein ook voor de korte afstanden (verplaatsingen binnen Helmond) een aantrekkelijke alternatief voor de auto kan zijn. Bijvoorbeeld voor een reis vanaf de sprinterstations (inclusief stadsrandhub Brouwhuis) naar NS Helmond centrum. Het spoor met de trein vormt dan ook de dragende laag van het Helmondse ov-systeem.



Figuur 8: Afstanden voor- en natransport tot de treinstations



Het spoor is méér dan een vervoersvoorziening: het is een motor van stedelijke en economische ontwikkeling. Niet voor niets wordt de schaa sprong met meer woningen en arbeidsplaatsen grotendeels geprojecteerd rondom de treinstations. Een hoogfrequentie treindienst (voor personenvervoer) verbetert de bereikbaarheid van de stationsomgevingen en Helmond als geheel en biedt daardoor veel kansen. Het stelt de gemeente ook in staat om flankerende maatregelen te nemen tegen autogebruik (denk bijvoorbeeld aan lagere parkeernormen, betaald parkeren). De ruimtelijke ontwikkeling en spoorontwikkeling gaan in Helmond dan ook hand in hand. Een hoogwaardig treinnetwerk in samenhang met verdichting rondom de stations past bij de Helmondse ambitie om gezond, duurzaam en inclusief te groeien.

De ambitie

Een betrouwbaar, hoogfrequent en toekomstbestendig treinnetwerk dat de groei van Helmond en Brainportregio op een gezonde, duurzame en inclusieve wijze kan faciliteren. ■

Helmond zet hierbij in op het **Stedenbaanconcept**: Meer woningen en arbeidsplaatsen rondom stations creëren, zodat een hogere trein frequentie mogelijk wordt en goed benut wordt. Ruimtelijke ontwikkeling en spoorontwikkeling gaan hand-in-hand.

2.2 Wat: het gewenste netwerkbeeld



Helmond en regio zetten in op een hoogfrequent aanbod van doorgaande (intercity en internationale) treinen die Helmond en Metropoolregio Eindhoven nationaal en internationaal goed verbinden met belangrijke steden en economische toplocaties. Specifiek op het traject Eindhoven-Helmond-Deurne wordt ingezet op het stedenbaanconcept: een stedelijke (hoge) sprinterfrequentie die alle stations op dit traject aandoet. Station Helmond centrum wordt een hoogwaardig ov-knooppunt (met onder meer belangrijke regionale busverbindingen) en gepositioneerd als belangrijk (inter)nationaal overstappunt. De sprinterstations in Helmond worden gepositioneerd als regionale hub.

Meer treinen (hogere frequenties) zorgen voor minder wacht- en reistijd, een betrouwbaardere reis en een vanzelfsprekende keuze voor de trein.

Concreet zetten we hierop in:

- **Vier intercity's per uur en verbinding met Düsseldorf:**
Bovenop de 2 bestaande intercity's zetten we in op 2 internationale treinen naar Düsseldorf over Helmond centrum. Deze treinen vervullen in Nederland meteen een intercity functie met stops in Eindhoven, Helmond en Venlo. De eerste internationale trein naar Düsseldorf zou op korte termijn moeten gaan rijden. We zetten in op een tweede internationale trein op de langere termijn, na 2035.
- **Vier sprinters per uur**
 - Helmond wil zo snel mogelijk 4 sprinters per uur op het traject Eindhoven - Helmond - Deurne, maar is daarbij onder meer afhankelijk van de snelheid waarmee infrastructurele maatregelen op het spoor genomen worden om de capaciteit te verhogen.
 - Ook tijdens daluren (avonduren en zondagen) willen we, bij voorkeur op korte termijn, zo snel mogelijk 2 sprinters per uur.

- **Modernisering en integratie van stationsomgevingen in gebiedsontwikkelingen**
Om het gemak en de ervaring van een ketenreis te optimaliseren willen we dat de alle stations voldoen aan hedendaagse voorwaarden en richtlijnen, bijvoorbeeld in relatie tot toegankelijkheid. Maar ook het inspelen op de behoefte van de reiziger is cruciaal. Denk daarbij aan goede informatievoorziening, vanzelfsprekende routes en beschikbaarheid van voorzieningen. Bij voorzieningen kan gedacht worden aan voor- en natransport en ondersteunende faciliteiten (zoals een goede fietsenstalling en overdekte zitgelegenheid), maar zeker ook aan (niet mobiliteitsgerelateerde) voorzieningen zoals horeca, winkels en pakketkluisen. In alle gevallen moet het station als veilig worden ervaren, in de eerste plaats voor de reiziger (zowel sociaal veilig en fysiek veilige inrichting), maar bijvoorbeeld ook om je fiets veilig te stallen. Rondom de stations in Helmond vindt de komende jaren verdichting plaats. Het is belangrijk om vooraan in de planvorming de (ontwikkeling van de) stations en de relatie met de omgeving integraal op te pakken.



2.3 Hoe: van ambitie naar aanpak



De spoorambitie voor Helmond vraagt om een samenhangende aanpak waarin ruimtelijke ontwikkeling, infrastructuur en samenwerking hand in hand gaan. Het realiseren van een betrouwbaar en toekomstbestendig spoornetwerk vereist dat de stad proactief optreedt binnen regionale en nationale kaders.

Lobbytraject en samenwerking

De gemeente Helmond participeert actief, zowel direct als indirect via samenwerkingspartners, in regionale overlegstructuren en netwerken. Dat gebeurt op verschillende schaalniveaus:

- MRE en Subregio Oost voor regionale positionering
- Provinciaal, landsdelig en op rijksniveau voor nationale positionering.

Daarbij profileert Helmond zich als strategische schakel tussen Eindhoven en Venlo, met een duidelijke visie op de groeiende reizigersstromen en stedelijke verdichting rondom de stations in de Brainportregio.

We zoeken actief de samenwerking op en kijken met welke stakeholders we een gerichte lobby kunnen voeren om gedeelde belangen gerealiseerd te krijgen. Interessante stakeholders voor de lobby zijn vooral andere overheden zoals gemeenten, regio en provincies. Maar denk ook aan het bedrijfsleven (zeker met de ontwikkelingen in deze regio) die invloed kan uitoefenen en daarmee kan bijdragen aan een succesvolle lobby. En zo zijn er nog meer partijen zoals de belangenvertegenwoordiger van de (trein)reiziger. Natuurlijk zijn er ook onze cruciale partners die het treinvervoer in Nederland organiseren.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bepaalt het beleid voor spoorwegen (personen en goederenvervoer), het aanleggen van nieuwe infrastructuur, het vergroten van de spoorcapaciteit en het zorgen voor een veilig en betrouwbaar spoor. De uitvoering van het spooronderhoud en de dagelijkse operatie ligt bij ProRail, maar het ministerie stuurt hierbij aan en stelt de kaders vast via onder andere een beheerconcessie.

ProRail is verantwoordelijk voor het onderhoud van de infrastructuur zoals spoor, wissels, bovenleidingen en stations, het coördineren van het treinverkeer en het verdelen van de capaciteit op het spoor. Ook zorgen ze voor veiligheid en incidentenbestrijding op het spoor en zijn verantwoordelijk voor de aanleg van nieuwe spoorlijnen en stations, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

NS verzorgt het reizigersvervoer op basis van de verleende concessie op het hoofdrailnet tot en met 2033. Daarnaast is NS verantwoordelijk voor het onderhoud van treinen en het beheer van stations (in samenwerking met ProRail). Maar NS is niet de enige vervoerder. Ook andere vervoerders hebben toegang tot het spoor, bijvoorbeeld door treinen aan te bieden buiten de concessie (relevant voor Helmond) of op regionale lijnen (n.v.t. voor Helmond). ■

Helmond koppelt haar spoorambities expliciet aan het *Toekomstbeeld OV 2040* Landsdeel Zuid en de *Nationale Bouw- en Woonagenda*. Door aan te tonen dat spoorinvesteringen direct bijdragen aan woningbouw, economie en duurzaamheid, versterkt Helmond haar positie in de prioritering van spoorplannen.

Planologische en uitvoeringsgerichte bijdrage

De gemeente Helmond kan processen versnellen door constructief mee te werken aan planologische procedures die nodig zijn voor uitbreiding van het spoornetwerk. Denk aan het vrijhouden van ruimte voor infrastructuurprojecten zoals de realisatie van een keerspoor (mogelijk bij Helmond Brouwhuis), ongelijkvloerse spoorwegovergangen en/of langere perrons bij de stations in geval er langere treinen gaan rijden. Daar waar langs het spoor mogelijk in de toekomst ruimte nodig is voor aanpassingen of uitbreidingen proberen we hier nu al rekening mee te houden. Een voorbeeld hiervan is dat we in de basis streven naar ongelijkvloerse spoorwegovergangen. Een tijdige planologische inpassing hiervan in gebiedsontwikkelingen voorkomt vertraging in latere projectfasen.

Een essentiële randvoorwaarde om meer treinen te kunnen rijden is de realisatie van een ongelijkvloerse kruising bij Tongelre (Eindhoven). Deze maatregel zorgt voor voldoende capaciteit, doorstroming en flexibiliteit op het spoor voor de beoogde vier sprinters per uur en de tweede internationale trein. Daarnaast kunnen aanpassingen nodig zijn voor de

spoorbeveiliging en aanpassing van spoordelen waar treinen van spoor kunnen wisselen (o.a. een keerspoor in Helmond of Deurne), zodat meer treinen tegelijk kunnen rijden en vertragingen worden voorkomen. Als wegbeheerder werkt de gemeente mee aan verkeersveiligheid, overwegoplossingen en andere maatregelen ter ondersteuning van de ambitie op het spoor. Deze projecten vergen nauwe afstemming tussen rijk, regio, provincie en spoorpartijen, waarbij Helmond continu een actieve rol moet spelen in prioritering en planning.

Voor al deze spoorontwikkelingen is een lange adem nodig en daar hoort een consistente en betrouwbare koers bij vanuit Helmond naar ProRail en het Rijk. Bestuurlijke continuïteit en zichtbare politieke steun zijn daarvoor belangrijk: een heldere, lange termijn spoorambitie, ondersteund door raad en college, maakt Helmond een betrouwbare partner in de ogen van het Rijk.

Onderbouwing en data

Hoewel spoorprojecten grotendeels rijks- en ProRail-terrein zijn, wil en kan Helmond het proces versnellen en versterken door strategisch te handelen binnen de ruimte die zij heeft met goede onderbouwing van de ambities. Een belangrijke troef rust op data en prognoses: De ontwikkelingen gaan razend-snel in de regio. Demografische groei, economische ontwikkeling, en vervoersstromen binnen Brainport creëren samen de urgentie. Met deze groeicijfers tonen we de noodzaak aan van frequentieverhoging en

capaciteitsgroei. Het is niet alleen een vervoersvraagstuk is, maar we maken duidelijk dat het ook bijdraagt aan woningbouw, onderwijs- en bereikbaarheid van arbeidsplaatsen. Een goed onderbouwde lokale bijdrage met actuele data over reizigersgroei, woningbouw en economische ontwikkeling helpt om projecten hoger op de prioriteitenlijst van Rijk en ProRail te krijgen.

Koppeling met stedelijke ontwikkeling

De spoorambitie is dus niet alleen een infrastructuurproject, maar ook een stedelijke ontwikkelopgave. Verdichting rond de vier Helmondse stations ('t Hout, Centrum, Brandevoort, Brouwhuis) zorgt voor meer reizigers en maakt de trein een vanzelfsprekende keuze. Dit past bij het *Stedenbaanconcept*, ook wel *Brainportbaan-concept* genoemd: Meer wonen rond stations betekent meer reizigers en een sterker ov-profiel.

Investeringsomgeving

Met het *Handelingsperspectief Helmondse Stations 2025* heeft de stad voor elk station een ontwikkelrichting uitgewerkt in samenwerking met relevante stakeholders. Helmond heeft daarin de uitgangspunten van de mobiliteitsvisie en hubstrategie ingebracht en nadrukkelijk de relatie gelegd met ruimtelijke plannen rondom de stations. Daarmee is nu een basis gelegd voor de doorontwikkeling van de vier stations.

Vervolgstappen zijn/worden geclusterd in het Meerjarig Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (MUM)

en lopen gelijk op met de woningbouwfasering in het Stationskwartier, Brouwhuis en Nieuw Brandevoort. Ook werken we aan verbetering van de stationsomgevingen. Het *Handelingsperspectief Helmondse Stations* geeft per station een helder kader hoe elk station haar positie versterkt in samenhang met de omgeving. Ook is hierin bepaald welke positie andere modaliteiten ten opzichte van de stations en trein innemen en hoe elk station een bijdrage levert aan een naadloze reisketen van A naar B. Met hierop aansluitend flankerend beleid zoals goede fiets-verbindingen, deelmobiliteit, parkeerregulering en geïntegreerde overstappunten stimuleren we het gebruik van de stations.

