

Raadsinformatiebrief

Datum	8 november 2022
Onderwerp	Verkenning Treinstation Helvoirt
Zaaknummer	Z22 - 249493
Documentnr.	UIT/22 - 515869

Inleiding

In ons coalitieakkoord hebben we aangegeven ons in te spannen voor een treinstation in Helvoirt. Deze wens is ook op verschillende momenten kenbaar gemaakt door inwoners zoals bij de participatiemomenten van de Mobiliteitsvisie 2035. We hebben in ons akkoord benoemd een lobby te voeren bij Rijk en provincie, waarbij we zullen aanhaken bij plannen die op dit moment in ontwikkeling zijn. Wij zijn gestart met het voeren van enkele gesprekken en daaropvolgend hebben wij opdracht gegeven om de kansrijkheid van een treinstation in Helvoirt te beoordelen. Wij hebben u eerder dit jaar geïnformeerd over de uitvoering van dit onderzoek en we hebben u een terugkoppeling gegeven van gesprekken die zijn gehouden. Inmiddels is het onderzoek afgerond.

Wij doen u graag de Verkenning Treinstation Helvoirt toekomen en informeren u met deze raadsinformatiebrief over ons standpunt en geven u verdere informatie.

Inhoudelijk

We hebben een extern bureau onderzoek laten uitvoeren. Dit bureau heeft in haar verkenning antwoord gegeven op vragen naar de huidige kwaliteit van het openbaar vervoer in Helvoirt, het aantal treinreizigers dat mogelijk is bij een treinstation Helvoirt, wat consequenties kunnen zijn van de regionale duurzame verstedelijkingsopgave, en of er kansen zijn vanuit een mogelijke lightrail. Hiermee is de kansrijkheid van een lobby naar een treinstation bepaald.

Het onderzoeksbureau geeft duidelijke conclusies ten aanzien van de bereikbaarheid van Helvoirt per openbaar vervoer. Ondanks dat deze beperkt is en om verbetering vraagt zien zij een treinstation niet als doelmatig. De verwachte reizigersstromen hebben een te beperkte omvang. Ook de woningbouwopgave en het feit dat belangrijke bestemmingsgebieden waaronder recreatieve gebieden, en een groot deel van de woonadressen buiten het invloedsgebied van het station vallen, zorgen naar verwachting voor onvoldoende vervoerswaarde. Daarnaast zijn er geen regionale ambities zoals de verstedelijkingsopgave waaruit voldoende noodzaak voor een station blijkt.

Het onderzoek geeft geen inzicht in verwachte kosten van de realisatie van een station en tevens niet in de haalbaarheid van de inpassing van een station in de dienstregeling van de NS. We verwachten forse kosten voor het realiseren van een station en verwachten niet dat, gezien het geringe aantal op- en uitstappers in Helvoirt, NS bereid zal zijn de dienstregeling hierop aan te passen.



Op basis van het onderzoek moeten we helaas constateren dat een lobby naar een treinstation in Helvoirt niet kansrijk is.

Op de kansen voor een lightrailtrein wordt in het rapport niet te diep ingegaan, maar slechts geconstateerd dat plannen hiervoor niet op de agenda staan bij verschillende overleggen. Het college laat daarom een verdiepingsslag maken naar de potentie van een lightrailtrein over bestaand spoor.

De suggestie van het bureau om in te zetten op het verbeteren van de bereikbaarheid per openbaar vervoer begrijpen we op basis van het onderzoeksresultaat. Uit afstemming met Arriva als huidige concessiehouder voor het openbaar vervoer in de regio, blijkt dat het aantal busreizigers van en naar Helvoirt binnen de huidige concessie een uitbreiding van de busdiensten niet rechtvaardigen.

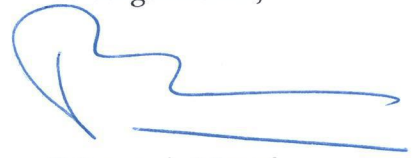
We zien in de toekomst wel kansen in maatwerkoplossingen zoals deze zijn geschetst in het Ambitiedocument Gedeelde Mobiliteit. Hierover hebben we u geïnformeerd met de raadsinformatiebrief van 7 december 2021. Met de Mobiliteitsvisie 2035 sluiten we hierop aan. Het verbeteren van de bereikbaarheid per openbaar vervoer is een regionale opgave waar we ons de komende jaren via samenwerking voor in zullen spannen.

Burgemeester en wethouders van Vught,
de secretaris,

de burgemeester,



W.F.F. Keijzers



R.J. van de Mortel

Bijlage(n):

1. rapportage Verkenning Treinstation Helvoirt

Verkenning Treinstation Helvoirt

Inschatting van kansen en potentie



Inleiding

Helvoirt ligt aan de spoorlijn tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch. Over deze spoorlijn rijdt momenteel alleen een doorgaande intercitytrein. In dit rapport verkennen we de potentie en kansrijkheid van een eventuele lobby voor een treinstation in Helvoirt.

Achtergrond

De gemeente Vught is een groene, landelijke gemeente, gelegen op steenworp afstand van s'-Hertogenbosch. De gemeente heeft een divers landschap, met cultuurhistorische waarden en erfgoed en een sterk groen karakter. Binnen het gemeentelijke grondgebied vallen bijvoorbeeld een deel van de Loonse en Drunense Duinen, een landgoederengordel, beekdalen, een deel van het Van Gogh Nationaal Park en de Zuiderwaterlinie. De gemeente is vooral een woongemeente, met Vught als middelgrote kern, Helvoirt en Cromvoirt als landelijke kernen. De kernen en wijken hebben ieder hun eigen specifieke kenmerken en karakter.

Een treinstation in Helvoirt kan mogelijk een impuls geven aan de bereikbaarheid van Helvoirt en op die manier een verschuiving naar duurzame mobiliteit stimuleren en de N65 ontlasten. Daar komt bij dat het station mogelijk past in een aantal ontwikkelingen die voorzien zijn de komende jaren. De gemeente Vught wil daarom inzicht in de kansrijkheid van een lobby gericht op de daarvoor van belang zijnde stakeholders zoals provincie, Rijk, ProRail, NS.

Aanpak

In deze verkenning richten we ons op vier subvragen om de vraag naar een kansrijkheid van een lobby te kunnen beantwoorden:

1. Wat is de huidige OV-kwaliteit van Helvoirt en hoe draagt een station daar aan bij?
2. Wat is een te verwachten aantal treinreizigers bij een treinstation in Helvoirt?
3. Wat zijn de consequenties van de regionale duurzame verstedelijkingsopgave voor een eventueel treinstation?
4. Wat zijn de kansen voor een treinstation in Helvoirt vanuit de ambitie van een lightrail Tilburg-'s Hertogenbosch?

Deze rapportage

In deze rapportage worden bovenstaande vier vragen achtereenvolgens beantwoord. Daarbij is zowel aandacht voor de huidige situatie als de verwachte toekomstige situatie. De rapportage sluit af met conclusies over de kansrijkheid van een eventuele lobby voor een treinstation in Helvoirt. In deze verkenning is gebruikt gemaakt van onderstaande documenten:

- Startnotitie Omgevingsvisie gemeente Vught;
- Verstedelijkingsstrategie Brabant 2040 (concept) – Een nieuwe koers voor de ontwikkeling van de Brabantse steden en dorpen;
- De Moerasdraak slaat zijn vleugels uit! (concept)– ontwikkelprincipes t.b.v. Verstedelijkingsakkoord Stedelijke Regio 's Hertogenbosch;
- Verstedelijkingsstrategie Stedelijke Regio Breda-Tilburg (concept) – Dieper paars, warmer rood, rijker groen, robuuster blauw.

