

Hoofdpijnennotitie Helmond Mobiel 2025

Inhoudsopgave hoofdpijnennotitie

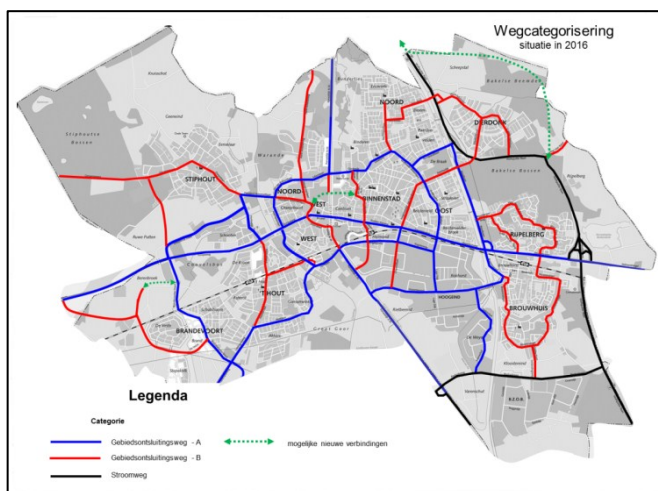
1. Waarom actualisering van het mobiliteitsbeleid?
2. Wat wordt er van de raad gevraagd?
3. Wanneer en hoe wordt de stad/belanghebbenden/regio betrokken?
4. Wat zijn de contouren van de nota?
5. Kaders; hoe om te gaan met dilemma's?
6. Wat zijn de kansen en risico's?
7. Besluitvorming en Planning.

1. Waarom actualisering van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid?

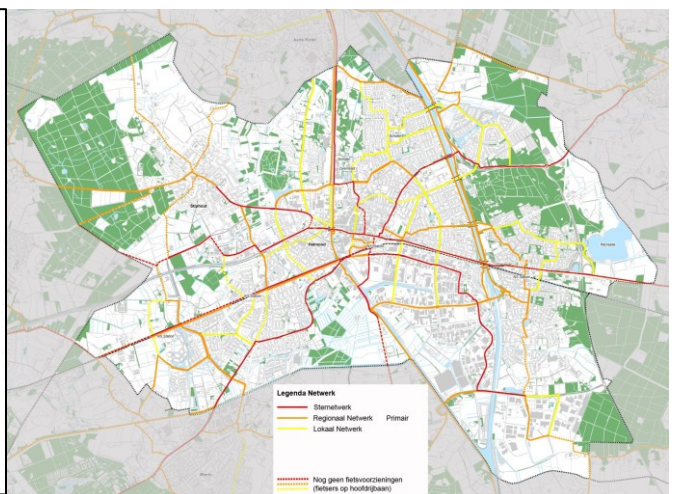
In de Raadsinformatiebrief d.d. 20-05-2015 (zie bijlage) is het waarom van nieuw mobiliteitsbeleid aan uw raad toegelicht. Hierin is aangekondigd dat op korte termijn een startdocument / hoofdpijnen notitie met de contouren van een nieuw mobiliteitsplan en een beschrijving van inhoudelijke dilemma's aan u voorgelegd wordt, omdat het vigerende plan Helmond Mobiel 2015 (HM15), opgesteld in 2007, de oorspronkelijke planhorizon heeft bereikt. Boven bedoeld document ligt nu voor.

Terugkijkend op de uitvoering van HM15 is er na opstelling van het vorige mobiliteitsplan veel gerealiseerd in de uitvoering van het beleid, onder meer ter voltooiing van de wegenstructuur van de stad. Momenteel wordt hard gewerkt aan de realisatie van de Kasteelherenlaan, waar een nieuwe ongelijkvloerse kruising met het spoor aangelegd wordt. Dit tunnelproject zal in de zomer van 2016 in gebruik genomen worden. Daarnaast werd tevens aanzienlijk geïnvesteerd in de fiets, zowel in stallingen als in de fietsinfrastructuur.

Is het wegennet daarmee compleet voor (minimaal) het komend decennium? Zeker nu een aanvullende regionale verkeersstructuur (de Ruit) niet doorgaat en een aanpak van de A67 mogelijk nog lang op zich laat wachten, is dit een belangrijke door het gemeentebestuur te voeren discussie. De afbeeldingen hieronder geven zowel een overzicht van de wegenstructuur die met ingebruikname van de Kasteelherenlaan ontstaat in 2016, als van de huidige fietsstructuur.