Helmond zorgt voor koppeling tussen spoor en stedelijke mobiliteit:

- Station Helmond centrum groeit in belang, mede door de verbinding van belangrijke regionale busverbindingen in alle windrichtingen;
- hoogwaardige fietsverbindingen naar stations inclusief fietsparkeren;
- deelmobiliteit en vraagafhankelijk vervoer als voor- en natransport;
- autoluwe stationsomgevingen, zoals ook genoemd in de *Spoorvisie Stationskwartier Helmond 2023*, waarbij Brouwhuis wel een sterkere transfer-functie krijgt van auto naar trein.

Met een handelingsperspectief per station, met investeringen in de stationsomgeving, focus op goed

voor- en natransport en met bijpassend flankerend beleid laat Helmond zien dat zij actief bijdraagt aan een groter toekomstig aandeel van de trein in de *modal split* (de verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen).

Cofinanciering en publiek-private samenwerking

De gemeente bevordert realisatie door cofinanciering van projecten waar een lokale impuls nodig is. Publiek-private samenwerkingen rond stations/hubontwikkeling worden gestimuleerd, bijvoorbeeld via gebiedsfondsen of mobiliteitsdeals. Zo versnelt Helmond, ondanks haar beperkte formele bevoegdheden, de realisatie van de spoorambitie.

Promotie en gedragsverandering

Meer en beter aanbod alleen is niet genoeg. Helmond zet naast productverbetering (beleving, doorstroming etc.) in op stimuleringsmaatregelen, zoals bijvoorbeeld een ov-probeeractie in combinatie met beperkende maatregelen voor bijvoorbeeld de auto. In samenwerking met NS en Brainport Bereikbaar zet Helmond campagnes op die treinreizen aantrekkelijker maken voor forenzen, studenten, senioren, sociale minima en bezoekers. Denk aan de werkgeversbenadering, kortingsacties, voorlichting en de inzet van ov-ambassadeurs in de wijken. De verbeteringen aan het spoor en nieuwe dienstregelingen grijpen we aan om de trein te promoten en een gedragsverandering te stimuleren.

Samenvattend

De realisatie van de spoorambitie vraagt om een langjarige, adaptieve aanpak waarin ruimtelijke ontwikkeling, technische capaciteit, lobby en gedragsverandering elkaar versterken. Door actief en strategisch te verbinden tussen beleid en uitvoering positioneert de gemeente zich als betrouwbare partner en sterk ov-overstappunt binnen de Brainportcorridor Eindhoven-Helmond-Deurne (-Venlo-Düsseldorf).



3. Ruim baan voor de bus

3.1 Waarom: herijking van het busnet



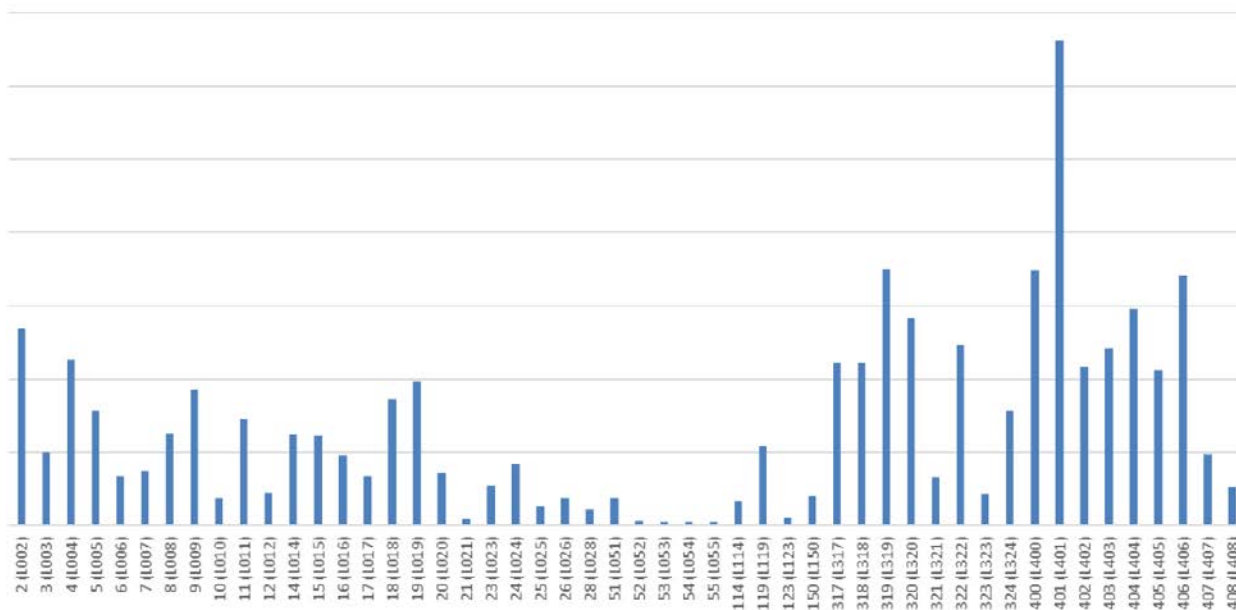
Huidig busnetwerk

Helmond beschikt over een bescheiden maar functioneel busnetwerk dat de stad en regio met elkaar verbindt. Het netwerk bestaat uit zes stadslijnen (51 t/m 55 en lijn 150), en vijf streeklijnen (23 t/m 26 en 320 (Eindhoven – Helmond – Deurne) en een buurtbus 261. De stadslijnen zijn zeer dun bezet en kampen

met een lage kostendekking, terwijl de streeklijnen beter functioneren maar minder verweven zijn met de Helmondse voorzieningen. De frequentie, rijtijden en doorstroming van de stadslijnen zijn te beperkt om veel reizigers te trekken en een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de auto. Met name de lijnen 52 t/m 55 hebben een extreem lage bezetting.

Veruit een meerderheid van de Helmonders woont binnen 400 meter van een bushalte of treinstation, maar de bediening per bus is beperkt in frequentie en tijd: de stadslijnen rijden één keer per uur en alléén op werkdagen en overdag. s' Avonds en in het weekend rijden ze niet. De meeste streeklijnen rijden overdag twee keer per uur en in de avond of het weekend hooguit één keer per uur.

Instappers per werkdag feb 2025



Figuur 9: Aantal instappers stadslijnen Helmond zeer laag

Uit het *Behoeftesonderzoek openbaar vervoer Helmond* (AT Osborne & I&O Research, 2022) blijkt dat veel inwoners ontevreden zijn over het aanbod van openbaar vervoer in Helmond. Als voornaamste redenen wordt aangegeven dat herkomst en/of bestemming vaak niet goed bereikbaar is per ov (rijdt niet of met te lage frequentie), ov te duur is en de reis vaak te lang duurt. Dit wordt beaamd door werkgevers en -nemers, al wordt daaraan toegevoegd dat voor verplaatsingen binnen Helmond lopen en fietsen aantrekkelijke alternatieven zijn, dit gezien de korte afstanden in Helmond.

Het huidige busnet bevindt zich in een grijs gebied tussen snelheid en bereikbaarheid. De bus is niet snel en frequent genoeg om aantrekkelijk te concurreren met de auto, en niet fijnmazig genoeg om de sociale functie van het ov goed te dienen.

Snel waar mogelijk, fijnmazig waar nodig

De positionering van het Helmondse busnet vraagt om herbezinning en hervorming. De huidige lijnen vervullen meerdere functies tegelijk, maar sluiten niet optimaal aan op de vraag. In samenwerking met de provincie, vervoerder en onze stakeholders in de stad wil de gemeente Helmond onderzoeken hoe het busnet in de toekomst beter kan worden afgestemd op twee complementaire rollen: snelle verbindingen op de hoofdcorridors en fijnmazige bereikbaarheid in de wijken. Met een duidelijk profiel worden grote bussen en kleinere voertuigen beter in hun kracht gezet: snelle doorgaande lijnen waar het kan, fijnmazig vervoer waar het moet. Deze herijking van het netwerk achten we ook nodig om voorbereid te zijn op twee ontwikkelingen in de nabije toekomst:

1. De **verstedelijking en schaa sprong** vraagt snel en direct openbaar vervoer over de doorgaande wegen.
2. De **vergrijzing** vraagt juist om een grotere dekking met fijnmazig vervoer, dieper in de haarvaten van de wijken.

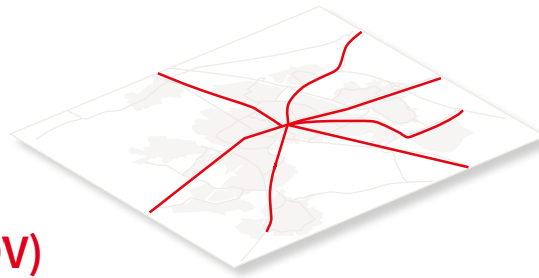
De basisvoorwaarden voor groei zijn aanwezig: de ligging van Helmond in het regionale netwerk, vier treinstations, een compacte stedelijke structuur en de ontwikkeling van nieuwe mobiliteitshubs, van stadrandhubs tot hubs in de wijken, bieden kansen om de bus op regionale routes te positioneren als ‘*snel en direct*’ en tegelijkertijd belangrijke voorzieningen in Helmond te ontsluiten. Met aanvullend vraagafhankelijk vervoer kan een fijnmazig en dekkend netwerk in stad worden gerealiseerd dat verbindt met trein en bus (meer over fijnmazig vervoer in hoofdstuk 4).

In en om Helmond heeft de bus een cruciale functie om belangrijke voorzieningen goed bereikbaar te maken/houden. Denk hierbij aan het stadscentrum, het ziekenhuis en onderwijs- en werklocaties. Voor de meeste woongebieden in Helmond ligt dit anders vanwege de korte (loop- en fiets)afstanden in Helmond en de nabijheid van de treinstations. De ov functie kan daar ook ingevuld worden met fijnmazige vervoersalternatieven (zie hoofdstuk 4).

De ambitie voor snel en direct busvervoer

Een betrouwbaar, hoogfrequent en aantrekkelijk bussysteem dat Helmond snel verbindt met de regio (in alle windrichtingen) en in de stad Helmond naadloos aansluit op het spoor, hubs en belangrijke voorzieningen zoals het stadscentrum, het ziekenhuis en onderwijs- en werklocaties. ■

3.2 Wat: een hoogwaardig busnetwerk (HOV)



OV-wensbeeld Subregio Oost als vertrekpunt

Voor Helmond is het OV-Wensbeeld van de Subregio Oost, vastgesteld in juni 2025, richtinggevend voor het toekomstige busnetwerk in en rond de stad (zie kaart OV-Wensbeeld MRE Subregio Oost). Samen met de omliggende Subregio Oost-gemeenten is hierin op hoofdlijnen een wensbeeld voor het toekomstige busnetwerk vastgesteld. Het is een perspectief voor de lange termijn. Enerzijds leveren we hiermee bouwstenen aan voor in de voorbereiding zijnde MRE-strategie Publieke Mobiliteit en anderzijds voor de nieuwe busconcessie Zuidooost Brabant, waar de provincie als concessieverlener verantwoordelijk voor is. Als stip op de horizon helpt het ons ook koers te houden tijdens de looptijd van de busconcessie. Dit nieuwe buscontract krijgt een adaptief karakter. Gedurende de looptijd zijn daardoor ook grotere doorontwikkelingen van het busnetwerk mogelijk. Maar niet alles kan binnen deze concessietermijn gerealiseerd worden binnen de huidige exploitatiebudgetten. Met het wensbeeld wordt daarom ook nadrukkelijk over de concessieperiode heen gekeken. Het beschrijft wat nodig geacht wordt om de verstedelijkingsopgave met de mobiliteitstransitie te faciliteren in de toekomst. Met de schaalessprong van de regio gaan de ontwikkelingen snel. Het busnetwerk moet met de stad/regio meegroeien en maakt tegelijk groei van de stad/regio mogelijk.

Metropoolregio Eindhoven maakt werk van HOV

Er wordt in de Brainportregio gewerkt aan een hoogwaardig ov-netwerk (HOV) met een “metro-achtige” beleving: hoge frequentie, herkenbare routes, snelle reistijd, en maximaal comfort. HOV kenmerkt zich door gegarandeerde doorstroming: met een eigen busbaan of prioriteitsmaatregelen ten opzichte van het autoverkeer. Ook ruime haltes, snelle instap en goede aansluiting op andere modaliteiten maken deze lijnen snel, betrouwbaar en direct.