Kwaliteit OV

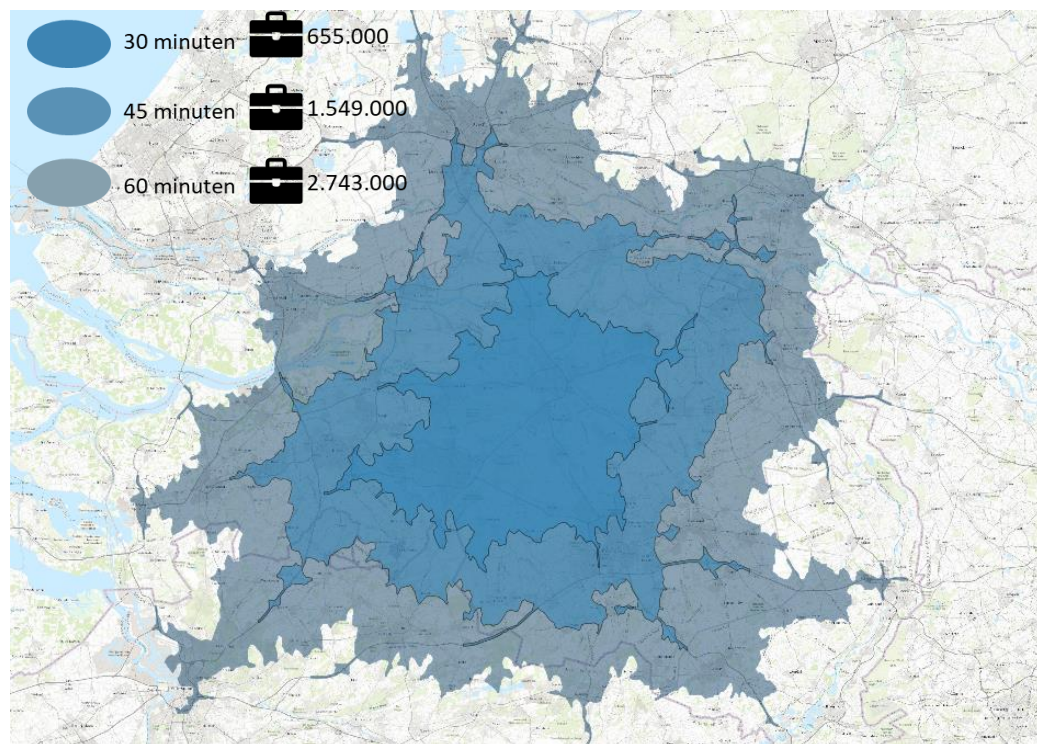
In dit hoofdstuk kijken we naar de kwaliteit van het OV in Helvoirt in het algemeen. Hiervoor wordt gekeken naar het bereikbaar gebied per auto en OV, naar het dekkinggebied van de OV haltes en naar de reistijdverhouding van OV en auto.

Bereikbaar gebied

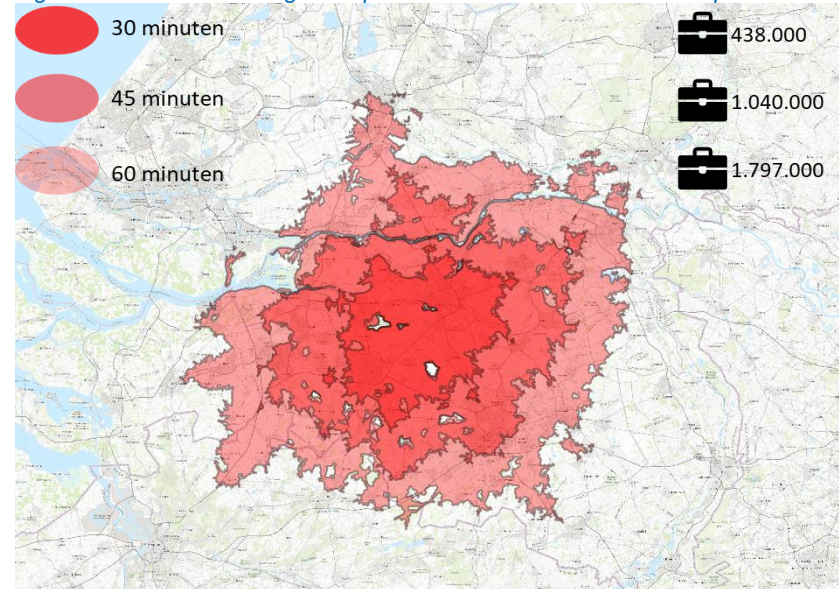
Het bereikbaar gebied geeft per modaliteit aan welk gebied vanuit een locatie bereikt kan worden in een bepaalde tijdsduur. Het verschil in bereikbaar gebied zegt iets over de mogelijke concurrentie kracht van die vervoerswijze ten opzichte van de andere vervoerswijzen. Het bereikbaar gebied per auto geeft aan welk gebied vanuit Helvoirt bereikt kan worden in een bepaalde tijdsduur. Daarbij is onderscheid gemaakt in een tijdsduur van 30, 45 of 60 minuten.

Figuur 1 laat de autobereikbaarheid zien vanuit Helvoirt zonder verkeershinder. In drie kwartier is een gebied bereikbaar dat grofweg loopt van Breda, Eindhoven/Helmond tot aan Nijmegen. In de kaarten is tevens aangegeven hoeveel banen potentieel bereikbaar zijn per tijdsklasse. Dit is een indicatieve inschatting op basis van de CBS data over de arbeidsplaatsen per gemeente.¹

Figuur 1: Bereikbaarheid gebied per auto vanuit Helvoirt



Figuur 2: Bereikbaarheid gebied per auto vanuit Helvoirt ochtendspits



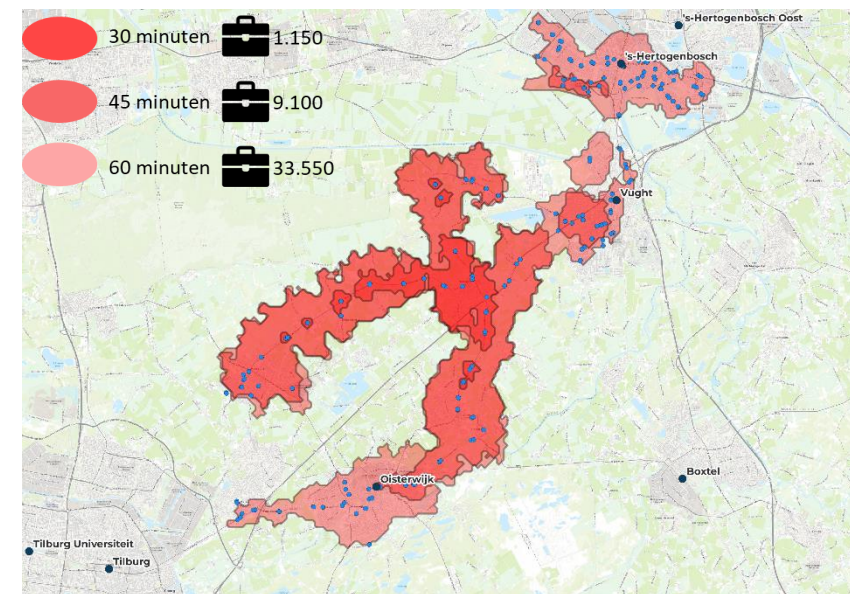
Kijken we naar de bereikbaarheid van de auto bij een vertrektijd tijdens de ochtendspits (om 08:15 uur), dan zien we dat het bereikbaar gebied, door de drukte op de weg, kleiner is.

Bereikbaarheid OV

Het bereikbaar gebied per OV geeft op dezelfde wijze aan welk gebied vanuit Helvoirt bereikt kan worden in een bepaalde tijdsduur. Daarbij is wederom onderscheid gemaakt in een tijdsduur van 30, 45 of 60 minuten. In deze reistijd is gerekend met de deur-tot-deur reistijd. Dit betekent dat er een aanname

gedaan is over de gemiddelde voor- en natransporttijd tot de halte en de wachttijd op de halte (afhankelijk van de frequentie). De bereikbaarheid brengen we in kaart voor twee momenten op de dag. Figuur 3 laat het bereikbaar gebied zien met een vertrektijd vanuit Helvoirt centrum in de ochtend.² Hieruit is te zien dat de bereikbaarheid redelijk is en een gedeelte van Den Bosch en Vught binnen 1 uur te bereiken zijn. Hierbij wordt zowel het voor- en na transport meegerekend als de wachttijd bij de halte. In de Bijlage is een overzicht opgenomen van de frequentie van de bus.

