



HELMOND VERBONDEN

Mobiliteitsvisie 2016-2025

Gemeente Helmond



Gemeente Helmond



IN OPDRACHT VAN
Gemeente Helmond
Projectleider: Tineke Posno

RAPPORTTITEL
Helmond Verbonden



AUTEUR
Berry Verlijdsdonk &
Gerard Okhuijsen

4 april 2016

Inhoud

Voorwoord	4
Waarom mobiliteitsbeleid?	6
Wat is er gebeurd?	8
Helmond Mobiel 2015	8
En verder	10
Wat zijn de ontwikkelingen	12
Met invloed op mobiliteit	12
Demografische ontwikkelingen	12
Maatschappelijke ontwikkelingen	15
Pijlers van Mobiliteitsbeleid	20
Duurzaamheid	20
Economie	23
Gezondheid	28
Innovatie	31
Bereikbaarheid	33
Waar gaan we naartoe	37
Nieuwe kansen voor de fiets	37
Autoverkeer in goede banen	40
Bereikbaarheid stadshart Helmond	47
Parkeren woonwijken	47
Smart Mobility	48
Duurzaam bevoorraden en distribueren	53
Openbaar vervoer	55
En waar liggen kansen voor derden	59
Niet alles tegelijkertijd aanpakken	59
Hoe komen we daar	63



Voorwoord

Mobiliteit: we hebben er allemaal mee te maken. Als voetganger, fietser, automobilist, trein- of busreiziger. Mobiliteit staat niet op zichzelf maar neemt in de samenleving een centrale plaats in. Een goed werkend verkeerssysteem is daarom essentieel voor het functioneren van onze stad.

Voor u ligt het vernieuwde mobiliteitsbeleid van de gemeente Helmond voor de periode tot 2025. Ik ben trots op hetgeen we in onze stad al bereikt hebben. Maar er liggen veel kansen voor ons voor mobiliteitsmaatregelen die echt een toegevoegde waarde hebben voor Helmond en de regio. De pijlers hierin zijn: duurzaam verbeteren van de verkeersveiligheid, goede en vlotte bereikbaarheid van stad en regio én zorgen dat het verkeerssysteem in onze stad duurzaam en toekomstbestendig is met oog voor de kwaliteit van de leefomgeving. Dit zijn grote uitdagingen voor het mobiliteitsbeleid voor de komende jaren.

We zullen de juiste keuzes moeten maken. Daarom gaan we in Helmond Verbonden 2016-2025 uit van een aantal prioriteiten. Behalve de zorg voor een duurzaam en veilig verkeerssysteem kiezen we voor:

1. de fiets: maximaal inzetten met actieplan fiets
2. Smart Mobility; koploper in Innoveren in mobiliteit
3. duurzame ontsluiting van centrum, stad en regio
4. openbaar vervoer: versterken van knooppunten en kansen voor maatwerk.

Niet voor niets worden de fiets en Smart Mobility als eerste genoemd. Helmond is een fietsstad bij uitstek en dat willen we in de toekomst verder uitbouwen. En als thuisstad van de Automotive Campus gaat Helmond vol voor het behouden van haar voortrekkersrol op het gebied van Smart Mobility. Smart Mobility oplossingen zullen het aanzien van mobiliteit flink gaan veranderen en daarin loopt Helmond graag voorop.

Helmond ligt in een van de drie belangrijkste economische gebieden van Nederland: Brainport. Dat stelt hoge eisen ten aanzien van bereikbaarheid. Daarom wordt in onze gemeentelijke mobiliteitsvisie nauw aangesloten bij de uitgangspunten van het 'Regionale Bereikbaarheidsprogramma Zuid Nederland'. De ondertitel hiervan is 'samen, slim, robuust'. Precies de termen die ook de basis vormen voor ons eigen, Helmondse beleid.