De HOV-lijnen vormen de snelle regionale economische hoofdbanen van het busnetwerk. Ze verbinden de belangrijkste kernen, stations en hubs en dragen bij aan de economische structuur van de Brainportregio. Tot op heden wordt dit HOV-netwerk vooral aan de westzijde van de Brainportregio gerealiseerd, met als meest recente voorbeelden de realisatie van HOV4, de implementatie van de Brainportlijn en de uitrol van Brainporthubs aan de randen van de Brainportregio.

Met het vaststellen van het OV-wensbeeld Subregio Oost is de ambitie gesteld om ook het oostelijke deel van de regio goed aan te sluiten op het HOV-netwerk. Helmond heeft de focus op de hieronder genoemde HOV-verbindingen. Voordat routes definitief worden zullen verschillende fases doorlopen moeten worden. Alle routes bevinden zich momenteel nog in de verkenningsfase.

Noord-Zuidlijn: Oss - Veghel - Laarbeek - Helmond - Someren - Asten - Weert

De beoogde Noord-Zuid-HOV-verbinding is een gezamenlijk initiatief van de gemeenten in Subregio Oost en de gemeenten Meierijstad, Weert en Nederweert en is als prioritaire route aangewezen door de Subregio Oost. Deze lijn verbindt verschillende economische hotspots in Oost-Brabant en Limburg direct met elkaar. Ook biedt deze lijn een HOV-waardig alternatief voor de spoorse leemte in dit gebied en draagt het bij aan verdichting langs deze as, met belangrijke woon-ontwikkelgebieden en (nieuwe) bedrijventerreinen langs de lijn (inclusief het toekomstige regionale bedrijventerrein Brainport Oost). De verbinding versterkt de regionale robuustheid van ov-netwerk (zeker in combinatie met de verlenging van de Brainportlijn tot aan de hub A67-oost): ze vermindert de afhankelijkheid van Eindhoven als enige ov-knooppunt en creëert directe verbindingen tussen noordelijke en zuidelijke kernen.

De haalbaarheid en exacte route wordt de komende jaren bepaald aan de hand van een vervoerskundige studie. Helmond kiest als tracé voor een route via station Helmond centrum. Pas wanneer dit niet mogelijk zou zijn komt het alternatief via station Brouwhuis in beeld.

Figuur 10: beoogde Noord-Zuid-HOV-verbinding



Verlenging Brainportlijn en aansluiting A67-hub

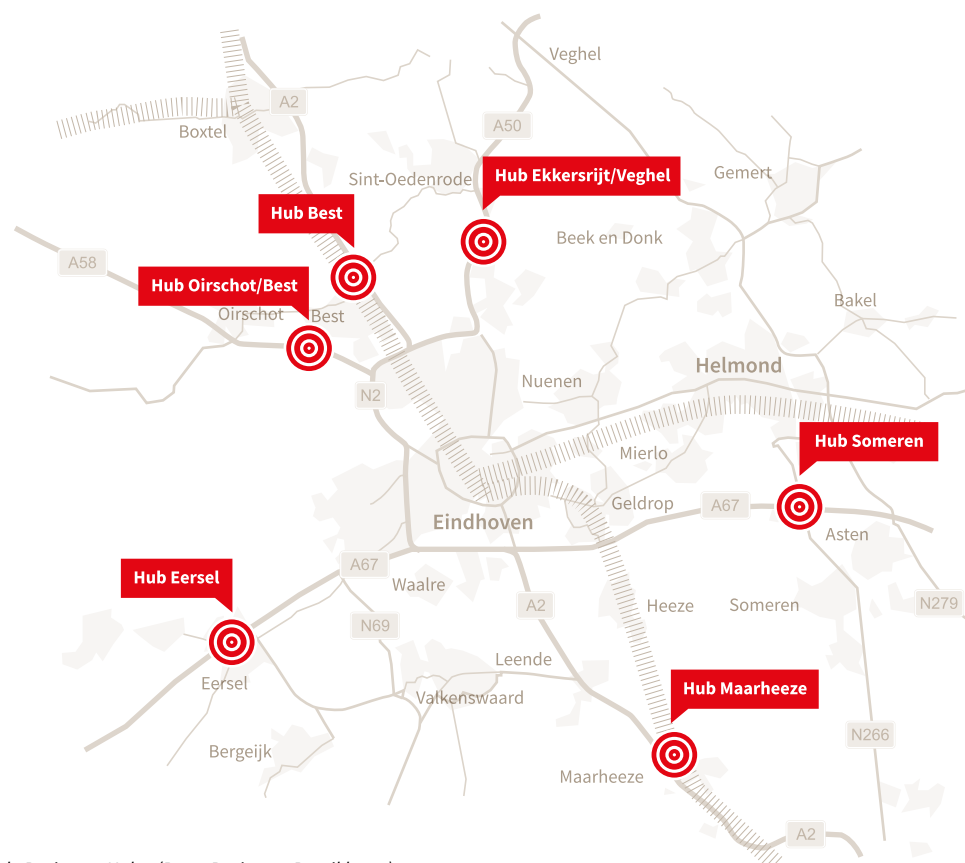
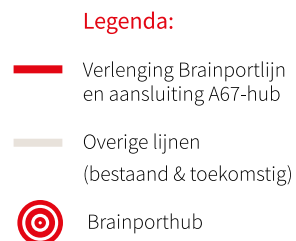
Helmond zet in op het doortrekken van de Brainportlijn over de A67 tot aan de toekomstige Brainporthub A67-oost (ten zuiden van de stad nabij Someren en Asten). De exacte locatie van de hub, die reizigers moet verleiden om over te stappen van auto op ov, moet nog

worden vastgesteld. Door deze Brainportlijn te koppelen aan de Noord-Zuidlijn ontstaat een robuuste ringvormige ov-structuur, in aanvulling op de huidige ster-vormige ov-netwerkstructuur die volledig gericht is op het centrum van Eindhoven. Deze nieuwe verbinding sluit aan op de belangrijke stedelijke knopen en biedt

een rechtstreekse route naar economische toplocaties (zoals Hightech Campus en ASML). De verlenging van de Brainportlijn in samenhang met de realisatie van de Noord-Zuidlijn hebben invloed op streeklijn 320. Deze drie lijnen moeten dan ook in samenhang met elkaar en met de Brainporthub A67-oost ontwikkeld worden.



Figuur 11: beoogde Brainportlijn A67



Figuur 12: Overzicht van de Brainport Hubs. (Bron: Brainport Bereikbaar.)
De exacte locatie van Brainporthub A67-oost is nog niet bepaald tijdens publicatie van deze strategie.

Aftakking Brainportlijn Geldrop-Helmond

Vanaf de A67 kan met een aftakking via Geldrop-Mierlo een snelle busverbinding tussen de economische kerngebieden de Run en Hightech Campus via Geldrop/Mierlo naar Helmond centrum gerealiseerd worden. Deze lijn biedt net zoals de Noord-Zuidlijn grote mogelijkheden om in het stedelijk gebied de nodige woongebieden directe en snelle verbindingen te bieden, concurrerend met de auto. In Geldrop sluit de verbinding aan op de HOV5 verbinding Geldrop-Eindhoven.

Oost-West-as:

Eindhoven - Nuenen - Helmond - Deurne

Deze lijn vormt de HOV-versterking parallel aan het spoor en sluit aan op de HOV4 lijn in Eindhoven. De lijn verbindt station Eindhoven, TU/e, Nuenen, Automotive Campus en station Helmond met elkaar. Een voordeel van deze buslijn is dat deze halteert bij belangrijke regionale voorzieningen, een risico is de onderlinge concurrentie met het spoor. Echter zijn ook alternatieve routes denkbaar zoals de route Helmond-Nuenen-Eindhoven-BIC Noord waarmee een belangrijke uitbreidingslocatie van ASML wordt bediend. Net zoals bij de andere HOV-lijnen geldt ook hier dat we nog in de verkenningsfase zitten en aanvullend vervoerkundig onderzoek noodzakelijk is.

Een aanvullend netwerk van streeklijnen

Aansluitend op het HOV-netwerk rijden de reguliere streekbussen. Deze verbinden Helmond en specifiek station Helmond centrum als 'tweede ov-knoop van

de regio' met omliggende kernen en gebieden waar geen HOV doorheen loopt. Samen met het HOV vormen de streeklijnen de netstructuur die kernen en wijken, bedrijventerreinen en voorzieningen met elkaar verbinden. Een kwetsbaarheid van de streeklijnen is de (on)betrouwbaarheid die ontstaat door de steeds drukker wordende wegen, de streekbus deelt de weg immers met het overige verkeer (dit in tegenstelling tot HOV). Helmond zet zich in om de doorstroming van de streekbussen zo goed mogelijk te faciliteren en te zorgdragen voor een goede aansluiting op trein en HOV-bussen.

Het HOV-netwerk is leidend voor de structuur van de streeklijnen. In Helmond kan dat consequenties hebben voor de streeklijnen 25, 26 en 320 wanneer de Noord-Zuidlijn en de Brainportlijn tot de hub A67-oost worden gerealiseerd. Het netwerk van HOV- en streekbussen zal dan ook altijd in samenhang ontwikkeld moeten worden.

Net zoals de HOV-bussen kunnen ook streekbussen een belangrijke ontsluitende functie vervullen in de stad. Zo kunnen ze langs/door woonwijken en bedrijventerreinen rijden en halteren. Zeker in het licht van de ontwikkelgave die Helmond wil voorleggen aan de provincie voor het slecht functionerende stadsnet.

Een ontwikkelopgave (als alternatief) voor de stadslijnen

In Helmond functioneren de stadslijnen zeer slecht. Hier zijn verschillende redenen voor aan te voeren.

Twee belangrijke zijn:

- De lage frequentie (1x per uur) en beperkte rijtijden (alleen overdag op werkdagen)
- De korte afstanden in Helmond in samenhang met de beschikbaarheid van treinstations. Hierdoor is de fiets voor veel verplaatsingen een aantrekkelijk(er) alternatief (wat uiteraard goed aansluit op het STOMP-principe dat Helmond nastreeft).

De stadslijnen zijn niet snel en frequent genoeg om aantrekkelijk te zijn voor de forens en zijn niet fijnmazig genoeg om de sociale functie van het ov te dienen. Daarom vraagt dit om een ontwikkelopgave, waarbij wordt gekeken of regionale lijnen deels de taak van het 'snel en direct' kunnen overnemen en het fijnmazige (vraagafhankelijke) vervoer juist het deel van 'sociale functie'. De gemeente wil deze ontwikkelopgave samen met provincie (als vervoersautoriteit) en een brede vertegenwoordiging vanuit de stad (zie platform publieke mobiliteit in hoofdstuk 6) uitvoeren.

Streeklijn 320 vormt sinds jaar en dag een relatief sterke verbinding tussen Helmond en Eindhoven (via omliggende kernen) en heeft in Helmond ook een belangrijke stadsfunctie. De ontwikkeling van HOV-verbindingen gaat in samenhang met de ontwikkeling van lijn 320. ■

3.3 Hoe: van ambitie naar aanpak



Het realiseren van HOV-lijnen vraagt een strategisch proces waarin idee-vorming, gebiedsontwikkeling, onderzoek, timing en samenwerking zorgvuldig op elkaar moeten worden afgestemd. Succesvolle uitvoering vergt een doordachte lobby, onderbouwd met heldere argumenten, data en regionale afstemming, zodat kansen op realisatie op het juiste moment kunnen worden benut.

Visievorming en beleidsverankering

De gewenste HOV-lijnen zijn opgenomen in het OV-Wensbeeld Subregio Oost. Van hieruit vormt dit inbreng in regionale, provinciale en landelijke overlegtafels. Verankering van de HOV-lijnen in beleidsdocumenten en strategische meerjarenprogramma's vormt de volgende stap. Om de lijnen meer 'op de kaart te zetten' zijn een aantal overleg- en besluitvormingstrajecten van belang:

- MRE-wensbeeld/strategie Publieke Mobiliteit (2026).
- Provinciale concessiedocumenten Oost-Brabant (2026-2028);
- Meerjarige Multimodale Agenda Zuid-Nederland met toekomstbeeld OV (adaptieve agenda);
- BO-MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport).