Figuur 3: Bereikbaarheid gebied per OV vanuit Helvoirt: vertrek 08:25



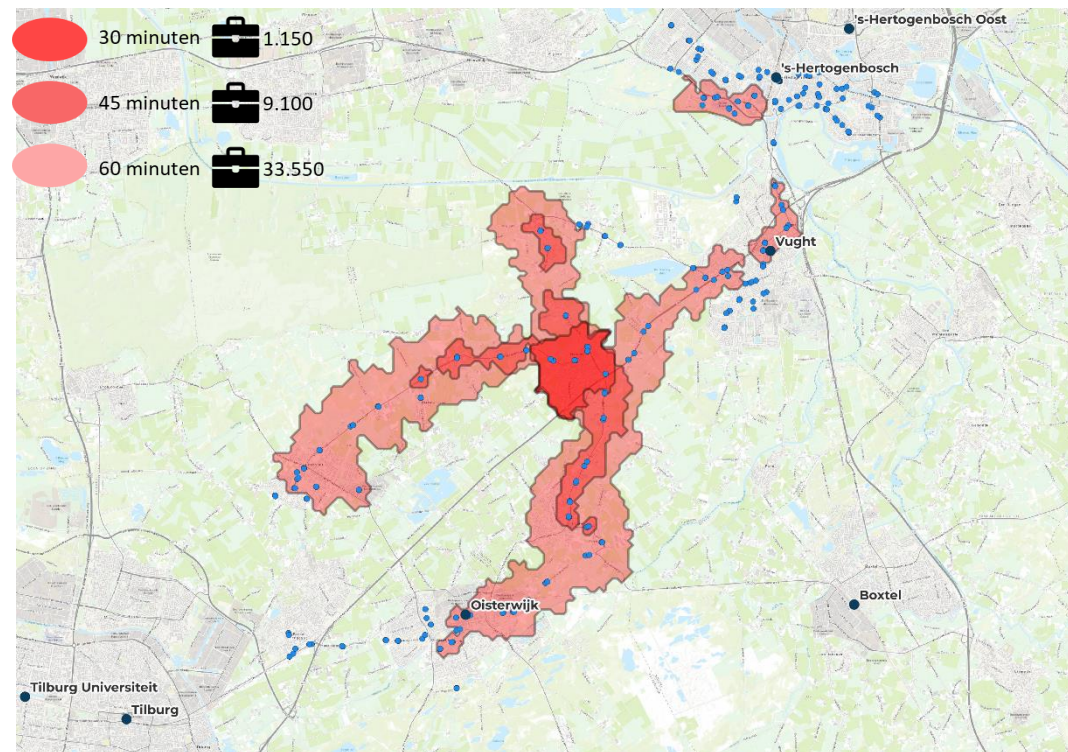
² Als vertreklocatie is Helvoirt centrum genomen zoals aangegeven door Google Maps. De locatie is op de hoek van de Achterstraat en de Vendelstraat in de buurt van de supermarkt.



In de figuur is te zien dat het bereikbaar gebied per OV als het ware de OV-lijnen en bushaltes³ volgt. Als we kijken naar de aankomst in Helvoirt in de avond (aankomsttijd 18:15) dan is het bereikbaar gebied vergelijkbaar met de ochtend. Figuur 4 brengt dit in kaart. Het gebied laat als het ware zien wat de afstand tot Helvoirt centrum kan zijn om met het openbaar vervoer om 18:15 aan te komen.

Het verschil tussen figuur 3 en figuur 4 komt door het verschil in dienstregeling tussen de ochtend en de avond en de gekozen vertrektijd. In de bijlage is een overzicht opgenomen van de frequentie van OV lijnen.

Figuur 4: Bereikbaarheid gebied per OV vanuit Helvoirt: aankomst 18:15



³

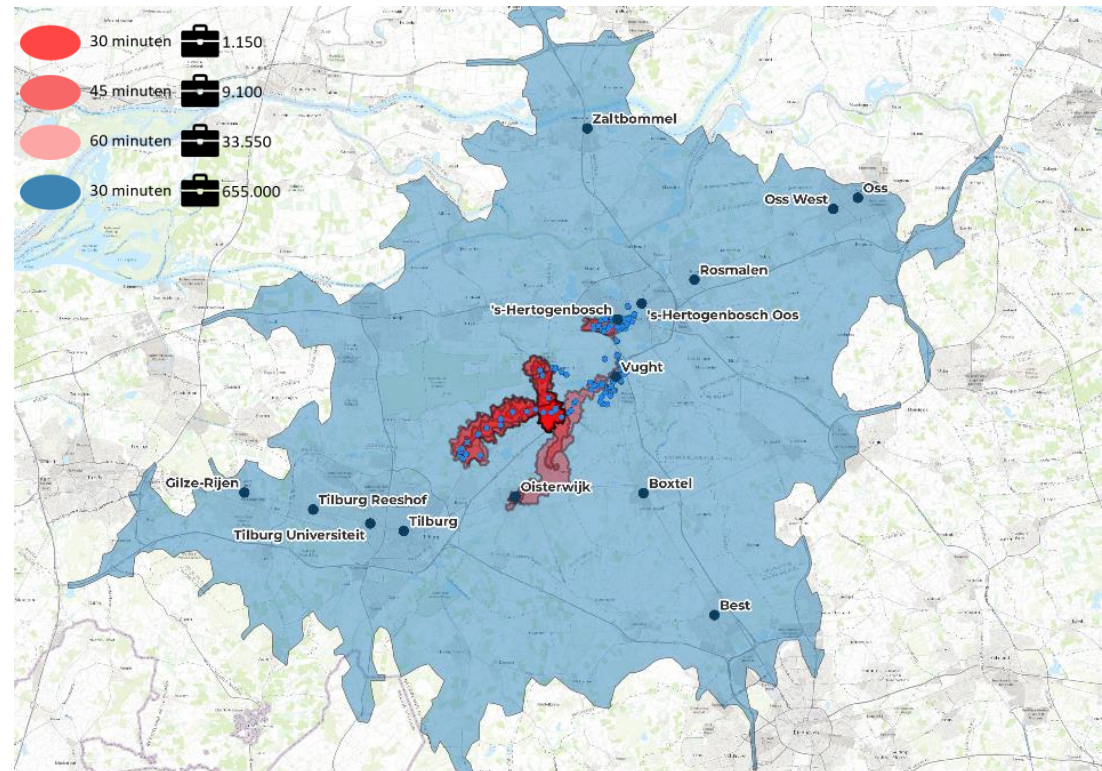
De bushaltes zijn in de figuur weergegeven met de blauwe stippen en de treinstations met de zwarte stippen. Dit betreft alleen de relevante bushaltes die binnen of naast het bereikbaar gebied liggen.

Vergelijking OV en auto

De figuren laten zien dat het bereikbaar gebied met het OV kleiner is dan met de auto. Het figuur hieronder laat dit nogmaals zien. Dit is een vergelijking van beide kaarten (zowel vertrek in de ochtend als aankomst in de avond) en de bereikbaarheid per auto bij een vertrektijd in de ochtend.⁴

Met de auto zijn, binnen 30 minuten met vertrektijd in de ochtend, plaatsen als Rosmalen, Boxtel en Tilburg makkelijk te bereiken. De bereikbaarheid van het OV beperkt zich tot het gebied rondom Helvoirt en het station Den Bosch.

Figuur 5: Bereikbaarheid gebied per OV en auto vanuit Helvoirt



⁴ Als vertrektijd voor de auto is 08:15 aangenomen.