*Hoofdwegenstructuur 2016



*Fietsbeleidsplan 2009

Op dit moment is het denken over mobiliteit sterk aan het veranderen: het denken vanuit de mens staat meer centraal, de inzet van technologie maakt meer mogelijk en maakt dat marktpartijen mobiliteit als interessant product benaderen, milieu en duurzaamheid zijn belangrijker in ons denken.

Wat betekent dit voor Helmond; hoe zien onze ambities voor het komend decennium er uit, hoe kunnen we die waarmaken en wiens medewerking hebben we daarbij nodig? Dit alles bepaalt uiteindelijk hoe het mobiliteitsbeleid van de gemeente Helmond er tot tenminste 2025 uit komt te zien.

In Helmond heeft het gemeentelijk mobiliteitsbeleid ten opzichte van andere gemeenten een extra dimensie. Mobiliteit is voor onze stad namelijk ook een belangrijke economische ambitie. Helmond wil zich blijven profileren als 'City of Smart Mobility'. Nu is dat al zichtbaar in de (inter)nationale aanjaagrol die deze top-technologie regio vervult op automotive gebied. Maar het kan (en moet) nog veel beter. Niet voor niets vult de gemeente een stuwende rol in de uitbouw van de thuisbasis, de Automotive Campus die in Helmond gevestigd is. In haar mobiliteitsbeleid kan de gemeente een extra bijdrage leveren aan haar Smart Mobility-profiel, bijvoorbeeld door zich te profileren als proeftuin of 'living lab' voor nieuwe mobiliteitstechnieken en oplossingen. Daarmee krijgen veel van de innovatieve mobiliteitsontwikkelingen hun eerste toepassing in dit deel van de Brainport regio en kunnen er belangrijke ervaringen mee worden opgedaan.

Het college vindt het door bovenstaande aanleidingen noodzakelijk om een actuele nota voor het gemeentelijk mobiliteitsbeleid op te stellen. Dit wordt het plan Helmond Mobiel 2025, kortweg aangeduid met de werktitel 'HM25'.

2. Wat wordt er van de raad gevraagd?

Met het voorliggende startdocument wordt uw raad inhoudelijk en procesmatig op de hoogte gebracht van het opstellen van een actueel mobiliteitsplan. Tevens wordt uw raad gevraagd te reageren op inhoudelijke vraagstukken die in het voortraject, met ondersteuning van Raadhuis Advies, in de vorm van interactieve beginspraak met maatschappelijke organisaties uit de stad, de regio én met uw commissie Omgeving (nader beschreven onder punt 3 van dit startdocument) – aan de oppervlakte zijn gekomen.

Wij verzoeken u om voorliggende notitie opiniërend te behandelen in de Commissie Omgeving en bij deze behandeling tevens richtinggevende uitspraken te doen ten aanzien van de dilemma's genoemd in hoofdstuk 5.

Voor het beleidsplan HM25 zijn wij uitgegaan van het uitgangspunt dat mobiliteit geen doel op zich is, maar slechts een middel om de stad te laten functioneren en vitaal te houden. Het mobiliteitsbeleid dient integraal te worden ingestoken. De opbouw van HM25 is dientengevolge maatschappelijk thematisch ingestoken. Het collegeprogramma is leidraad geweest voor het formuleren van de centrale thema's: Gezondheid, Economie, Duurzaamheid, Innovatie en Bereikbaarheid. Deze thema's vormen de pijlers onder het mobiliteitsplan. De diepgang van de nota past bij een paraplunota; de uitwerking van het algemene mobiliteitsbeleid vindt plaats in deelbeleidsplannen (met uitvoeringsprogramma) met een looptijd van 4 jaar. Hiermee wordt de raad de mogelijkheid geboden nieuwe accenten te leggen passend bij de vraagstukken en ontwikkelingen die dan actueel zijn.