Vervoerskundige studie en integratie gebiedsontwikkeling

Vervoerstromen, reizigerspotentieel, reistijden en netwerklogica moeten worden onderzocht met inachtneming van de schaa sprong die Helmond en de regio door maken en de actieve sturing op de mobiliteitstransitie. En met het oog op de nieuwe busconcessie Zuidoost Brabant voert de provincie Noord-Brabant vervoerskundige onderzoeken uit. Omdat HOV-projecten lange termijntrajecten zijn, is hier mogelijk aanvullend onderzoek nodig, losgekoppeld van de concessieperiode. Dit kan Helmond zelf of in regionaal verband organiseren. In lijn met het OV-wensbeeld Subregio Oost 2025 hanteert Helmond een adaptieve ontwikkelstrategie, waarbij

elke drie jaar een update van het netwerkbeeld plaatsvindt. Belangrijk hierbij is de koppeling met de gebiedsontwikkeling, de verdichting rond HOV-haltes, de woningen die gebouwd worden in het centrum, bij Brouwhuis en Nieuw Brandevoort en de groei van het aantal arbeidsplaatsen rond de haltes en hubs aan de HOV-corridors, zoals het nieuwe bedrijventerrein Brainport-Oost (Varenschut en Lungendonk). Modelstudies kunnen de variantkeuzes en routevoering onderbouwen. De studies zijn essentieel voor beslissingen over planning, fasering, frequentie, halteplaatsen en aansluitingen. Dit toont de haalbaarheid aan en ondersteunt de lobby richting provincie en Rijk.

Strategische lobby en partnerschap

Aantakking op het HOV-netwerk blijft de komende jaren een speerpunt in de lobby vanuit Helmond en de regio. Als tweede stedelijke ov-knooppunt van de snelgroeiende Brainportregio hoort Helmond goed aangesloten te zijn op het HOV-netwerk (van de Brainportregio en verbonden met omliggende regio's). Hiervoor brengen we onze bestuurders in stelling. Met de onderbouwing kan de gemeente actief coalities smeden met vervoerder, provincie, MRE, Subregio Oost en Rijk. De lobby richt zich op opname in regionale, provinciale en nationale programma's.

De wensen zijn opgenomen in het *OV-Wensbeeld Subregio Oost* (2025). Een mooi voorbeeld van coalitievorming is gerealiseerd rond de gewenste Noord-Zuidlijn waarvoor inmiddels ook buiten de Subregio breed enthousiasme en draagvlak bestaat bij de gemeenten Meijerijstad, Nederweert en Weert.

Adaptiviteit en stapsgewijze ontwikkeling

Alle voorgaande stappen vinden niet alleen opeenvolgend maar ook deels parallel aan elkaar plaats. Ze voeden en versterken elkaar. Zo wachten we ook niet om op (deel-)trajecten nu al verbetermaatregelen te nemen ten aanzien van doorstroming en prioritering.



Helmond en omliggende gemeenten kunnen hier zelf een grote rol in spelen als wegbeheerder en (co-)financier. Het vraagt ook om een nauwe samenwerking met provincie als concessieverlener en wegbeheerder van provinciale wegen en nauwe afstemming met de busvervoerder. Goede en gedeelde sturingsinformatie is van belang. Deze kan de busvervoerder leveren vanuit structurele monitoring van rijtijden en knelpunten, en kunnen we als gemeente zelf ook steekproefsgewijs meten of zelf met onze partners delen vanuit eigen verkeersmetingen en -tellingen. Daarbij werken we samen met de monitoring en optimalisatie in het ontwikkelteam met de provincie binnen de busconcessie.

We kunnen gezamenlijk met provincie en vervoerder nu al stappen zetten door te beginnen met kleine, zichtbare verbeteringen op een bestaande buslijn of bestaande trajectdelen: prioriteit voor bussen bij verkeerslichten, haltes op orde, of beperkte infrastructurele aanpassingen, zoals aanleg van ontbrekende busbanen en integratie van busroutes met hubs, fietsverbindingen en deelmobiliteit.

Dit verhoogt de betrouwbaarheid en vormt de eerste concrete stap richting een kwalitatief hoogwaardig ov-aanbod, terwijl draagvlak en gebruik groeien. Kleine stappen brengen het einddoel zo steeds een stukje dichterbij.

Een stapsgewijze aanpak voor inpassing is ook realistisch omdat de wegenstructuur in Helmond en omliggende regio over het algemeen fijnmazig is, historisch gegroeid en relatief beperkt in capaciteit. Veel hoofdverbindingen zijn tweebaans gebiedsontsluitingswegen die door bebouwde kommen en lintbebouwing lopen. Daardoor is de gemiddelde rijdsnelheid laag en de doorstroming gevoelig voor onder andere lokaal landbouwverkeer. Er is vaak geen aparte rijstrook beschikbaar, en verbreding of aanleg van vrije busbanen is niet zonder meer altijd ruimtelijk inpasbaar. Tegelijkertijd wijst dit er ook op dat HOV hier kan functioneren als snelle ruggengraat tussen kernen, mits wordt geïnvesteerd in selectieve doorstromingsmaatregelen, inhaal mogelijkheden, prioriteit bij verkeerslichten en goed gekozen haltes op logische overstappunten. Zo zal de inpassing van bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn om maatwerk vragen en een adaptieve gefaseerde werkwijze. De ontwikkeling wordt gekoppeld aan stedelijke verdichting, fietsnetwerken en overstappunten. Dit zorgt voor structurele groei van het reizigerspotentieel.

Wanneer de lijn een groeiend aantal reizigers trekt en in strategische programma's is opgenomen, groeit ook het draagvlak en wordt een tweede fase zekerder met grotere investeringen: vrije busbanen, hoogwaardige haltes, digitale reisinformatie, snellere routes en hogere frequenties. De lijn kan dan officieel de status *Hoogwaardig Openbaar Vervoer* krijgen.

Planologische verankering en uitvoering

Met de verstedelijkingsopgave in Helmond en de schaa sprong in de hele regio staan er grote gebiedsontwikkelingen op de agenda. Een zorgvuldige integratie van ov-plannen hierin is cruciaal. We zien het als kans om de bus opnieuw op de kaart te zetten. We nemen de toekomstige HOV-assen en belangrijke haltes expliciet op in ruimtelijke plannen. Bij gebiedsontwikkelingen geldt het credo:

De eerste paal is een haltepaal.

Nieuwe woongebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen worden altijd ontworpen met een goede ov-bereikbaarheid. Voorbeelden zijn het Stationskwartier, Nieuw Brandevoort en het toekomstige regionale bedrijventerrein Someren/Helmond (Brainport Oost). Met het vestigingsbeleid kunnen we sturen op HOV-locaties. Een nieuw huis en een nieuwe baan vormen een natuurlijk momentum in iemands leven om het eigen mobiliteitspatroon te herzien. Met de fiets en ov als een vanzelfsprekende optie vanaf dag 1, stimuleren we minder autogebruik vanaf de start.

Een goede planologische verankering is om meerdere redenen van belang. Wanneer de bereikbaarheid per ov pas ná ontwikkeling wordt ingevuld, ontstaan achteraf kostbare en minder effectieve oplossingen.



Ook is de kans groot dat het gebruik van de auto al in het gedrag van werknemers en bewoners is ingesleten. Door ov vroegtijdig in te passen wordt voorkomen dat kansrijke HOV-corridors worden dichtgebouwd of geblokkeerd door ruimteclaims. Dat doen we door ons OV-Wensbeeld op te nemen in ruimtelijke plannen aan de hand van 'Mobiliteitsprogramma's van Eisen (MPvE)' en op basis van ontwikkelovereenkomsten met projectontwikkelaars. Hierdoor krijgen ov-assen dezelfde status als belangrijke hoofdwegen en fietsroutes. Bij ruimtelijke initiatieven wordt standaard getoetst op ov-bereikbaarheid, met als eis dat elke nieuwe ontwikkeling aansluit op een halte, of wijkhub binnen enkele minuten. Bij stedenbouwkundige projecten werken we binnen een integraal projectteam nauw samen vanuit meerdere disciplines waarin mobiliteit altijd aan de voorkant vertegenwoordigd is.

Samenwerking en uitvoeringsafspraken

Helmond werkt nauw samen met de provincie Noord-Brabant, de MRE-regio (en omliggende regio's), gemeenten en vervoerders bij de voorbereiding van nieuwe ov-corridors.

Gezamenlijke programmering en afstemming binnen ons *Meerjarig Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (MUM)* en (boven)regionale programma's zorgen ervoor dat investeringen in infrastructuur en gebiedsontwikkeling parallel lopen. Dit voorkomt dat ov-plannen losstaan van de fysieke uitvoering. Op deze wijze zorgen we ervoor dat wonen, werken en ov elkaar versterken: nieuwe inwoners en werknemers dragen direct bij aan een gezonde reizigersbasis, terwijl goed ov de waarde van nieuwe gebieden vergroot. Door deze koppeling van beleid, planvorming en uitvoering te borgen, groeit de stad op een manier die de ov-structuur vanzelf versterkt.

Flankerend beleid ter versterking van de bus

Om bus- en ook treinverbindingen optimaal te laten functioneren, zet Helmond in op flankerend beleid dat de bereikbaarheid, benutting en doorstroming van het openbaar vervoer versterkt. Verdichting rond stations en haltes zijn al genoemd. Goede loop- en fietsroutes naar haltes en hubs (*Mobiliteitsvisie Helmond 2040*) horen daarbij.



Aan de randen van de stad kunnen P+R-voorzieningen, zoals de P+R Brouwhuis of de *Brainporthub* aan de A67 een belangrijke schakel vormen: zij vangen autoverkeer van buiten op en bieden overstapmogelijkheden op HOV, deelmobiliteit en fiets. Daarmee blijven ook bewoners van omliggende kernen goed verbonden met de stad, zonder dat extra verkeersdruk in de binnenstad ontstaat.

Binnen de stad wordt gewerkt aan autoluwe en hoogstedelijke zones bij stations en buscorridors, waar wonen, werken en mobiliteit samenkomen. Het parkeertarief is ook een knop waaraan gedraaid kan worden. Tegelijkertijd erkent Helmond dat de auto ook onderdeel blijft van het mobiliteitssysteem. Het doel is niet om deze uit te sluiten, maar om reizigers te verleiden

tot het beste alternatief per reis: snel en comfortabel met HOV op de hoofdroutes voor de langere afstanden, en lopend, fietsend of fijnmazige oplossingen waar dat op de korte afstand doelmatiger is. Zo wordt de verstedelijking langs de ov-assen ondersteund door een bereikbaarheidsaanpak die zowel duurzaam als realistisch is.

Gedrag en promotie

Infrastructuur en meer en beter aanbod van busvervoer zijn niet genoeg; ook gedrag speelt een rol.

We zetten in op gedragsbeïnvloeding:

- **Acties met reizen tegen gereduceerd tarief of kortingsacties** in een *'welkom pakket'* voor nieuwe bewoners of bedrijven langs HOV-locaties (in het verlengde van de vorige paragraaf);
- Samen met de busvervoerder en Brainport Bereikbaar **campagnes starten om de bus aantrekkelijker te maken** voor forenzen en scholieren;
- In samenwerking met Brainport Bereikbaar de **werkgevers benaderen om ov-stimulering op te nemen** in hun mobiliteitsplannen/arbeidsvoorwaarden.

Samenvattend

De bus krijgt letterlijk en figuurlijk ruim baan in Helmond voor onze lokale en regionale belangen. Het netwerk wordt sneller, betrouwbaarder en beter verweven met de ruimtelijke structuur van de stad en omgeving. Helmond positioneert zich daarmee als regionaal ov-knooppunt waar trein, HOV-bus,

reguliere bus, fijnmazig vervoer en hubs één samenhangend systeem vormen.

Door samenwerking, slimme ruimtelijke keuzes, flankerend en actief gedragsondersteunend beleid, groeit de bus uit tot een belangrijke schakel in de mobiliteit van morgen, een logische, duurzame en comfortabele keuze voor elke Helmonder én bezoeker aan Helmond.



4. Iedereen bereikbaar: fijnmazig en nabij vervoer

4.1 Waarom: mobiliteit als sociale basisvoorziening



Helmond wil een stad zijn waar iedereen mee kan doen. Mobiliteit vormt daarvoor een sociale basisvoorziening: essentieel om te kunnen participeren in werk, onderwijs, zorg en het sociale leven. De komende decennia groeit en vergrijsd de bevolking; er komen meer ouderen, meer alleenwonenden en meer inwoners zonder auto. Daarmee is mobiliteit niet alleen een vervoersvraagstuk, maar ook een maatschappelijke opgave.

Brede welvaart als vertrekpunt

De Mobiliteitsvisie Helmond 2040 stelt “*kwaliteit van leven*” en *Brede Welvaart* centraal. Mobiliteit draagt hieraan bij door iedereen in staat te stellen zich zelfstandig te verplaatsen ongeacht leeftijd, inkomen of beperking. Dit vraagt om een mobiliteitssysteem dat ook werkt voor wie minder mobiel, digitaal vaardig of financieel sterk is. Fijnmazig en nabij vervoer vormt zo de sociale laag van het Helmondse mobiliteitssysteem, aanvullend op trein en bus.