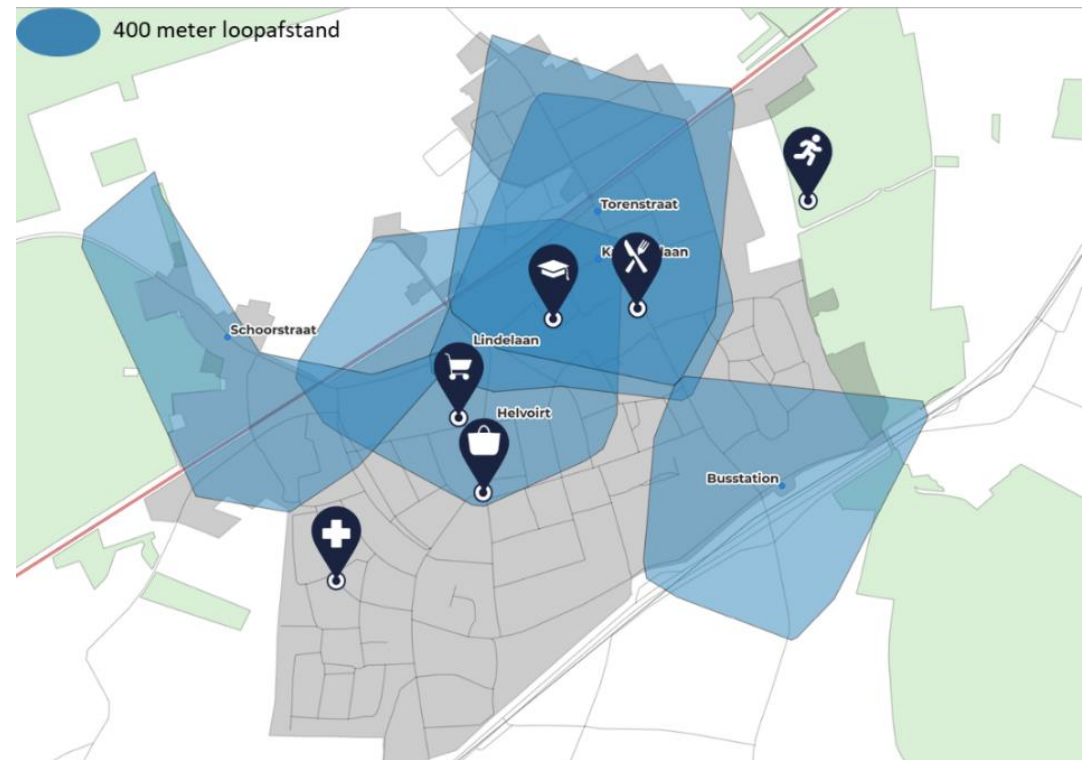
Dekkingsgebied bushaltes Helvoirt

Het dekkinggebied geeft aan welk deel van het dorp binnen het “invloedsgebied” van een OV halte ligt. Dit is een indicator die meeweegt in het bereikbaar gebied (via de voor/na transporttijd van de halte) en die inzicht geeft in de mate waarin bestemmingen bereikbaar zijn per OV. Daarnaast speelt deze indicator een rol bij het tegengaan van “vervoersarmoede” bij inwoners. In figuur hieronder is aangegeven welk deel van Helvoirt valt binnen loopafstand van een OV-halte. Hierbij zijn we conform CROW richtlijnen uitgegaan van 400 meter rond een bushalte.

Daarnaast hebben we ook de belangrijkste voorzieningen weergegeven zoals een supermarkt, sportcentra en onderwijs. Als we kijken naar het dekkinggebied dan valt van de voorzieningen alleen de huisartsenpost en het sportcentrum buiten het dekkinggebied van de bushaltes.

Het dekkinggebied van de bushaltes laat zien dat een groot deel van Helvoirt niet goed ontsloten is. Een deel van de voorzieningen is voor de bewoners niet met het OV te bereiken en andersom is het OV voor een deel van de inwoners niet te voet bereikbaar.

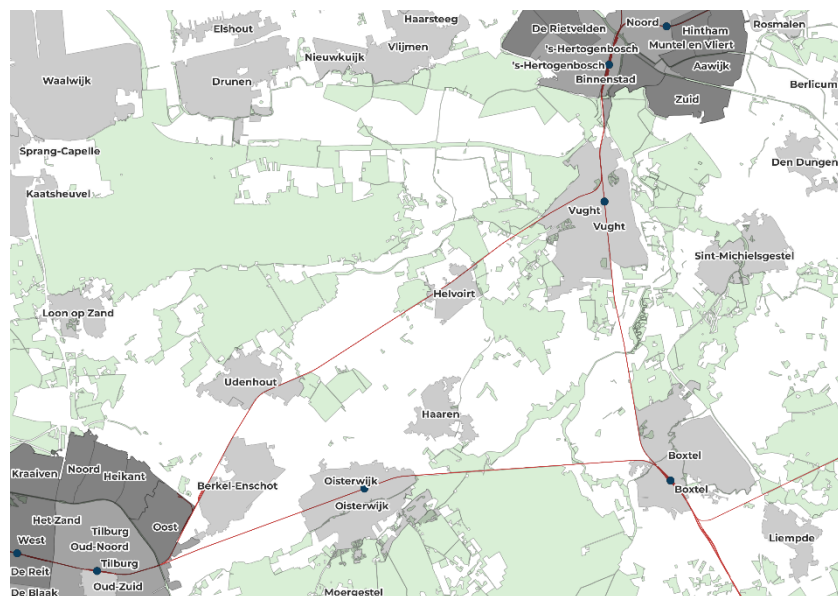
Figuur 6: Bedieningsgebied bushaltes Helvoirt (o.b.v. 400m)



Bestaand treinnetwerk rondom Helvoirt

De onderstaande figuur brengt de huidige treinverbinding rondom Helvoirt in kaart. In dit gebied zijn er treinstations in Tilburg, Oisterwijk, Boxtel, Vught en Den Bosch. Tussen Helvoirt en Oisterwijk en tussen Helvoirt en Boxtel is er geen directe spoorverbinding. Hierdoor ontstaat er, bij een eventueel treinstation in Helvoirt, geen directe verbinding tussen deze locaties.

Figuur 7: Bestaande treinnetwerk rondom Helvoirt



5 In de figuren 8, 9, 10 en 11 spreken we over typical traffic en 9292 planner. Typical traffic is de gemiddelde reistijd met de auto op een bepaalde dag aangegeven via Google Maps, in dit geval dinsdag. 9292 planner is op een

Huidige verplaatsingstijdfactoren Helvoirt

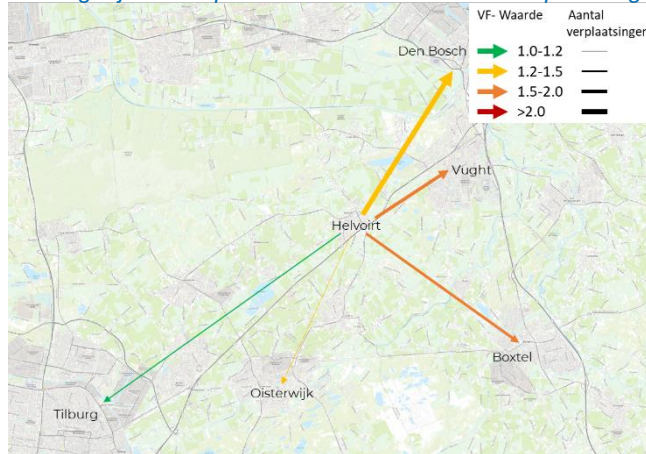
De verplaatsingstijdfactor (VF) is de verhouding tussen de reistijd per openbaar vervoer en de reistijd per auto tussen twee punten (van deur-tot-deur). Dit zegt iets over de mate waarin het OV een alternatief kan zijn voor de auto.

Over het algemeen geldt dat vanaf een VF 1,5 de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer sterk afneemt. Vooral voor relaties waarop veel verplaatsingen gemaakt worden, is een concurrerende VF relevant.

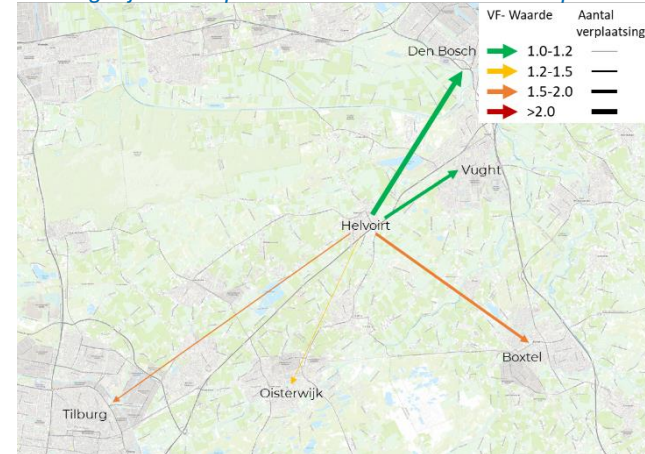
De VF is afhankelijk van het begin- en eindpunt van een route. De reistijd per OV en daarmee de VF zal lager zijn als het begin- en eindpunt van een route dichtbij een OV-halte liggen. In de figuren op de volgende pagina⁵ zijn de VF voor een aantal typerende relaties gegeven. Daarbij geeft de kleur van de pijl de waarde van de VF weer (oranje en rood zijn onvoldoende concurrerend) en de dikte van de pijl een illustratie van het aantal verplaatsingen per dag. Kort gezegd zijn met name de dikkere oranje en rode pijlen problematisch voor de OV bereikbaarheid.

concrete dag, in dit geval 5 juli met een specifieke vertrektijd. Hiermee kon de auto en OV het beste met elkaar vergeleken worden.