3. Wanneer en hoe wordt de stad/belanghebbenden/regio betrokken?

Begin dit jaar is een start gemaakt met het opstellen van deze nieuwe mobiliteitsnota. In het eerste kwartaal van dit jaar zijn de werkzaamheden gericht geweest op het verzamelen van informatie. Hiertoe is een enquête gehouden en is tevens ingestoken op zogenaamde beginspraak, waarin de nadruk op de discussie is gelegd. Met vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld van Helmond, de gemeenten in de regio, de eigen ambtelijke organisatie en uw commissie Omgeving zijn onder begeleiding van Raadhuis Advies ideeën en gedachten uitgewisseld en zijn dilemma's in de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit met elkaar besproken. Daarbij is gebruik gemaakt van een schriftelijke enquête, meerdere individuele gesprekken en van een tweetal bijeenkomsten in een 'wereldcafé'-concept. In deze laatste twee succesvolle bijeenkomsten is op basis van stellingen in kleine, steeds weer wisselende groepen gediscussieerd.

De diverse onderwerpen die in deze enquête en discussies naar voren zijn gekomen zijn (mede) input geweest voor de dilemma's zoals verwoord in hoofdstuk 5 van deze notitie.

Gelijktijdig met het ophalen van informatie werd in het communicatieproces duidelijk dat de gehoorde partijen ook in het vervolgproces intensief bij het geactualiseerde beleid betrokken willen worden. Vandaar dat ook in het vervolgproces aandacht wordt besteed aan (interactieve) communicatie, zowel binnen de gemeente als met de diverse belanghebbenden in en om Helmond. Keuzes in het toekomstig mobiliteitsbeleid hangen in de eerste plaats af van hetgeen de gemeente er uiteindelijk mee wil bereiken. Daarbij is het voor velen uitgangspunt dat de gemeente in het realiseren van de mobiliteitsdoelstellingen veel meer dan voorheen een regisserende rol gaat spelen en de werkelijke invulling voor een belangrijk deel aan andere partijen overlaat. Het mobiliteitsbeleid wordt daarmee nog meer faciliterend en in sommige gevallen randvoorwaardelijk van karakter, dan tot nu toe het geval was. Het stellen van kaders en prioriteiten is daarbij voorwaarde om de (gemeentelijke) doelstellingen van mobiliteit voor ogen te blijven houden.

4. Wat zijn de contouren van de nota?

HM25 krijgt zoals gemeld vorm in een kaderstellende 'paraplunota'. Er wordt uitgegaan van een integrale benadering, waarbij gekeken wordt naar de rol van mobiliteit binnen het totale gemeentelijke beleid. Die rol kan faciliterend zijn, initiërend, sturend of stimulerend – of een combinatie van deze rollen. De uitwerking van het mobiliteitsbeleid voor de verschillende verkeerscategorieën en in concrete projecten vindt plaats in 4-jaarlijkse deelbeleidsplannen en uitvoeringsprogramma's, gekoppeld aan het collegeprogramma.

De nota wordt compact van vorm, prettig leesbaar met zo min mogelijk gebruik van vaktaal. Steeds wordt geredeneerd vanuit de essentie. Het document wordt opgebouwd in twee lagen:

Laag 1: een kernachtige omschrijving van de visie en het beleid op hoofdlijnen (*voor de globale lezer*),

Laag 2: een nadere toelichting op de in laag 1 beschreven hoofdlijnen (*voor de geïnteresseerde lezer, de besluitvormer/bestuurder*).

De totstandkoming van de nota is een dynamisch proces en gaat de hieronder beschreven elementen omvatten. De volgorde waarin kan echter nog wijzigen. Ook is het mogelijk dat er gaandeweg het traject onderwerpen worden toegevoegd, dan wel minder expliciet beschreven worden. De titels, zowel van de nota als van de verschillende onderdelen, zijn vooralsnog werktitels.

1. Inleiding

In de inleiding worden uiteraard de aanleiding(en) voor een nieuw mobiliteitsplan kort aangehaald. Het 'waarom?' van de nieuwe nota wordt toegelicht, met als basis zowel het coalitieakkoord van het college, als dat van de Provincie.

Vervolgens wordt teruggeblikt op het beleid tot nu toe: Helmond Mobiel 2007 – 2015, op basis van uitgevoerde evaluaties. Wat is waarheid geworden, wat niet, en (eventueel) waarom? Daarnaast wordt stilgestaan bij relevante maatschappelijke (mobiliteits) ontwikkelingen en op de invloed van de crisis op de ontwikkelingen. In dit gedeelte wordt tevens ingegaan op de veranderende rol van de overheid. Een rol die evolueert naar regie en reageren, naast initiëren en faciliteren, maar die weggaat van een rol waarin alles in eigen hand gehouden wordt. Het toenemend zelfbewustzijn van de burger en de eenvoudige toegankelijkheid van (professionele) informatie versnelt dit veranderingsproces.