Publieke mobiliteit: landelijk kader

De rijksbrede verkenning *Sturing geven aan publieke mobiliteit* (IenW, OCW, VWS, BZK, Fin, 2025) benadrukt dat publieke mobiliteit drempels wegneemt en mensen ondersteunt in hun manier van leven. Ze stelt dat

“*mobiliteit niet het doel is, maar een voorwaarde voor deelname aan de samenleving*”. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat pleit voor één samenhangend systeem van vaste lijnen als ruggengraat, aangevuld met flexibel vervoer op aanvraag, en voor een basiskwaliteitsniveau publieke mobiliteit in de Wet personenvervoer 2000.

Provinciale en regionale verankering

De provincie Noord-Brabant heeft in het document *Gedeelde mobiliteit is maatwerk* het uitgangspunt “*iedereen kan meedoen*” opgenomen. Het ov in Zuidoost-Brabant wordt bovendien gezien als middel voor inclusieve groei en leefbare dorpen. In het *OV-wensbeeld van de Subregio Oost* (2025) wordt specifiek benoemd dat gemeenten kampen met dubbele vergrijzing, een toenemend aantal mensen zonder auto en druk op het sociaal domein. De Helmondse strategie pleit daarom voor een kwaliteitsimpuls in het fijnmazige vervoer en het verbinden van sociale en vervoersopgaven. Deze ambitie sluit aan bij de Helmondse Inclusieagenda en de Kadernota Sociaal Domein 2024–2028, waarin het belang van “*meedoen, rondkomen en vooruitkomen*” wordt benoemd: mobiliteit als randvoorwaarde voor gelijke kansen.

Lokale context en maatschappelijke opgave

Helmond is bij uitstek de stad waar een aanbod van aanvullend flexibel en vraagafhankelijk vervoer zeer belangrijk is. Dat komt enerzijds door de ligging rondom vier treinstations (2/3de van de woonoppervlakte ligt binnen 1,6km van een station). Anderzijds is Helmond een compacte stad waar de binnenstedelijke afstanden relatief kort zijn en een volwaardig lokaal netwerk van stadsbussen onvoldoende rendabel is. En juist ook hier kan flexibel en vraagafhankelijk vervoer aanvullend een passend aanbod bieden, bijvoorbeeld voor mensen waarvoor de fiets geen optie is.

Mobiliteitsvisie Helmond 2040:

“*Iedereen bereikbaar betekent dat mobiliteit ook werkt voor wie minder mobiel, digitaal vaardig of financieel sterk is.*” ■

Vraagafhankelijk vervoer draagt bij aan een **sociale functie**:

- Door iedereen in staat te stellen zich zelfstandig te verplaatsen ongeacht leeftijd, inkomen of beperking.
- Door een adequaat alternatief te bieden voor ritten met sociale doeleinden (zoals een bezoek aan het stadscentrum, theater, of langsgaan bij familie/vrienden.)

Vraagafhankelijk vervoer draagt bij aan de **mobilitéitstransitie**:

- Door aanvullend op lopen en fiets ook met het openbaar vervoer snelle en directe verbindingen te maken tussen haltes en stations.
- Door deze extra vervoersmogelijkheid toe te voegen aan het totaalaanbod vermindert de afhankelijkheid van de privéauto. ■

Van afzonderlijke diensten naar één integrale vervoersservice van publieke mobiliteit

In de huidige situatie zijn veel vervoersdiensten los van elkaar georganiseerd en onvoldoende op elkaar afgestemd. Een voorbeeld hiervan is het huidige onduidelijke aanbod voor reizigers van zowel Bravoflex en Taxbus ov, naast elkaar.¹ Vereenvoudiging van het aanbod draagt bij aan begrijpelijkheid en daarmee het gebruik van publieke mobiliteit. Door openbaar vervoer en deelmobiliteit als één vervoerssysteem weg te zetten, ontstaat een overzichtelijk en herkenbaar systeem wat de aantrekkelijkheid vergroot.

¹ In 2026 geldt dat Bravoflex vraagafhankelijk openbaar vervoer is van halte naar knooppunt op initiatief van de provincie. Taxbus ov is vraagafhankelijk aanvullend openbaar vervoer van deur tot deur op initiatief van de gemeente.





4.2 Wat: één netwerk voor iedereen

Het fijnmazige vervoersnetwerk van Helmond bestaat uit vier lagen die elkaar versterken en samen een toegankelijk systeem moeten gaan vormen:



Vraagafhankelijk vervoer (Taxbus en Bravoflex)

- Van deur tot deur en/of van halte tot halte/hub.
- Voor iedereen beschikbaar, met speciale aandacht voor ouderen en mensen met een beperking.
- Binnen het nieuwe Taxbuscontract 2026–2034 wordt het systeem samengebracht tot één inclusief netwerk voor Wmo-reizigers én ov-gebruikers.
- De nieuwe digitale reserveringssystemen (app, web, telefoon) zorgen voor eenvoudig boeken, betalen en volgen van ritten.



Lijgebonden wijk/buurtvervoer

- Buurtbussen en wijkshuttles die vaste routes rijden tussen wijken, voorzieningen en stations.
- Belangrijke schakel tussen flexvervoer en het hoofd-ov.



Vrijwilligers- en maatschappelijk (doelgroepen)vervoer

- Doelgroepenvervoer voor mensen met indicatie.
- Een dienst als ANWB AutoMaatje biedt een vangnet voor mensen die vaak minder mobiel zijn.



Deelmobiliteit

- Deelauto's en deelfietsen maken deel uit van het totale netwerk en zijn onderdeel van de Strategie Deelmobiliteit (2025).
- Deelfietsen fungeren als schakel tussen stations/hubs en de voordeur van bestemming en vice versa, vooral voor korte ritten en duurzame overstappen.
- De deelauto kan een alternatief bieden voor mensen zonder eigen privéauto wanneer de fiets en ov geen optie zijn.

Samen vormen deze vier pijlers één inclusief en adaptief mobiliteitssysteem: één netwerk, meerdere modaliteiten, afgestemd op de gebruiker.

4.3 Hoe: van losse diensten naar één samenhangend systeem

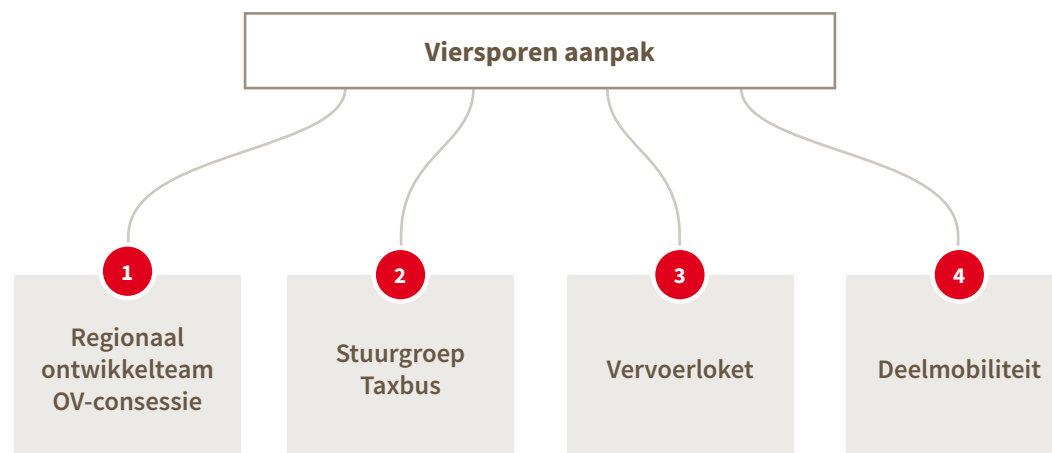


Voor de reiziger zou er naast de (privé-) auto en fiets een herkenbaar aanbod van publieke mobiliteit moeten zijn. Daar ligt echter nog een grote opgave, omdat veel aanbod nu nog afzonderlijk is ingericht. Dit geldt met name voor aanbod van fijnmazig vervoer: verantwoordelijkheden, budgetten en rollen zijn nog sterk versnipperd, zowel binnen als buiten de gemeente.

Gezien het belang van een fijnmazig ov-netwerk voor de stad Helmond pakt de gemeente een proactieve rol om samen met stakeholders de fijnmazige vervoersdiensten door te ontwikkelen tot één integraal systeem van publieke mobiliteit (dit in lijn met de rijksbrede verkenning *Sturing geven aan publieke mobiliteit*). De gemeente Helmond stelt hier intern een projectteam voor aan om dit de komende jaren te coördineren. Vertrekpunt daarbij is het bestaande aanbod van de vraagafhankelijke vervoersdiensten Taxbus en Bravoflex. Voor de reiziger moet het één systeem worden. Stapsgewijs moet ov en doelgroepenvervoer beter integreren. Net zoals regulier openbaar vervoer willen we ook het aanbod van vraagafhankelijke vervoersdiensten samen met deelmobiliteit overzichtelijk presenteren in de alom bekende reisplanners, zodat de reizigers alle mogelijkheden krijgen in één overzicht. En dat geldt ook voor het reserveren en boeken van een rit.

Om te groeien naar één samenhangend, inclusief en toekomstbestendig fijnmazig vervoerssysteem werkt de gemeente Helmond vanuit vier ontwikkelsporen.

Deze sporen verbinden beleid, uitvoering en innovatie en vormen samen de weg naar een geïntegreerde mobiliteitsketen voor de reiziger: één netwerk, één systeem.



1 OV-concessie en regionaal ontwikkelteam

Het eerste spoor is actieve deelname van Helmond in het regionale ontwikkelteam van de ov-concessie Zuid-oost-Brabant, onder regie van de provincie. Helmond vervult hierin een proactieve rol door:

- te sturen op een naadloze aansluiting tussen het hoofd-ov (bus, trein) en het fijnmazige netwerk (Taxbus, Bravoflex, deelmobiliteit en vrijwilligersdiensten);
- stedelijke en sociale belangen in te brengen (zoals fijnmazige verbindingen naar hubs, en bestemmingen);
- pilots te initiëren die aansluiten op de Helmondse opgaven rond vergrijzing en digitalisering.

De ov-concessie vormt zo een solide hoofdnetwerk waar andere vervoersvormen aan gekoppeld worden. Door deelname aan het ontwikkelteam kan Helmond invloed uitoefenen op de dienstregeling en integratie met aanvullende systemen. Belangrijk hierbij is het samen organiseren van soepele schakelruimte tussen lijngebonden en vraaggestuurd vervoer. Wanneer er veel vraaggestuurd vervoer is op een bepaalde relatie kan hier een vaste lijn ontstaan en andersom: bij weinig vraag kan een vaste lijn omgezet worden naar vervoer op afroep.

2 Stuurgroep Taxbus: één netwerk voor iedereen

De tweede ontwikkellijn is de deelname van Helmond in de Stuurgroep Taxbus. Hier wordt beleidsontwikkeling aangescherpt rond doelgroepenvervoer en vraagafhankelijk ov door data-analyse, klantinzichten, trends, kostenontwikkeling etcetera.

Helmond heeft hier een dubbele rol:

- als beleidsontwikkelaar binnen de regio, waar sociale mobiliteit en efficiëntie samenkomen;
- als proeftuin waarin vernieuwingen worden getest, zoals:
 - verdere integratie van Wmo- en ov-(flex)ritten;
 - nadrukkelijk kijken naar mogelijkheden van koppeling met vrijwilligersvervoer (nieuwe initiatieven en bestaande zoals ANWB-automaatje);
 - kijken naar mogelijke koppeling met bedrijfsvervoer in combinatie met werkgeversaanpak;
 - uitvoering van het programma Blijf Mobiel Helmond, dat inwoners helpt zelfstandig te reizen;
 - pilots rond digitale reservering, data-analyse en tariefdifferentiatie binnen de innovatieruimte van het contract;
 - testen van zelfrijdend ov, zie voor meer informatie hoofdstuk 6 'Innovatie'.

Helmond werpt zich op als proeftuin binnen de regio, waarbij kennis en resultaten ook weer terugvloeien naar de Taxbusorganisatie.



Zo groeit de Taxbusorganisatie uit tot een samenwerkend netwerk waarin publieke mobiliteit continu wordt verbeterd.

Binnen deze stuurgroep kan Helmond het gesprek initiëren over de samenvoeging van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer, in lijn met de landelijke *Verkenning Publieke Mobiliteit (IenW, 2025)*. Zo wordt Taxbus niet langer gezien als sociaal vangnet, maar als volwaardig en inclusief onderdeel van het ov-systeem.