Ik wil iedereen bedanken die zijn of haar bijdrage heeft geleverd aan deze nota Helmond Verbonden 2015-2025. Er hebben inspraaksessies plaatsgevonden, waarbij vele bij Helmond betrokken personen en organisaties al vanaf het begin hun input hebben geleverd. Mobiliteit is immers van iedereen. Tijdens dit proces merkten we dat de opvattingen over mobiliteit uit elkaar kunnen liggen. Niet alle wensen kunnen dus worden gehonoreerd. Desondanks ligt er naar mijn overtuiging een breed gedragen plan voor de Helmondse mobiliteit van morgen, met alle kansen om de kwaliteiten van onze stad te verstevigen. Kansen waarvoor we als gemeente nadrukkelijk niet alleen aan de lat staan. De uitwerking van deze visie zal dan ook gebeuren in samenwerking met de mensen en bedrijven uit onze stad en in samenspraak met regionale en landelijke partners.



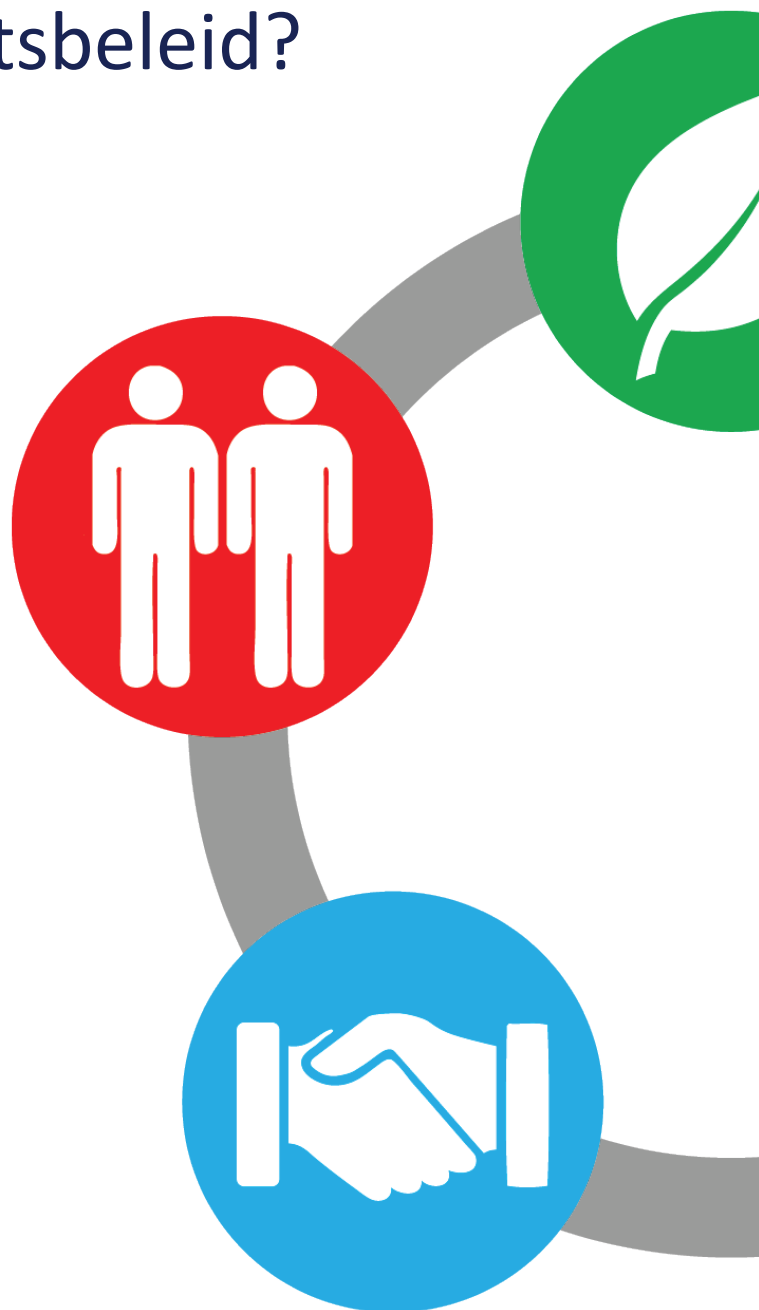
Namens het college van burgemeester en wethouders van Helmond,