2. Mobiliteitsbeleid van de toekomst

Dit onderdeel beschrijft de mobiliteit van de toekomst, beïnvloed door een nieuwe maatschappelijke realiteit. Na een langdurige crisis zijn denkpatronen veranderd. Er wordt anders nagedacht over de toekomst, over de maakbaarheid van de maatschappij en de rol van de overheid in ons dagelijks leven. Overheidsfinanciën staan onder druk. Gelijktijdig bieden technologische ontwikkelingen die in hoog tempo plaatsvinden, ruimte om van het traditionele denken te komen naar nieuwe oplossingen. De inperking van de slagkracht van de overheid betekent evenwel dat draagvlak voor het optreden van de overheid bij de burger in de stad onontbeerlijk is.

Eveneens wordt hierbij kort ingegaan op het beleidskader van hogere overheden (waar relevant met mogelijk kansen voor de stad).

3. *Trends in de samenleving per pijler*

Wat gebeurt er in de wereld om ons heen? Waar moet het beleid op reageren? Per benoemd thema (pijler) Duurzaamheid, Economie, Gezondheid, Innovatie en Mobiliteit worden actuele ontwikkelingen en trends kort toegelicht. De pijler Mobiliteit heeft – als leidend onderwerp in de nota – vanzelfsprekend een ‘status aparte’. Ook worden een aantal algemene (pijler overstijgende) demografische trends benoemd, welke een invloed hebben op onze mobiliteit.

- *Duurzaamheid: mens en milieu.*

De benadering van duurzaamheid is veranderd. De onlangs gehouden Duurzaamheidsconferentie is daar een voorbeeld van. Duurzaamheid wordt meer en meer benaderd als product, met een verdienmodel. Dit vindt zijn oorzaak in het bewustzijn van de consument, die in zijn (aankoop)gedrag rekening houdt met de duurzaamheid. Ook bedrijven profileren zich hiermee en worden in sommige gevallen ‘afgerekend’ op duurzaamheid. T.a.v. mobiliteit speelt ook de kwaliteit van de leefomgeving een rol, evenals de toekomstbestendigheid van overheidskeuzes.

- *Economie: mens en welvaart*

Economie wordt primair ingegeven door het werken, winkelen en recreëren. Maar het gaat verder, ook zaken als mobiliteit (bereikbaarheid) en het imago van de stad en de regio (Brainport) hebben effect op de economie. Lokaal kan het functioneren van het centrum als huiskamer van de stad, de diversiteit aan functies en de arbeidsparticipatie van burgers, eveneens bijdragen aan het economisch functioneren van de stad.

- *Gezondheid: mens en welzijn*

De relatie met mobiliteit is hier minder voor de hand liggend, maar er zijn wel degelijk verbindingen, zoals de medische zorg en de bereikbaarheid daarvan. Het WMO vervoer en de steeds schaarsere middelen voor dit vervoer, maar ook in het ouderenbeleid, waarin zelfredzaamheid en dreigend sociaal isolement actuele onderwerpen zijn. Ook objectieve en subjectieve verkeersveiligheid zijn binnen dit thema een issue. Verder is voldoende bewegen een opgave, waaraan voetgangersvoorzieningen en het gebruik van de fiets bijdragen.

- *Innovatie: mens en kennis*

Beschreven wordt welke ontwikkelingen, technologisch maar ook in ons handelen (procesmatig) een maatschappelijke invloed hebben. En welke innovaties hebben invloed op de mobiliteit van de toekomst en waar bestaat die invloed uit? Relaties (van de overheid) met onderwijs, R&D-activiteiten, waaronder smart mobility worden beschreven. Ook komen hier de kansen die innovatie oplevert of op kan leveren voor de stad aan de orde.