Blijf Mobiel Helmond

Het programma Blijf Mobiel Helmond (vanaf 2026) ondersteunt inwoners bij het zelfstandig gebruiken van mobiliteitsopties.

Belangrijkste activiteiten:

- Voorlichtingscampagnes via wijknetwerken en bibliotheken.
- Ervaringsreizen en digitale vaardigheids-trainingen.
- Vrijwillige ov-ambassadeurs en gidsen in de wijken.
- Monitoring van zelfredzaamheid en gebruikdata.

3 Vervoerloket: mobiliteit vanuit de samenleving

Het derde spoor ligt binnen de sociale mobiliteit zelf: een Helmonds vervoerloket in samenwerking met lokale partners voor inwoners en initiatiefnemers van vrijwilligersvervoer. Onderdelen uit het programma *Blijf Mobiel Helmond* kunnen hier een structurele plek krijgen.

De functie van het vervoerloket is meervoudig:

1. Informatiepunt voor inwoners om uitleg te krijgen over mogelijkheden van publieke mobiliteit in Helmond en verwijzen naar het juiste vervoermiddel (Taxibus, deelmobiliteit, ov, vrijwilligersinitiatief) en het koppelen aan *Blijf Mobiel Helmond*.
2. Informatiepunt voor initiatieven vanuit de samenleving gericht op sociaal vervoer: ondersteunen bij organisatievragen, tips, aanvraag van subsidie en opstellen van een gedegen plan van aanpak.

4 Deelmobiliteit: het flexibele scharnier tussen voordeur en hub

De vierde ontwikkellijn is de Strategie Deelmobiliteit (2025), waarin Helmond nadrukkelijk opdrachtgever en regisseur is. Deelmobiliteit vormt het flexibele schakelpunt tussen de voordeur en de ov-hub of station (en v.v.). Het zou mooi zijn als het op termijn lukt om deelmobiliteit in elke wijk beschikbaar, betaalbaar en betrouwbaar te maken, niet als commerciële dienst, maar als publiek ondersteunde voorziening.

Door afspraken te maken met aanbieders over sociale tarieven, spreiding en toegankelijkheid, kan deelmobiliteit een inclusieve schakel in het mobiliteitsnetwerk worden. De (on)mogelijkheden hiervoor moeten nog verkend worden. We werken hierin samen met Eindhoven om tot een gezamenlijke deelmobiliteit concessie te komen.

Helmond kan de regie voeren door:

- deelmobiliteit te koppelen aan hubs en haltes;
- één digitaal platform te faciliteren voor reservering en betaling;
- eisen te stellen aan toegankelijkheid, veiligheid en data-uitwisseling.

Zo ontstaat een integraal systeem van deelbare mobiliteit dat naadloos aansluit op het openbaar vervoer.

Proeftuin Helmond, doen, leren, verbeteren

De ontwikkelopgave voor het aanbod van fijnmazig vervoer vraagt om een flexibele aanpak. Samen met stakeholders willen we stap voor stap toegroeien naar een integraal en duurzaam aanbod van publieke mobiliteit.

Helmond heeft regionaal, nationaal en internationaal een status opgebouwd als City of Smart Mobility en Living Lab (proeftuin). Met publieke mobiliteit gaan we een nieuwe uitdaging aan, met als doel om een beter mobiliteitsaanbod te bieden voor onze eigen inwoners en bezoekers (inclusief werknemers) aan Helmond.

Aan de hand van leervragen zullen we de komende jaren extra aandacht hebben voor onderzoek en monitoring. Op basis hiervan zal het aanbod de komende jaren worden doorontwikkeld. Het is belangrijk om de reiziger daarin optimaal mee te nemen. Dit doen we onder andere via een op te richten platform publieke mobiliteit (zie hoofdstuk 6), het programma *Blijf Mobiel* en actieve communicatie via diverse kanalen.

Financiering

Het fijnmazig vervoer bestaat op dit moment uit verschillende vervoersvoorzieningen met eigen financiering (vanuit gemeente, provincie, private partijen en reizigersopbrengsten). Op korte termijn verandert dit niet. In de doorontwikkeling naar één geïntegreerd fijnmazig vervoerssysteem wordt wel onderzocht hoe ook de financiering zich moet ontwikkelen.

Samenvatting

Het fijnmazige vervoerssysteem van Helmond zorgt dat iedereen bereikbaar blijft ongeacht leeftijd, inkomen of beperking. Het verbindt mensen met voorzieningen, wijken met hubs, en de stad met de regio. Door innovatie, samenwerking en inclusieve ondersteuning groeit fijnmazig vervoer uit tot de sociale verbindingslaag van het Helmondse mobiliteitssysteem.

5. Naadloze aansluiting: mobiliteitshubs

5.1 Waarom: de overstap als sleutel tot groei

Overstappen tussen verschillende vervoersoorten moet vanzelfsprekend, snel en comfortabel zijn. Alleen dan kan een ketenreis een aantrekkelijk alternatief zijn voor een reis met de (eigen) auto. Dit overstappen wordt gefaciliteerd op bestaande stations, haltes en nieuwe *mobiliteitshubs*. Een ‘*mobiliteitshub*’ is een goed ingerichte overstaplocatie waar verschillende vormen van vervoer samenkomen. Deze kunnen variëren in grootte en functie.

De Helmondse hubaanpak is vastgelegd in de *Strategie Hubs (2025)*: hubs dragen bij aan een gezonde, duurzame en economisch vitale stad. Ze maken de stad beter bereikbaar voor iedereen, versterken de samenhang met de regio en ondersteunen de groei van Brainport Oost.



5.2 Wat: een Helmonds hubnetwerk

Helmond ontwikkelt een hiërarchisch en herkenbaar netwerk van hubs, gebaseerd op de zes hubtypen uit de Hubstrategie en vier bouwstenen die samen het fundament vormen.

Helmondse hubtypologie

1. (Inter)nationale ‘knoop’ – Station Helmond Centrum

De spil in het stedelijk en regionaal ov-netwerk, waar trein, (H)OV-bus, fiets en deelmobiliteit samenkomen. Het station is tevens het visitekaartje van de stad, met een hoogwaardige verblijfsruimte, voorzieningen en directe verbindingen naar de binnenstad.

2. Brainporthub A67-Oost

Een regionale transferlocatie waar (auto)reizigers overstappen op HOV of deelmobiliteit richting de bedrijventerreinen (zoals Hightech Campus, ASML en het te ontwikkelen regionaal bedrijventerrein Brainport Oost, of overstappen voor een bezoek aan de binnenstad van Eindhoven of Helmond.

3. Stadsrandhub Brouwhuis

Belangrijke hub aan de oostzijde van Helmond om forenzen en bezoekers aan de stad (ook richting Eindhoven en verder), komende vanaf de N279 en N270, te laten overstappen op de trein. Tevens ook een belangrijke functie voor omliggende woonwijken, bedrijven en onderwijsinstellingen.

4. Stedelijke hubs – Brandevoort en 't Hout

Binnenstedelijke ov-knooppunten met focus op omliggende wijken en het bedrijventerrein (met ook onderwijsvoorzieningen) Groot Schooten/Automotive Campus. In voor- en natransport wordt voorzien, evenals goede stallingsvoorzieningen. Ze verbinden wonen, werken en onderwijs en ondersteunen de verdichting rondom de stations.

5. Wijkhubs

Kleinschalige overstappunten binnen woongebieden, waar deelauto's, deelfietsen en vraagafhankelijk vervoer beschikbaar zijn. Ze versterken de fijnmazige laag uit hoofdstuk 4 (*"Iedereen bereikbaar"*) en maken duurzame mobiliteit bereikbaar voor elke Helmonder. Ook op bedrijventerreinen, campussen en zorgclusters kunnen specifieke wijkhubs ontwikkeld worden met specifieke functies: poolauto's, elektrische busjes of cargobikes voor personeel en bezoekers.

6. Buurthubs

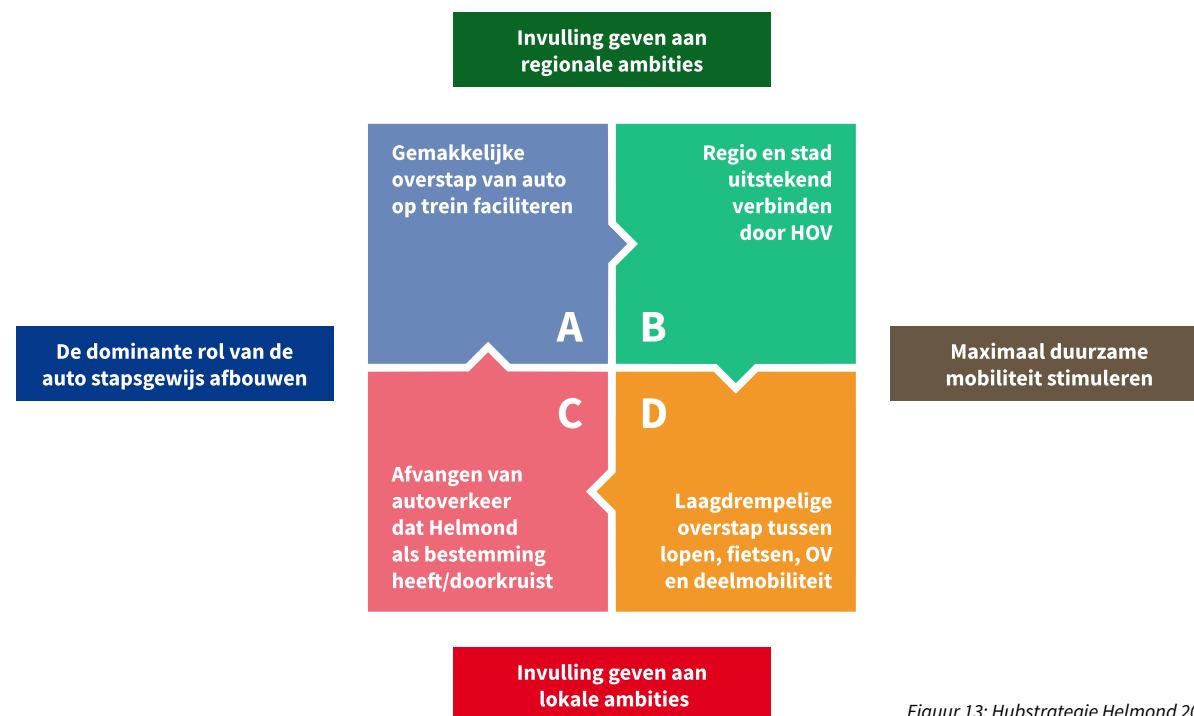
De kleinste schakel, geïntegreerd in de wijkstructuur of bij voorzieningen als winkelcentra en scholen. Hier ligt de nadruk op lopen, fietsen en deelmobiliteit.

Vier bouwstenen als fundament

De hubontwikkeling volgt de bouwstenen uit de Hubstrategie:

- A. Gemakkelijke overstap van auto op trein (Brouwhuis);
- B. Sterke verbinding van regio en stad via (H)OV (Station Centrum, HOV-assen);
- C. Afvang van autoverkeer aan de stadsrand (Brouwhuis, A67-hub);
- D. Laagdrempelige overstap tussen lopen, fietsen, ov en deelmobiliteit (wijk- en buurthubs).

Samen zorgen zij voor een evenwichtige verdeling van functies, waarbij de nadruk per locatie verschilt, maar de herkenbare Helmondse hub-signatuur behouden blijft: duurzaam, inclusief en toekomstbestendig.



Figuur 13: Hubstrategie Helmond 2025

6. Organisatie, innovatie en gedrag

Samen leren, vernieuwen en beïnvloeden

Nadat Helmond in 1976 was aangewezen als groeistad en de jaren erna fors is geroeid, is de stad in 2025 (opnieuw) aangewezen als grootschalige woningbouwlocatie.

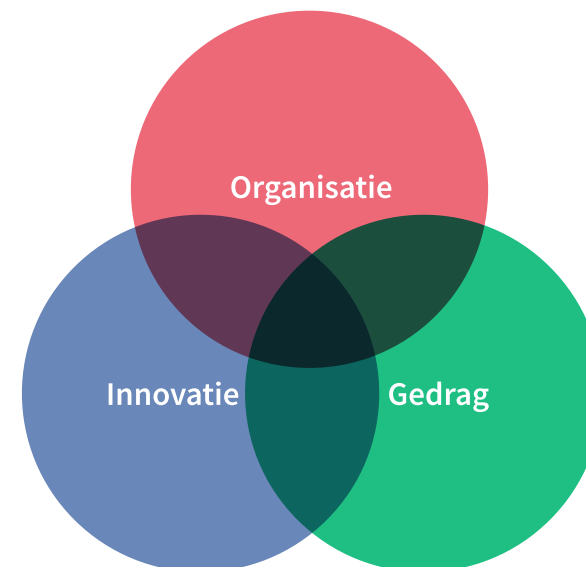
Onder aanvoering van de economische ontwikkeling staat de regio voor een brede schaa sprong met fors meer woningen, arbeidsplaatsen, voorzieningen en dus ook verkeersbewegingen.