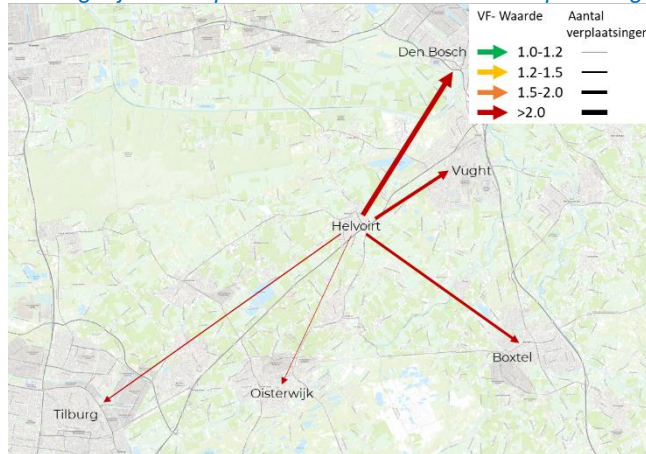
Figuur 8: Aantal minuten reistijd typical traffic vertrektijd 08:25 dinsdag en dinsdag 5 juli 9292 planner met maximale drukte op de weg



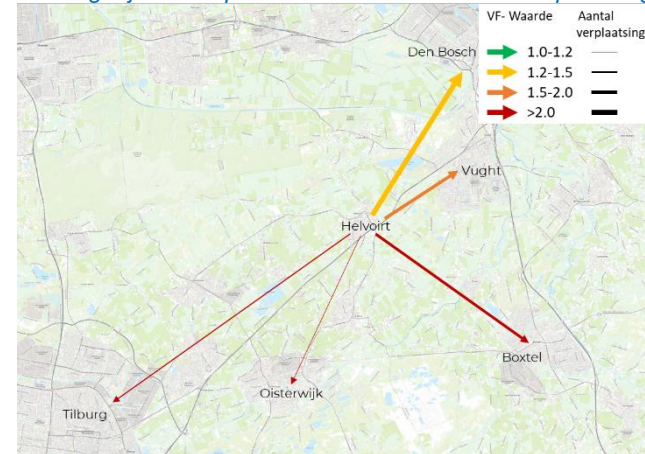
Figuur 10: Aantal minuten reistijd typical traffic vertrektijd 17:15 dinsdag en dinsdag 5 juli 9292 planner met maximale drukte op de weg



Figuur 9: Aantal minuten reistijd typical traffic vertrektijd 08:25 dinsdag en dinsdag 5 juli 9292 planner met minimale drukte op de weg



Figuur 11: Aantal minuten reistijd typical traffic vertrektijd 17:15 dinsdag en dinsdag 5 juli 9292 planner met minimale drukte op de weg





De VF-waarde laat zien dat het OV alleen in het scenario van maximale drukte op de weg een goed alternatief is. Daarbij moet ook vermeld worden dat de frequentie van de busverbindingen laag is, waardoor er minder flexibiliteit is bij OV gebruik dan autogebruik.

Conclusie kwaliteit OV

Uit deze analyse van de OV kwaliteit zijn er argumenten om een lobby te starten voor een betere OV bereikbaarheid van Helvoirt. Het bereikbaar gebied per OV is klein. Dit komt mede doordat het dekkinggebied van de OV haltes beperkt is en de frequentie beperkt is. De reistijdverhouding tussen auto en OV is op veel relaties onvoldoende. Het dekkinggebied laat zien dat er meer aandacht nodig is voor de fietsontsluiting van de OV haltes, omdat een groot gedeelte van Helvoirt buiten het dekkinggebied ligt.

Dat er ruimte is voor de verbetering van de OV-bereikbaarheid van Helvoirt, betekent niet dat een treinstation de meest voor de hand liggende keuze is. Een OV-impuls vanuit snellere busverbindingen naar bestaande treinstations, hogere frequenties of verbeteringen in voor/natransport kunnen de OV-bereikbaarheid ook verbeteren.

In het volgende hoofdstuk kijken we verder naar het potentiële aantal treinreizigers bij een station in Helvoirt.



Aantal reizigers

In dit hoofdstuk kijken we naar de verschillende verplaatsingen naar en van een eventueel treinstation in Helvoirt. Aan de hand daarvan schetsen we het mogelijke aantal treinreizigers via station Helvoirt.

Het mogelijke aantal treinreizigers bij een treinstation in Helvoirt beoordelen we aan de hand van de omvang van de huidige vervoersstromen. Hiervoor maken we onderscheid naar:

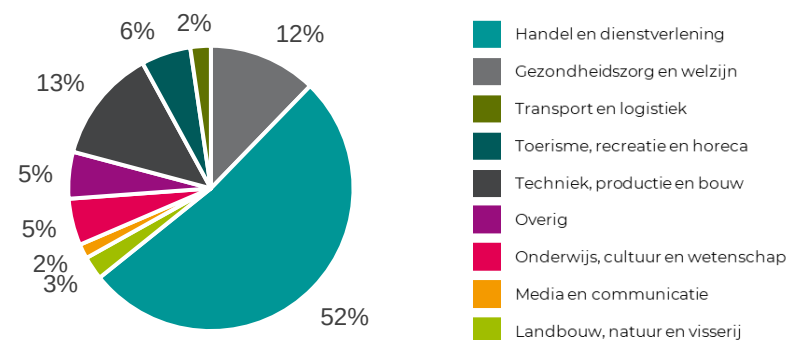
1. Woon-werkverkeer
2. Onderwijsverkeer
3. Sociaal-recreatief verkeer

Woon-werkrelaties

Een belangrijke indicatie voor de woon-werkrelaties zijn de pendelgegevens. Deze geven een beeld van de potentiële stromen in woon-werk verkeer, onafhankelijk van de vervoerswijzen. Er is sprake van een uitgaande pendel door personen die in Helvoirt wonen, maar elders werken en van een ingaande pendel van personen die in Helvoirt werken maar elders wonen.

De arbeidsplaatsen in Helvoirt zijn als volgt verdeeld over de verschillende sectoren van de arbeidsmarkt.⁶

Figuur 12: verdeling arbeidsplaatsen over de sectoren in Helvoirt

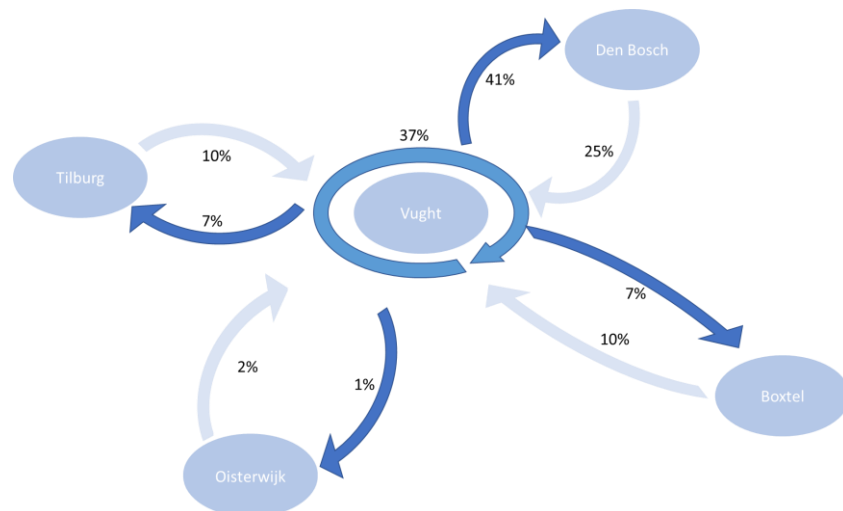


In de visualisatie hieronder is de pendel weergegeven door het aantal arbeidsplaatsen dat wordt ingevuld door mensen buiten gemeente Vught te delen door het totale aantal arbeidsplaatsen binnen gemeente Vught en andersom.⁷ Dit is dus slechts een indicator voor het aantal woon-werk verplaatsingen dat potentieel per dag tussen gemeenten gemaakt wordt. Immers, niet iedere werkende gaat iedere dag naar het werkadres (deeltijd werken of werken op andere locatie).