- *Mobiliteit: mens en beweging/vrijheid*

Omdat het in HM25 gaat om een mobiliteitsnota heeft deze pijler binnen de nota een status aparte. Hij komt in elk van de andere pijlers terug. Toch zijn er trends aan te geven, die specifiek in deze pijler thuishoren, zoals de ontwikkeling van het goederenvervoer (inclusief de binnenvaart), de bevoorradings van winkelgebieden, het personenvervoer, het parkeren en de rol van de verschillende verkeerscategorieën (Openbaar Vervoer, voertangens, fiets, auto, vrachtauto). Ook het snel toenemende gebruik van nieuwe technologieën in mobiliteit is een te beschrijven trend.

4. *Hoe verhoudt zich dit alles tot de ambities van Helmond/Brainport?*

In HM25 heeft dit onderdeel een centrale functie: de ambities geven immers primair vorm en inhoud aan het mobiliteitsbeleid. Wat wil de stad in de toekomst? Een beschrijving van de ambities in het algemene beleid van de gemeente. Vragen over positionering en imago van Helmond komen daarbij aan de orde. Tevens worden de dilemma's benoemd, die eerder tijdens de bijeenkomsten begin dit jaar door het maatschappelijk middenveld, buurgemeenten en de eigen organisatie zijn ingebracht. Dit wordt afgezet tegen verschillende schaalniveaus (Europa, Nederland, Provincie, Brainport/MRE, Eindhoven, Peel 6.1).

Vervolgens wordt beschreven wat er op hoofdlijnen op mobiliteitsgebied nodig is om deze ambities (mede) te kunnen invullen en welke rol de gemeente daarin zou moeten/kunnen spelen.

5. Matrix van mogelijke toekomstontwikkelingen, per pijler

De eerder aangegeven trends (onder 3) en ambities (onder 4) worden nu samengebracht en leiden tot oplossingsrichtingen binnen het mobiliteitsbeleid. In plaats van de 'klassieke' indeling per modaliteit worden de beleidspijlers Duurzaamheid, Economie, Gezondheid en Innovatie als kapstok gebruikt met als leidmotief de pijler Mobiliteit. Op die manier ontstaat een matrix, waarbij oplossingsrichtingen vaak dienend zijn aan meerdere pijlers.

6. Het mobiliteitsprogramma van de gemeente Helmond

Conclusies ten aanzien van de opgestelde matrix worden samengevat in HM 2025: de kader- stellende paraplunota. Waar wordt in de komende periode primair op ingezet? Wanneer zijn door wie welke acties nodig om ambities waar te maken of daar in welke zin dan ook aan bij te dragen? Wat is de rol en de positie van de gemeente hierin? Ook planning en financiering komen aan de orde. Het zijn **geen** uitgewerkte plannen, wel worden de kaders tot 2025 geschetst waarbinnen de uitwerking later wordt opgepakt in de vierjaarlijkse uitvoeringsprogramma's, gekoppeld aan de opeenvolgende collegeprogramma's.

5. Kaders; hoe om te gaan met dilemma's?

Zoals eerder beschreven wordt uw raad middels voorliggend startdocument geconsulteerd over de aanpak. Maar om HM25 de juiste richting te geven is het van belang dat uw raad zich tevens uitspreekt over onderwerpen, mobiliteit gerelateerd, waarvan in het voortraject (de beginspraak) is gebleken dat de meningen fundamenteel uiteen lopen. Deze verschillen van inzicht blijken zowel in verschillende geledingen in de stad, als ook in uw raad te bestaan. Het is wenselijk dat er keuzes worden gemaakt, zodanig dat een toegesneden mobiliteitsbeleid geformuleerd kan worden. De dilemma's zijn dan ook prikkelend bedoeld.

Hieronder worden de hoofddilemma's benoemd, per pijler, en toegespitst op mobiliteit. Uw raad wordt gevraagd hier inhoudelijk op in te gaan, en waar mogelijk verhelderende uitspraken over te doen. Dit wordt dan meegenomen in de verdere uitwerking van HM25.