Dit vraagt de komende jaren veel van de gemeente, maar zeker ook van onze inwoners en ondernemers. Om de schaa sprong en de groei van de stad te ondersteunen, is een organisatie nodig die wendbaar, lerend en samenwerkend is. En in de samenleving zal meer ov-gebruik meer de norm worden.

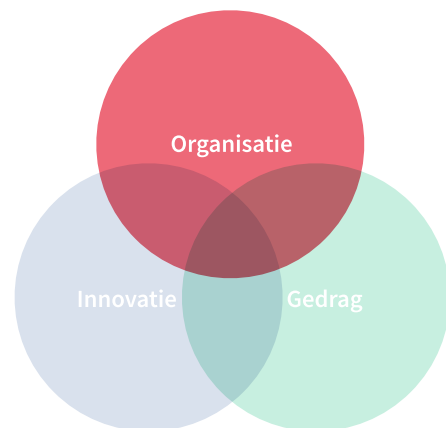
De *Mobiliteitsvisie Helmond 2040* en de *Strategie Verplaatsingsgedrag (2025)* benadrukken dat gedrag de grootste maar ook de lastigste knop is om aan te draaien. Mensen blijven vaak reizen zoals ze gewend zijn, ook als er betere alternatieven komen. Nieuwe infrastructuur, hubs en hoogwaardige ov-lijnen hebben pas effect als inwoners, bezoekers en werknemers daadwerkelijk andere keuzes gaan maken.

Daarom richt Helmond zich op een drieslag van organisatiekracht, innovatie en gedragsverandering. Deze versterken elkaar:

- **Organisatie** zorgt voor regie, samenwerking en continuïteit.
- **Innovatie** versnelt vernieuwing en maakt duurzame keuzes aantrekkelijk.
- **Gedrag** bepaalt of de transitie echt slaagt.



6.1 Organisatie



De regie op openbaar vervoer is versnipperd. Het ministerie en de provincie zijn de vervoerautoriteiten (resp. trein en bus) en de gemeente is wegbeheerder. Als het gaat om fijnmazig vervoer, in de vorm van vraagafhankelijk vervoer en deelmobiliteit, zijn er meer stuurmogelijkheden voor de gemeente. Het totale speelveld van publieke mobiliteit vraagt dus om verschillende rollen van de gemeente.

Samenwerken, positioneren, lobbyen

Ten aanzien van trein en bus zoeken we nadrukkelijk de samenwerking met omliggende gemeenten, regio, provincie(s) en rijk. We moeten onze ambities op elkaar afstemmen en hier onze gezamenlijke lobby op richten. Een mooi voorbeeld hiervan is de gezamenlijke lobby van de regio voor het stedenbaanconcept op het spoor.

Daarbij geldt dat 1) ruimtelijke ontwikkelingen en 2) mobiliteit, met de schielsprong in het achterhoofd, meer dan ooit als één integrale opgave opgepakt moeten worden. De integrale aanpak helpt ons ook om provincie en rijk te overtuigen van de noodzaak voor meer financiële middelen voor het ov in Helmond en regio.

Verbinden en betrekken

Lokaal gaan we de verschillende doelgroepen in de stad betrekken bij de stapsgewijze doorontwikkeling van het openbaar vervoer in Helmond.

Hiervoor richten een **Platform Publieke Mobiliteit Helmond (PPMH)** op. In dit platform nodigen we vertegenwoordigers van belangrijke partners, organisaties en adviesorganen uit om deel te nemen. Denk bijvoorbeeld aan een brede vertegenwoordiging van onze inwoners (via wijkraden, belangenorganisaties voor ouderen en gehandicapten), ondernemers (van bedrijventerreinen en winkelcentra), onderwijsinstellingen (middelbaar en beroepsonderwijs) en belangrijke voorzieningen in de stad (zoals ziekenhuis en theater) en niet te vergeten de reiziger zelf (via het Reizigersoverleg Brabant).

Doelen van dit platform:

- Samen met de stad het fijnmazige vervoer in Helmond doorontwikkelen. Centraal daarin staat de ontwikkelopgave om openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, bedrijfsvervoer en vrijwilligersvervoer samen met deelmobiliteit te integreren in één aantrekkelijk, inclusief en vraagafhankelijk vervoerssysteem dat aansluit op de verschillende behoeften van de reiziger.
- De stem van de Helmondse ov-belangen sterker maken richting ov-autoriteiten en vervoerders.
- Via de achterban van de verschillende vertegenwoordigers de doelgroepen gericht benaderen.
 - Om ontwikkelingen, campagnes en acties te communiceren.
 - Om het gebruik te monitoren en gebruikservaringen te toetsen.

Zo wordt publieke mobiliteit niet alleen ontworpen vóór de stad, maar vooral samen mét de stad.

Platform Publieke Mobiliteit Helmond:

Het participatieplatform om stapsgewijs met de stad toe te werken naar een beter aanbod en meer gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Exploiteren, realiseren en beheeren

Het organiseren van openbaar vervoer is primair de verantwoordelijkheid van de vervoersautoriteiten (ministerie en provincie). De gemeente is en blijft formeel wegbeheerder en is dan ook verantwoordelijk voor de realisatie en onderhoud van infrastructuur (denk aan bushaltes, doorstromingsmaatregelen bij verkeerslichten of een busbaan). Echter onder aanvoering van de schaa sprong en de noodzakelijke mobiliteitstransitie wil de gemeente investeren in een kwaliteitsslag van het fijnmazig vervoer (vraagafhankelijk vervoer en deelmobiliteit). Naast doelgroepenvervoer exploiteert de gemeente dus andere vormen van fijnmazig vervoer die voor iedereen beschikbaar zijn. En ook zullen gerichte bijdragen aan bus en trein worden overwogen om de mobiliteitstransitie te versnellen.

Lokaal regie voeren

Helmond vervult de regierol in de lokale uitvoering van het (sub)regionale OV-wensbeeld. De gemeente bewaakt de samenhang tussen spoor, bus, hubs, deelmobiliteit en fijnmazig vervoer en zorgt dat deze onderdelen elkaar versterken. Dit alles in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen en in lijn met de mobiliteitsvisie Helmond 2040. De regie is ingebed in de doorlopende planlijn van visie – strategie – agenda – uitvoering. Binnen die lijn wordt beleid continu getoetst op gedragseffecten: wat willen we dat reizigers gaan doen, en hoe draagt het beleid daaraan bij?

Monitoren en leren

We gaan de inrichting en het gebruik van publieke mobiliteit (PM) in Helmond actief monitoren met behulp van een jaarlijkse PM-monitor en we analyseren aan de hand van leervragen. Dit monitoren en analyseren stelt ons in staat om de adaptieve strategie te laten meegroeien met de ontwikkelingen in de stad en met de wensen en het mobiliteitsgedrag van de gebruikers. De doorontwikkeling van ov is immers geen lineair traject, maar een leerproces waarin we regelmatig toetsen of de gekozen maatregelen bijdragen aan de doelen uit de Mobiliteitsvisie Helmond 2040.

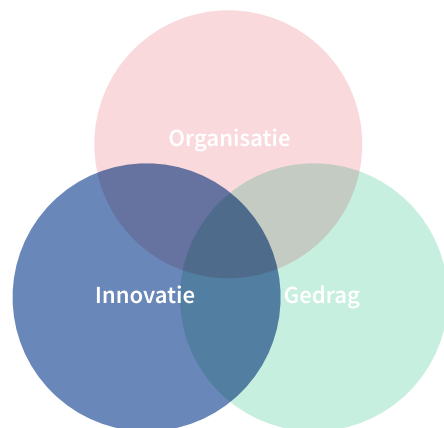
Helmond richt zich op drie samenhangende dimensies: systeemprestaties, gedrag en beleving. We monitoren niet alleen de inrichting en uitvoering op straat en het gebruik van trein, bus, en fijnmazig vervoer, maar kijken ook nadrukkelijk naar het daadwerkelijke reisgedrag van inwoners en bezoekers. Hoe bewegen mensen zich? Welke keuzes maken ze? En hoe ervaren ze het ov-systeem? Dit maakt duidelijk of de transitie daadwerkelijk leidt tot ander verplaatsingsgedrag en een groeiend vertrouwen in publieke mobiliteit.

De gegevens komen uit bestaande bronnen zoals concessie-data van vervoerders, tellingen, de mobiliteitscentrale (Taxbus), regionale monitors en reizigeronderzoeken. Daarnaast leveren pilots, campagnes en digitale platforms actuele inzichten in gebruik en gedrag. Door deze gegevens te combineren ontstaat één

Helmondse PM-monitor, die jaarlijks wordt geactualiseerd en gekoppeld aan het Meerjarig Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (MUM). Zo kan snel worden bijgestuurd in projecten, communicatie of dienstverlening wanneer resultaten achterblijven of kansen ontstaan.

Monitoren vindt plaats in nauwe samenwerking met alle relevante partners binnen Helmond, provincie, MRE-regio, subregio Oost, Taxbus, en Brainport Bereikbaar. Resultaten worden gedeeld en gebruikt om nieuwe stappen in de strategie te onderbouwen. Op die manier ontwikkelt Helmond een lerende uitvoeringspraktijk: meten, begrijpen en verbeteren gaan hand in hand. Monitoring is daarmee geen sluitstuk, maar een vast onderdeel van het dagelijks werken aan een toekomstbestendig, mensgericht en adaptief ov-systeem.

6.2 Innovatie



Helmond wil ruimte bieden aan nieuwe technologieën en concepten.

Technologieën

De Stad heeft zich door de jaren heen ontwikkelt als 'City of Smart Mobility' en heeft daarmee internationaal aanzien verworven. Samen met het bedrijfsleven, overheden, onderwijs- en kennisinstellingen (en ook onze inwoners betrekken we) nemen we actief deel aan (Europese en nationale) projecten om het openbaar vervoer in Helmond te vernieuwen. Eén van de speerpunten waar Helmond op inzet is zelfrijdend openbaar vervoer. Dit vooral ook in combinatie met de doorontwikkeling van kleinschalig vraagafhankelijk vervoer (minibussen/shuttles).

Zelfrijdend openbaar vervoer biedt kansen voor het fijnmazige vervoer in Helmond. De verwachting is immers dat op termijn exploitatiekosten aanzienlijk verminderd kunnen worden en het tekort aan chauffeurs kan worden opgelost.

Om trein, bus, vraagafhankelijk vervoer en deelmobiliteit als één complementair systeem van publieke mobiliteit aan de reiziger aan te bieden is er nog een flinke slag nodig. Belangrijk daarbij zijn digitale platforms waarop de reiziger snel en overzichtelijk informatie wordt aangeboden over de vervoersmogelijkheden, maar ook het makkelijk kunnen reserveren en betalen van de rit zelf. Het is belangrijk dat dergelijke platforms bij voorkeur nationaal worden uitgerold via nieuwe

of bekende reisplanners (zoals die van NS, Ov9292 en google maps). Helmond ondersteunt deze ontwikkeling.

Nieuwe concepten (mede mogelijk gemaakt door technologische ontwikkelingen)

Helmond kijkt met open vizier naar nieuwe concepten die de stad beter bereikbaar en leefbaar kunnen maken. Zoals in hoofdstuk 4 is aangegeven, zet de gemeente in op het proactief toewerken naar een samenhangend, inclusief en toekomstbestendig fijnmazig vervoerssysteem in Helmond. Dit in lijn met de nationale ambitie gericht op fijnmazig vervoer (publieke mobiliteit 2.0).