In de figuur is te zien dat 37% van de banen in Vught vervuld wordt door mensen uit Vught zelf. Daarnaast komen er werkenden uit Den Bosch en in mindere mate Tilburg en Boxtel. Andersom werkt het grootste deel van de werkende inwoners uit Vught in Den Bosch, namelijk 41%. Ook hier geldt dat de relatie met Boxtel en Tilburg vergelijkbaar is.

⁶ Data afkomstig uit vastgoeddata

⁷ Er is geen pendeldata beschikbaar voor Helvoirt. De potentie van het aantal reizigers is daarom gebaseerd op de pendelgegevens van gemeente Vught.



Figuur 13: pendelgegevens gemeente Vught

Aantal woon-werk relaties vanuit Helvoirt

De absolute omvang van de woon-werkrelaties is onbekend. Op basis van het inwoneraantal van Helvoirt: (circa 4.880 inwoners), de arbeidsparticipatie (circa 1.800 werkenden) en de gemiddelde werkweek (28 tot 35 uur) betreft de totale omvang van het woon-werkverkeer circa 1.250 tot 1.500 verplaatsingen per dag. Voor een eventueel treinstation zijn met name de relaties naar Den Bosch en Tilburg relevant, omdat hier de meeste werkgelegenheid is. Dit zijn grofweg 625 tot 750 verplaatsingen per dag. Andersom worden er circa 1.650 banen in Vught ingevuld door mensen vanuit Den Bosch en Tilburg, maar slechts een beperkt aantal hiervan valt in Helvoirt.

⁸ Mobiliteitskader U10: Overzicht indicatoren voor regionale bereikbaarheid, Met de korte afstand wordt bedoeld < 2 km. De middelkorte afstand is tussen de 2.5 en 7.5km, de middellange afstand tussen de 7.5-15km en de lange afstand >15 km.

Op basis van CBS gegevens heeft Ecorys in een eerder onderzoek⁸ de modal split voor OV gebruik voor matig stedelijke gemeenten binnen bereik van een grote stad bekeken. Het OV gebruik op korte afstanden is minimaal, maar op langere afstanden (boven de 7,5 kilometer) rond de 20%.⁹ Dit fluctueert uiteraard naargelang de nabijheid van een grote stad en de OV bereikbaarheid van de bestemmingslocaties in die stad.

Voor Helvoirt veronderstellen we dat het gemiddelde OV-gebruik van de groep werkenden in het geval van een treinstation circa 20% is van de verplaatsingen naar uitsluitend Den Bosch en Tilburg. Hieruit resulteert een potentie van 125 tot 150 treinreizigers per werkdag, die heen en terug reizen. Het aantal potentiële treinreizigers vanuit Den Bosch en Tilburg naar Helvoirt is niet veel groter.

Onderwijsrelaties vanuit Helvoirt

Op basis van bevolkingsgegevens is te zien dat er circa 400 middelbare scholieren in Helvoirt wonen en er circa 100 thuis wonende studenten zijn.

In Vught zijn 11 basisonderwijsinstellingen, waarvan er 1 in Helvoirt ligt (*Dr. Landman*). Van de leerlingen in het primair onderwijs blijft 94% in gemeente Vught en 97% van de basisschoolleerlingen op *Dr. Landman* komt uit gemeente Vught.¹⁰ We veronderstellen geen OV gebruik in deze groep.

¹⁰ <https://allecijfers.nl/basisscholen-overzicht/vught/>



Er zijn geen middelbare scholen in Helvoirt. De gemiddelde afstand tot het voortgezet onderwijs voor een leerling in Helvoirt is 5.2 kilometer.¹¹ Zij moeten naar Vught, Boxtel, Oisterwijk, of Tilburg of Den Bosch en zullen naar verhouding weinig gebruik maken van een eventuele treinverbinding. We gaan er vanuit dat dit verwaarloosbaar is.

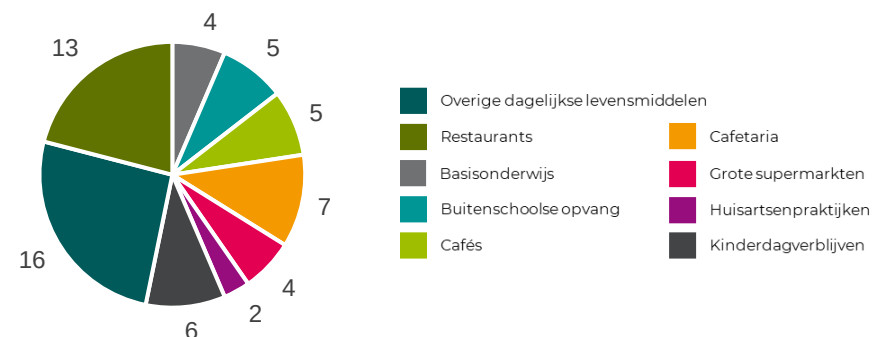
Voor de thuiswonende studenten uit Helvoirt geldt dat zij naar universiteiten en hogescholen in Den Bosch en Tilburg kunnen.¹² Echter wonen niet alle geregistreerde thuiswonende studenten ook daadwerkelijk thuis. Voor studenten veronderstellen we een treingebruik van 90%, gelet op de grotere reisafstanden en de Ov-studentenkaart.

Verder gaan we uit van drie lesdagen per week. Hieruit resulteert een potentie van circa 50 treinreizigers per werkdag (80% daadwerkelijk thuiswonend x 90% treingebruik x 60% lesdagen), die heen en terug reizen naar station Helvoirt.

Sociaal-recreatief verkeer vanuit Helvoirt

Naast woon-werkverkeer en onderwijsverkeer kunnen mensen met sociaal-recreatieve gebruik maken van de trein. Hieronder vallen winkelen, visite/logeren, toeren/wandelen, diensten/verzorging en overige (sociaal-recreatieve) motieven. In het figuur hieronder is een overzicht weergegeven van de voorzieningen binnen 5 kilometer van het centrum van Helvoirt.

Figuur 14: Voorzieningen Helvoirt binnen 5 kilometer



Hieruit kunnen we concluderen dat er (basis) recreatieve en onderwijs voorzieningen nabij gelegen zijn, ofwel binnen Helvoirt ofwel binnen een afstand van 5 kilometer zoals restaurants, supermarkten en opvang. Het is niet aannemelijk dat mensen voor dergelijke voorzieningen gebruik maken van een treinstation. Dit geldt wel voor voorzieningen die verder gelegen zijn, zoals ziekenhuizen, bioscoop of niet dagelijkse boodschappen, maar dit gaat om kleine aantallen per dag.¹³

Andersom kunnen mensen van buiten Helvoirt gebruik maken van het treinstation voor sociaal recreatieve bestemmingen, met name voor de groenvoorzieningen. De belangrijkste groenvoorzieningen liggen echter buiten bereik van het eventuele station (zie volgende hoofdstuk).

¹¹ <https://allecijfers.nl/woonplaats/helvoirt/>

¹² <https://www.academiccourses.com/universities/Netherlands/Vught/>

¹³ <https://allecijfers.nl/woonplaats/helvoirt/>



Conclusie huidige verplaatsingen vanuit Helvoirt

De belangrijkste pendelrelaties zijn met Tilburg en Den Bosch en gaan twee kanten op. Doordat de omvang van de stromen beperkt is, levert dit in de huidige situatie maximaal 300 treinreizigers per dag op. Voor onderwijsrelaties lijkt er potentie te zijn voor thuiswonende studenten. Dit zijn er op dit moment weinig, zodat het gaat om maximale enkele tientallen verplaatsingen per dag. Ook naar de toekomst toe, met de komst van een treinstation, is de verwachting niet dat er veel meer studenten in Helvoirt wonen. Vanuit sociaal recreatieve verplaatsingen is de potentie op dagelijkse basis minimaal. Het zal vooral gaan om niet dagelijkse boodschappen en activiteiten, veelal in het weekend. Voor reizigers van buiten Helvoirt geldt dat de belangrijkste groenvoorzieningen buiten bereik van het eventuele treinstation vallen en daarmee beperkt aantrekkelijk zijn.