<i>Stelling:</i>	<i>Dilemma's:</i>
<u>Duurzaamheid</u>	
Het inzetten op het openbaar vervoer en de fiets is dé oplossing voor de toekomst. Autogebruik moet worden beperkt.	Geven we voorrang en ruimte aan de voetganger, fiets en e-bike en mag dit ten koste gaan van de auto en autobereikbaarheid? Geldt dit voor de gehele stad of bijvoorbeeld alleen in woonwijken? Krijgen elektrische auto's extra faciliteiten in het centrum (zoals gratis laadpalen) ten koste van niet-elektrische auto's?
<u>Economie</u>	
Uit economisch oogpunt is een optimale bereikbaarheid van de stad en binnen de stad onontbeerlijk. Hierbij hoort een adequaat autowegennet.	Hoe verhoudt zich de centrumambitie versus bereikbaarheid van het centrum voor alle verkeerscategorieën? Faciliteren of ontmoedigen we het autogebruik in de stad?
<u>Gezondheid</u>	
De E-bike is de toekomst. Het voorkomt sociale isolatie, houdt mensen mobiel, is alternatief voor dagelijkse autoritten.	Wordt het fietsgebruik actief gestimuleerd door flankerende maatregelen zoals bijv. blijvend gratis fietsenstallingen, aanleg snelfietspaden, etc.?
Overlast van verkeer, geluid, stank, uitstoot moet worden ingeperkt.	Weren we bepaalde voertuigen uit de stad om andere doelstellingen te halen ("vieze" auto's, lawaaierige bromfietsen)? Zo ja op welke locaties?
<u>Innovatie</u>	
Helmond is LivingLab, een proeftuin voor automotive ontwikkelingen. LivingLab betekent ook dat alle verkeerssystemen altijd up-to-date zijn; dus vaak ook dubbel investeren in zowel de	Willen we living lab blijven en willen we daar ook de beperkte overheidsmiddelen voor inzetten? Experimenten kunnen mislukken, accepteren we dit financiële risico?

o-versie en ook in de updates, nieuwere varianten

Mobiliteit

Verkeersinfra is klaar. Nu focus op fiets, nieuwe technieken, telewerken, OV.

Met het toevoegen van nieuwe vervoersvormen (e-bikes, zelfrijdende auto's etc.) gaat de huidige indeling van wegen steeds meer knellen. E-bikes gaan harder, vereisen een andere infrastructuur en passen niet altijd in de huidige stedelijke structuur, gaat de stad op de schop om ruimte te geven aan e-bikes en OV?

6. Wat zijn de kansen en risico's?

Het opstellen van HM25 leidt tot nieuw geformuleerde ambities, in de 4 jaarlijkse beleidsprogramma's uit te werken naar maatregelen en mobiliteitsprojecten in de komende jaren. Dit levert kansen op voor de stad, maar anderzijds bestaan er ook risico's.

Kansen	Risico's
- Externe middelen genereren/gebruik maken van subsidieregelingen (hogere overheden)	- Gemeentelijke middelen zijn beperkt. Interne dekking van benodigde investeringen wordt een opgave.
- Samenwerking (met bewoners/met het bedrijfsleven of met de regio) Co-creatie	- Omvangrijke processen. Gemeente in regierol waarmee uitkomsten niet op voorhand te voorspellen zijn. - Continuïteit/consequent zijn, van het gemeentebestuur (betrouwbare partner)
- Omgeving waarin innovatie op automotive gebied gedijt. Winst halen uit smart mobility.	- (te) hoge verwachtingen. Effect van innovatieve ontwikkelingen niet te voorspellen. - Uitvoering van projecten worden teveel afhankelijk van het succes van innovatieve oplossingen.

8. Besluitvorming en Planning

Sinds begin dit jaar is informatie verzameld ten behoeve van het opstellen van HM25, waarin de ambities voor het komend decennium geformuleerd worden. In het eerste kwartaal van dit jaar zijn de werkzaamheden gericht geweest op het verzamelen van informatie, in de vorm van beginspraak bijeenkomsten met de stad en met de raadscommissie. Met deze input zijn de contouren van de nieuwe mobiliteitsnota vormgegeven en is dit document opgesteld.

Uw raad wordt gevraagd:

- Deze hoofdlijnennotitie opiniërend te behandelen in de commissie Omgeving van 14 juli
- In deze commissie richtinggevende uitspraken te doen om daarmee vooruitlopend op het raadsbesluit de notitie verder uit te kunnen werken
- Helmond Mobiel 2025 wederom te agenderen voor de commissie Omgeving in september of oktober
- En ter vaststelling te agenderen in de daaropvolgende raadsvergadering

24 Juni 2015

Afdeling ROV, Team Verkeer en Vervoer

T.Posno