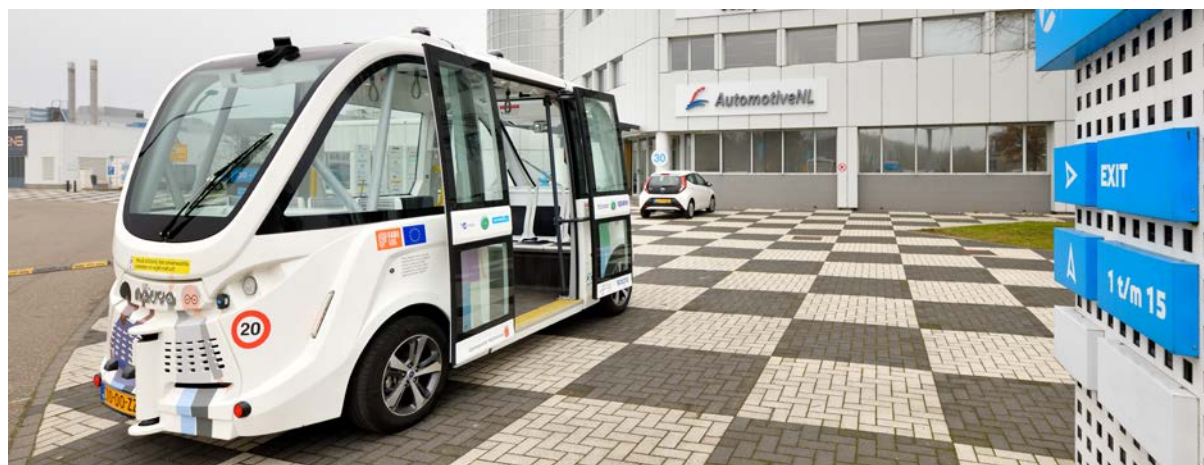


Foto van het EU project FABULOS met praktijkproef in Helmond tussen station Brandevoort en Automotive Campus (2020-2021)

Definitie publieke mobiliteit 1.0 en 2.0	
1.0 Effectief, toegankelijk en inclusief	2.0 Verbreding
Integratie vervoersvormen met overheidsfinanciering	Deelmobiliteit
Voor alle reizigersgroepen	Vrijwilligersvervoer
Vraagafhankelijk	Private initiatieven
Aansluiting op dikke lijnen/stations	Coöperaties
Ruim aanbod van 's ochtends tot 's avonds laat	
Optimaliseren bereikbaarheid voorzieningen	

Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken hoe het vervoer slimmer georganiseerd kan worden en wat de optimale balans is tussen enerzijds het systeem zo flexibel en betaalbaar mogelijk af te stemmen op de verschillende behoeften van de reizigers en anderzijds het systeem zo efficiënt mogelijk in te richten zodat het ook betaalbaar blijft voor de aanbiedende partijen.

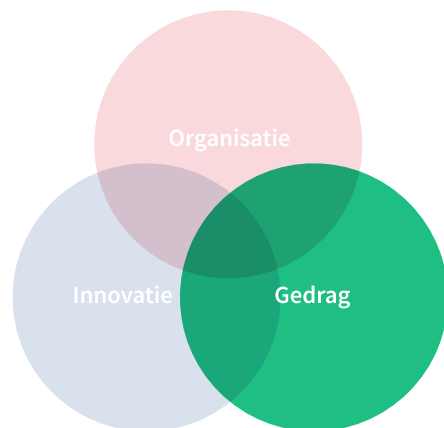
We onderzoeken dus ook hoe we vraagafhankelijk vervoer effectiever en efficiënter kunnen maken. Bijvoorbeeld met dynamische tarieven die reizigers beter spreiden in tijd en ruimte, zodat de zitplaatsen in het voertuig beter benut worden. Dit kan ook met flexibele opstapplaatsen die reizigers de mogelijkheid bieden om bij een halte, centrale hub óf thuis voor de deur (tegen een extra vergoeding) opgehaald te worden.

Proeftuin

Helmond als City of Smart Mobility beproeft nieuwe technologieën en concepten voor openbaar vervoer. Afhankelijk van de innovatie kan dit op afgebakend terrein (bijvoorbeeld op de Automotive Campus) of in de openbare ruimte. We nemen inwoners en ondernemers waar mogelijk hier actief in mee, zodat ze kunnen bijdragen aan en ook zelf kunnen profiteren van de ontwikkelingen.

Innoveren en beproeven betekent ook leren en verbeteren. Op basis van conclusies en aanbevelingen doen we aanpassingen. Dat vraagt om goede communicatie met de reiziger. Onze leerervaringen delen we ook met (boven)regionale partners zodat succesvolle innovaties kunnen worden opgeschaald.

6.3 Gedrag



Menselijk gedrag is bepalend in de mobiliteitstransitie. Daarom is gedrag een volwaardig beleidsveld, ingebed in de organisatie en uitvoering. De Strategie *Verplaatsingsgedrag* biedt hierbij het kader: door gedragkennis vroegtijdig te integreren in ontwerp en uitvoering worden maatregelen effectiever en geloofwaardiger.

Concreet betekent dit:

- Elke nieuwe maatregel krijgt een gedragscheck: welk gedrag willen we stimuleren en sluit het ontwerp daar goed op aan?
- Gedragsinzichten worden toegepast bij herinrichting van stationsgebieden en hubs, communicatie over nieuwe lijnen, fijnmazig vervoer en de introductie van deelmobiliteit.
- Campagnes en pilots richten zich op doelgroepen met maatwerk: forensen, scholieren, bezoekers, senioren of werkgevers. Een voorbeeld: de *Blijf mobiel* campagne gericht op senioren.
- De gemeente beschikt over een gedragsadviseur mobiliteit die beleid, communicatie en uitvoering ondersteunt met gedragswetenschappelijke kennis.
- Informatie in begrijpelijke taal en via meerdere kanalen;
- Proefpassen, beloningsacties en persoonlijke begeleiding om reizigers kennis te laten te maken met de mogelijkheden;
- Werkgevers, onderwijsinstellingen en zorgorganisaties worden actieve partners in duurzaam reisgedrag. Denk aan actief personeelsbeleid gericht op de mobiliteitstransitie (via de werkgeversaankpak) en het uitvoeren van gezamenlijke promotiecampagnes voor ov. Gedragsverandering lukt immers beter als sociale normen en collectieve afspraken het gewenste gedrag ondersteunen.

De kern: gedrag wordt niet achteraf beïnvloed, maar vanaf de start meegenomen als ontwerprichtlijn.

Samenvatting

Organisatie, innovatie en gedrag vormen samen de motor van de Helmondse OV-strategie. Helmond bouwt aan een adaptieve organisatie die leert, innoveert en gedragsinzichten toepast in beleid en uitvoering. Dat doen we samen met en voor de stad. Zo werken we aan een toekomstbestendig ov-systeem waarin de Helmonder niet alleen kan, maar ook wil kiezen voor openbaar vervoer.

7. Financiering

De schaa sprong in Helmond en regio kan niet zonder een mobiliteitstransitie en dus moeten we ook meer gaan reizen met het openbaar vervoer. Dit is alleen realistisch als het aanbod ook voldoende aantrekkelijk is voor de reiziger én in samenhang met flankerende maatregelen. Met name voor trein en bus gaat het om grote bedragen, zowel voor infrastructuur als exploitatie. Huidige budgetten van het ministerie en provincie voor trein en bus, maar ook Helmondse budgetten voor infrastructurele aanpassingen zijn nu niet toereikend en dus moet er meer geld beschikbaar komen. Dit hoeft niet van vandaag op morgen maar moet gefaseerd (en in hetzelfde tempo) als de ontwikkeling van de stad en regio beschikbaar komen. Zoals in voorgaande hoofdstukken is toegelicht vraagt dit om een gezamenlijke en gerichte lobby, waarbij we ruimtelijke ontwikkelingen en noodzakelijke investeringen in mobiliteit als één en dezelfde opgave beschouwen.

Op lokaal niveau liggen er meer mogelijkheden om als stad zelf vervoer aan te bieden of aantrekkelijker te maken (bijvoorbeeld goedkoper ov). In Helmond zijn reeds verschillende vormen van vraagafhankelijk vervoer beschikbaar en daar zijn in de begroting structureel middelen voor gereserveerd. Meer gebruik van fijnmazig vervoer vraagt ook om meer budget, (bijvoorbeeld via een gemeentelijk mobiliteitstransitiefonds). En ook hier geldt dat dit niet van vandaag op morgen moet, maar moet meegroeien met het toenemende gebruik. Door de verschillende vormen van vraagafhankelijk vervoer slimmer in te regelen en gebruik te maken van technologische ontwikkelingen kan het vervoer zowel beter aan de wensen van de reiziger voldoen als ook efficiënter ingeregeld worden waardoor de kosten voor aanbieders minder hard stijgen dan het gebruik.

Cofinanciering vliegen we tweeledig aan. Enerzijds in de vorm van ‘subsidies’ om projecten gericht op experimenten en doorontwikkeling mogelijk te maken. Deze vorm van cofinanciering benutten we optimaal en van regionaal tot op Europese schaal. De tweede vorm van cofinanciering richt zich op slimme en gezamenlijke financiering van vervoersdiensten. We zoeken actief naar kansen voor publiek-private samenwerking en financiering. Waar we vanuit verschillende belangen en bronnen elkaar kunnen versterken in het aanbieden en stimuleren van publieke mobiliteit, zetten we in op samenwerken en samen financieren om het vervoerssysteem zo efficiënt mogelijk te organiseren voor zowel de reizigers als aanbiedende partijen. Een voordeel van gedeeld eigenaarschap is de verhoogde kans op meer gebruik en een betere benutting, omdat het vervoerssysteem dan meer gevoeld wordt als een gedeelde verantwoordelijkheid.

Voor de strategie op zichzelf is geen aparte financiering nodig. Wel is dat nodig voor de verschillende productstappen ten aanzien van trein, bus en fijnmazig vervoer (van exploitatie en infrastructuur tot onderzoek en campagnes). De productstappen worden gefaseerd omgezet naar concrete activiteiten en op dat moment opgenomen in ons adaptieve uitvoeringsprogramma: het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (MUM). Dit programma biedt een totaaloverzicht van mobiliteitsgerelateerde activiteiten met tijdsplanning. Op moment van voorbereiding (plan van aanpak) van activiteiten en maatregelen wordt ook de financiering uitgewerkt.

8. Vertaling naar agenda

In deze strategie is de ‘*stip op de horizon*’ uit de mobiliteitsvisie op het gebied van openbaar vervoer verder uitgewerkt in meer concrete beleids- en ontwerpprincipes.

In de onderstaande tabel zijn deze samengevat in de voornaamste productenstappen:

Overkoepelende productstappen op weg naar openbaar vervoer 2040	
Trein	Agenda
Van 2 naar 4 IC treinen, waarvan 2 doorrijden tot Düsseldorf/Hamm.	2027, 1x/uur internationale verbinding 2035, 2x/uur internationale verbinding
Van 2 naar 4 sprinters per uur (en in daluren minimaal 2 sprinters).	2035 (2030)
Modernisering en integratie van stationsomgevingen in gebiedsontwikkelingen.	2026-2040
Bus	Agenda
Helmond en Subregio Oost aantakken op HOV-netwerk van de Brainportregio en omgeving.	2029-2040
Streeklijnen aanvullend op en in samenhang met het HOV-netwerk doorontwikkelen.	2029-2040
Ontwikkelopgave voor stadslijnen in relatie tot kansen die regionale buslijnen en fijnmazig vervoer bieden voor de stad.	2026-2030
Fijnmazig vervoer	Agenda
Toewerken naar een aantrekkelijk, inclusief, vraagafhankelijk vervoerssysteem dat aansluit op de verschillende behoeften van de reiziger.	2026-2030
Overkoepelend	Agenda
Oprichten van het participatieplatform Publieke Mobiliteit Helmond.	2026
Oprichten vervoerloket voor inwoners.	2027
Jaarlijkse monitor Publieke Mobiliteit.	Vanaf 2026
Integratie van reisinformatie, reserveren en betalen in bestaande en nieuwe apps.	2026-2040

Onder deze productstappen hangen allerlei noodzakelijke tussenstappen die in deze strategie zijn benoemd, veelal in de paragrafen ‘*hoe gaan we dit realiseren*’. Denk daarbij aan tussenstappen en activiteiten zoals: positionering (in boven)regionale beleidsdocumenten, realisatie van benodigde infrastructuur (conform kwaliteitseisen) voor de verschillende ov-lagen, gedragsmaatregelen (inclusief betaalbaarheid) om de reiziger daadwerkelijk te overtuigen om het ov vaker te gebruiken.

Zowel de overkoepelende productstappen als de tussenstappen worden vertaald naar concrete activiteiten in ons adaptieve Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Dit programma geeft een totaaloverzicht van alle mobiliteitsgerelateerde activiteiten met tijdsplanning op basis van een logische volgorde.

Colofon

‘STRATEGIE OPENBAAR VERVOER’
is een uitgave van de gemeente Helmond.

Afdeling: Stedelijk Beleid
Cluster: Mobiliteit

Vormgeving

Buro 7

Fotografie

BC Fotografie

Contact

Adres Huis voor de Stad, Weg op den Heuvel 35
Postbus 950, 5700 AZ Helmond
Telefoon 14 0492 (algemeen)
Internet www.helmond.nl
E-mail gemeente@helmond.nl

16 december 2025

Gemeente Helmond