Een grove inschatting van het dagelijkse aantal treinreizigers zal daarom maximaal 350 per dag zijn, die heen en terug reizen. Dit is lager dan de aantallen treinreizigers van recent geopende NS stations (zie, <https://dashboards.nsjaarverslag.nl/reizigersgedrag>).¹⁴

¹⁴ <https://nieuws.ns.nl/download/1060988/overzichtin-uit2019-2020.pdf>. Het aantal van 350 is lager dan het aantal in- en uitstappers dat er in 2019 waren op de meeste NS stations. Er zijn 5 stations met minder in- en uitstappers,

maar die zijn enige tijd geleden geopend. De laatste daarvan is geopend in 1987 (Station Maastricht Randwyck).



Verstedelijking

In dit hoofdstuk kijken we of de regionale verstedelijkingsstrategieën aanvullende kansen bieden voor een treinstation in Helvoirt. De verstedelijkingsstrategieën zijn denkrichtingen voor de duurzame verstedelijking en daarmee nog geen concrete plannen.

De kansen vanuit de verstedelijkingsstrategieën clusteren we aan de hand van de integrale onderwerpen uit de startnotitie voor de omgevingsvisie van de gemeente Vught:

- Woningbouwopgave;
- Natuur en landschap;
- Duurzaamheid en klimaatadaptatie
- Sociaal leefklimaat
- Gezondheid en veiligheid

1. Woningbouwopgave

De komende jaren is er een grote woningbouwopgave voor zowel 's Hertogenbosch als Breda-Tilburg. In de regio Hertogenbosch is het de ambitie om circa 47.000 woningen te bouwen, en de regio Breda-Tilburg zet in op een groei van 1 naar 1,2 miljoen inwoners in 2050.

Het ontwikkelprincipe van deze woningbouwopgave betreft voornamelijk inbreiding, in de vorm van transformatie en verdichting in bestaand stedelijk gebied.

De verwachte bijdrage van Helvoirt aan deze opgave is beperkt; Helvoirt wordt niet als belangrijke ontwikkellocatie gezien. De planvoorraad van Helvoirt betreft momenteel circa 85 woningen. In de recente Visie wonen in het buitengebied is aandacht voor 150 woningen maximaal extra.

2. Natuur en landschap

In de Brabant Verstedelijkingsstrategie wordt daarnaast ingezet op een verbeterde verbinding tussen stad en land. Daarbij is in het bijzonder aandacht voor het Van Gogh Nationaal Park, een masterplan voor een nationaal park tussen 's-Hertogenbosch, Waalwijk, Loon op Zand, Tilburg, Eindhoven en Helmond.

De Loonse en Drunense Duinen ten noordwesten van Helvoirt vormen een belangrijk natuurgebied in dit beoogde nationale park. Een impuls in de OV-bereikbaarheid van dit gebied is daarmee niet ondenkbaar.

Echter grenst de spoorlijn niet direct aan het natuurgebied van de Loonse en Drunense Duinen. Een bus zou dichterbij het nationale park kunnen halteren. De omvang van deze stroom staat naar onze inschatting niet in verhouding tot het realiseren van een treinstation.



3. Duurzaamheid en klimaatadaptie

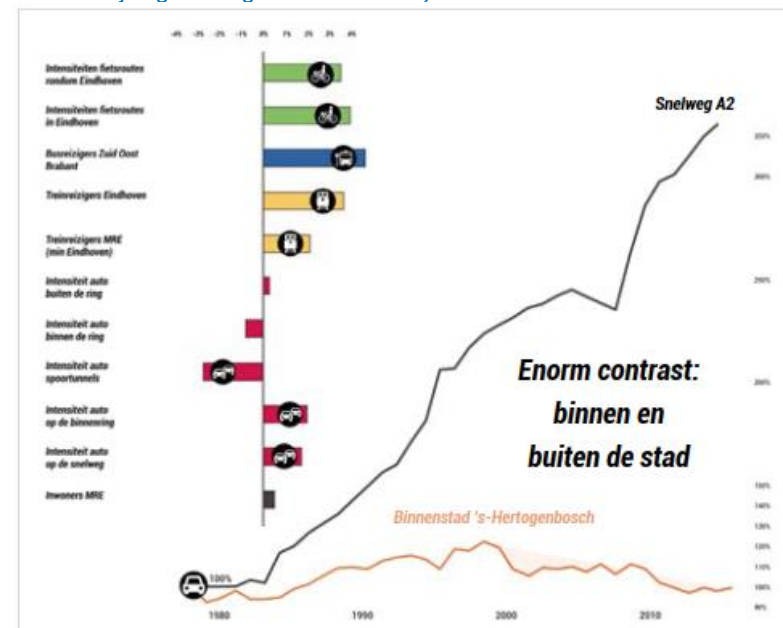
In de concept Brabant Verstedelijingsstrategie en de concept verstedelijingsstrategieën van 's Hertogenbosch en Breda-Tilburg is veel aandacht voor duurzaamheid en klimaatadaptatie. Een aantal constatering en ontwikkelingen hierin zijn relevant voor de kansen van station Helvoirt:

a. Autoafhankelijkheid buiten de stad

In de Brabant Verstedelijingsstrategie is geconstateerd dat er een contrast is in de modal split tussen steden en dorpen. In de B5 (Breda, Eindhoven, Helmond, 's Hertogenbosch en Tilburg) is sprake van een toename in OV- en fietsgebruik, en stagneert het autogebruik. In de suburbane en dorpse milieus is de auto daarentegen dominant. Doordat de afstanden naar werk en voorzieningen toenemen¹⁵, is er sprake van een toename buiten het stedelijk gebied. Dit is onwenselijk vanuit duurzaamheid.

Deze constatering is in lijn met de conclusies op de OV-waarde van Helvoirt in het vorige hoofdstuk, en pleit voor een verbetering van de OV-bereikbaarheid van Helvoirt.

Figuur 15: Autogebruik binnen en buiten de stad (bron: Verstedelijingsstrategie Brabant 2040)



b. Autoluwe ambities steden

In de concept verstedelijingsstrategieën van 's Hertogenbosch en Breda-Tilburg wordt nadrukkelijk ingegaan op ambitie om het autogebruik te verminderen. Dit vanuit de ruimtedruk door (verdere) verdichting en functiemenging, en vanuit klimaat en gezondheid.

15

<https://www.pbl.nl/nieuws/2020/afstanden-woon-werkverkeer-nemen-toe>



Gelet op deze ambities is er een noodzaak tot minder rijdende en minder geparkeerde auto's. De autobereikbaarheid zal hierdoor (verder) afnemen en parkeren wordt lastiger en duurder. Er wordt dan ook sterk ingezet op wandelen, fietsen en openbaar vervoer.

Als gevolg van de autoluwe ambities worden alternatieven voor de autoafhankelijkheid van Helvoirt de komende jaren wenselijker. Immers, anders komt de bereikbaarheid van banen en stedelijke voorzieningen onder druk te staan. Een verbetering van de OV-bereikbaarheid van Helvoirt wordt de komende jaren daarom (nog) wenselijker.

c. Maar geen beoogde oplossingen in treinnetwerk

In de concept verstedelijkingsstrategieën wordt uitgebreid ingegaan op de mobiliteitstransitie, middels een modal shift naar het openbaar vervoer, de fiets en gedeelde mobiliteit.

In de beoogde mobiliteitstransitie wordt echter vooral ingegaan op (HOV-)buslijnen, fietsinfrastructuur en deelmobiliteit. Treinen spelen enkel een rol op reeds bestaande treinverbindingen in hoogstedelijk gebied en middelgrote kernen. Daarbuiten wordt niet ingezet op nieuwe treinstations. Van expliciete benoeming van station Helvoirt is dan ook geen sprake.

4. Sociaal leefklimaat

In de verstedelijkingsstrategieën is daarnaast aandacht voor diverse sociaal-maatschappelijke thema's. In het licht van de bereikbaarheid van Helvoirt zijn hiervoor de thema's relevant van "vitaal ouder worden" en "vervoersarmoede".

De autoafhankelijkheid van Helvoirt is in het bijzonder problematisch voor oudere of mindervalide inwoners en bezoekers van Helvoirt, die niet gebruik van een auto kunnen maken. Een verbetering van de OV-bereikbaarheid van Helvoirt kan het sociale leefklimaat van deze inwoners en bezoekers verbeteren. Echter staat de omvang van deze doelgroep naar onze inschatting niet in verhouding tot het realiseren van een treinstation. Bovendien bieden bushaltes een fijnmaziger bedieningsgebied dan enkel een treinstation. Kortere loopafstanden zijn in het bijzonder prettiger, zo niet noodzakelijk, voor ouderen en mindervaliden.

5. Gezondheid en veiligheid

In het verlengde van duurzaamheid en klimaatadaptatie is in de verstedelijkingsstrategieën aandacht voor gezondheid en veiligheid. Een modal shift van auto's naar wandelen, fietsen en openbaar vervoer en meer ruimte voor groen draagt eveneens bij aan de gezondheid en veiligheid van inwoners en bezoekers. Wandelen en fietsen is positief voor de gezondheid, en minder autogebruik en meer groen draagt bij aan de luchtkwaliteit. Bovendien verbetert een afname in autokilometers de verkeersveiligheid.

Een verbetering van de OV-bereikbaarheid van Helvoirt kan de gezondheid en veiligheid van inwoners en bezoekers verbeteren. Deze verbetering staat naar verwachting niet in verhouding tot het realiseren van een treinstation



Conclusie verstedelijkingsstrategie

Uit deze verstedelijkingsanalyse blijkt dat er potentie is voor de verbetering van de OV-bereikbaarheid vanuit Helvoirt. Deze potentie geldt naar verwachting echter niet voor een treinstation. Een impuls in de OV-bereikbaarheid lijkt proportioneler en geschikter en meer in lijn met de geformuleerde ambities in de verstedelijkingsstrategieën. Hierin is het verbeteren van de busverbinding het meest voor de hand liggende oplossing, maar andere vormen van mobiliteit kunnen ook een optie bieden (shuttle bussen op aanvraag, deelvervoer).

Criterium	Verbetering OV	Nut en noodzaak treinstation
1. Verstedelijking	Niet nodig	Niet nodig
2. Natuur en landschap	Nuttig	Niet doelmatig en minder geschikt
3. Duurzaamheid en klimaatadaptatie	Nuttig	Niet doelmatig en buiten ambities verstedelijkingsstrategieën
4. Sociaal leefklimaat	Nuttig	Niet doelmatig en niet geschikt
5. Gezond en veilig	Nuttig	Niet doelmatig



Lightrailtrein

In dit hoofdstuk kijken we naar de kansen van station Helvoirt indien een lightrailtrein op het traject Tilburg-'s Hertogenbosch gerealiseerd wordt.

Plan lightrailtrein Tilburg-'s Hertogenbosch

Binnen de gemeenten Vught, 's-Hertogenbosch en Tilburg is eerder gesproken om de woonplaatsen Berkel-Enschot, Udenhout/Biezenmortel (Van Gogh Nationaal Park), Helvoirt en Vught-Noord op het bestaande spoortraject Tilburg-'s Hertogenbosch als stopplaats aan te sluiten. Het zou daarbij moeten gaan om een stoptrein in de vorm van lightrail.

Kansen lightrailtrein voor station Helvoirt

Dit plan kan mogelijk de kansen op een treinstation in Helvoirt vergroten. Echter komt het plan van een lightrailtrein Tilburg-'s Hertogenbosch niet als zodanig terug in de Brabant Verstedelijkingsstrategie, de verstedelijkingsstrategieën van Breda-Tilburg en 's Hertogenbosch of andere vervoersplannen vanuit de provincie, het Rijk of de MIRT.

Conclusie Lightrailtrein

Gelet op het ontbreken van het plan voor een lightrailtrein op het traject Tilburg-'s Hertogenbosch in de verschillende verstedelijkingsstrategieën, lijkt de kansrijkheid van station Helvoirt vanuit het plan lightrailtrein Tilburg-'s Hertogenbosch niet groot.



Conclusies

In het voorliggend rapport hebben we gekeken naar de potentie van een treinstation in Helvoirt. Hiervoor hebben we de huidige OV-kwaliteit beoordeeld, de te verwachten aantallen treinreizigers en de kansen voor een treinstation vanuit de regionale verstedelijkingsopgave en vanuit de ambitie van een lightrail Tilburg-'s Hertogenbosch.

Uit de analyse volgen de volgende conclusies:

- De OV bereikbaarheid van Helvoirt is beperkt maar vanwege geringe bevolkingsdichtheid is de vraag naar OV ook gering.
- Dit vraagt verbetering, zeker met het oog op de autoluwe ambities van belangrijke bestemmingsgebieden als Tilburg en Den Bosch.
- Een treinstation lijkt niet doelmatig gezien de beperkte omvang van de verwachte reizigersstromen en de beperkte woningbouwopgave in Helvoirt, alsmede vanwege het feit dat belangrijke bestemmingsgebieden en een groot deel van de woonadressen buiten het invloedsgebied van het station vallen. Er is hierdoor onvoldoende vervoerswaarde om een treinstation te rechtvaardigen
- Bovendien is er vanuit regionale ambities (verstedelijkingsopgave, en lightrail) onvoldoende noodzaak.
- Vanuit de beperkte OV-bereikbaarheid is er wel aanleiding om te kijken naar de mogelijkheden voor het verbeteren van het aanbod van OV met maatwerkoplossingen. Bussen

kunnen doelmatiger ingezet worden, sneller gerealiseerd worden (met het oog op voorziene werkzaamheden aan de omliggende wegen) en sluiten beter aan bij de plannen van de regio om in te zetten op HOV bussen. Echter, ook extra busverbindingen brengen kosten met zich die momenteel moeilijk te rechtvaardigen zijn uit oogpunt van reizigersaanbod.

- Wel kan onderzocht worden welke behoeften er in Helvoirt liggen voor frequentieverhoging of bedieningstijden van bestaande lijnen, het dekkinggebied van de bushaltes en bijbehorende fietsstallingsmogelijkheden en de ontsluiting groene gebieden vanuit de bushaltes. Ook kan worden gekeken naar meer flexibele maatwerkoplossingen als buurtbussen en deeltaxi's.





Bijlage

Dit betreft aankomst en vertrek vanaf het centrum van de bestemming. De cijfers zijn opgehaald uit 9292 routeplanner. De tijdsindicatie geeft de meest voorkomende tijdsverschillen tussen vertrektijd aan. 5 – 60 minuten geeft bijvoorbeeld aan dat er soms 5 minuten tussen 2 bussen zit, maar dat de eerstvolgende bus ongeveer 60 minuten later komt. Het vertrek vanuit Helvoirt is om 08:25 en de aankomst in Helvoirt is op 18:15 gezet.

		Aankomst					
		Helvoirt	Vught	Den Bosch	Tilburg	Boxtel	Oisterwijk
Vertrek	Helvoirt	x	1x per halfuur, 0 – 2 overstap en reistijd 27 tot 55 minuten	1x per halfuur, geen overstap en reistijd 30 – 43 minuten	1x per halfuur, 0 – 1 overstap en reistijd 43 tot 64 minuten	1x per halfuur, 1 overstap en reistijd 40 – 65 minuten	1x per halfuur, geen overstap en reistijd 27 tot 33 minuten
	Vught	1x per 40 – 60 minuten, 0 – 2 overstap en reistijd 26 – 29 minuten	x	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
	Den Bosch	1x per 5 – 60 minuten, 0 overstap en reistijd 30 – 34 minuten	N.v.t.	x	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
	Tilburg	1x per 15 – 60 minuten, 0 – 1 overstap en reistijd 36 – 60 minuten	N.v.t.	N.v.t.	x	N.v.t.	N.v.t.
	Boxtel	1x per 60 minuten, 1 overstap en reistijd 39 – 56 minuten	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	x	N.v.t.
	Oisterwijk	1x per 4 - 55 minuten, geen overstap en reistijd 24 – 30 minuten	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	x