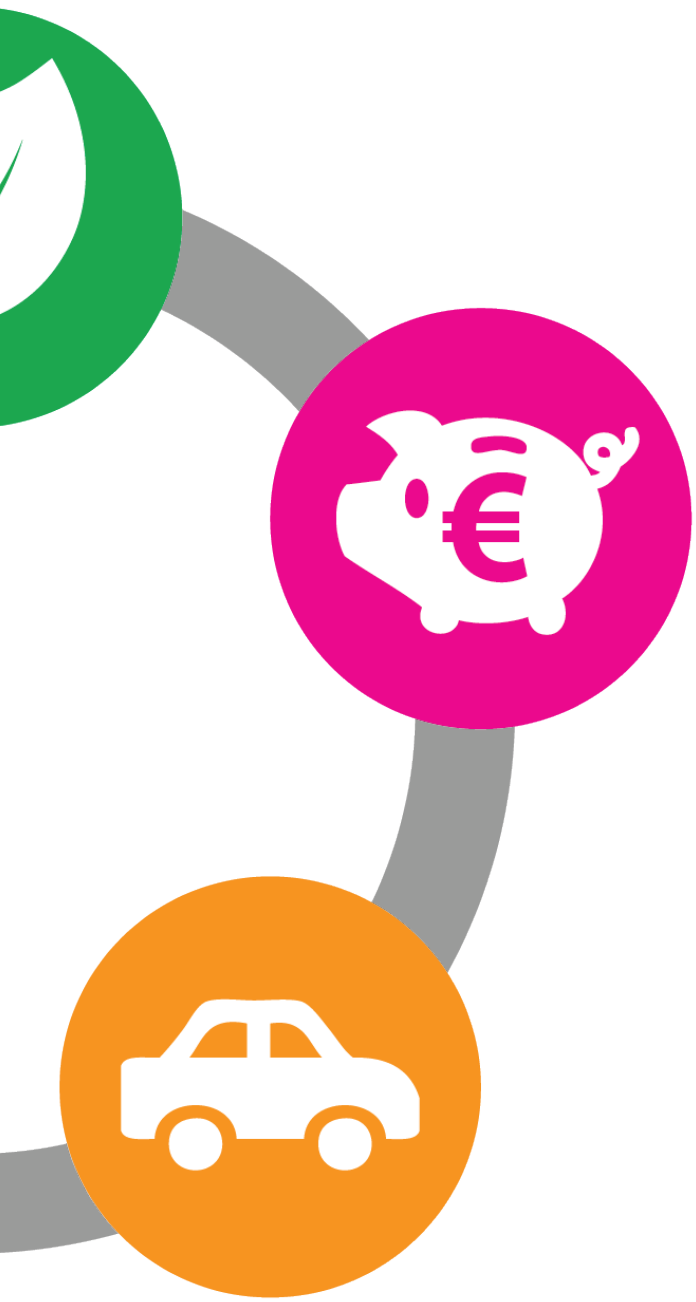
Erik de Vries
Wethouder Mobiliteit, Stedelijk Beheer & Groen en Wijken

Waarom Mobiliteitsbeleid?

Mobiliteit is essentieel voor de vitaliteit van Helmond en de regio. De gemeente heeft de belangrijke taak de vraag naar mobiliteit in goede banen te leiden. Dat is geen op zichzelf staand doel maar hangt nauw samen met hetgeen we met stad en regio in de toekomst willen. Daarom geeft Helmond Verbonden antwoord op de vraag hoe Helmond wil omgaan met de veranderingen die zich in de maatschappij in z'n algemeen en op het gebied van mobiliteit in het bijzonder in de komende jaren gaan voordoen.

De afgelopen jaren werd in de regio volop gediscussieerd over bereikbaarheid, bijvoorbeeld over de noodzaak van de 'Ruit'. Omdat dit laatste plan niet doorgaat, is de vraag weer actueel hoe Helmond en haar regio in de toekomst goed bereikbaar kunnen blijven. Voor een gezonde stad is een goede bereikbaarheid via weg, spoor en kanaal namelijk cruciaal. Dit vraagt om een heldere visie, op basis waarvan concrete maatregelen kunnen worden genomen en investeringen kunnen worden gedaan. Helmond Verbonden laat zien wat dat voor de stad en de regio betekent voor de komende periode en hoe zich dat verhoudt tot de vijf in het Helmondse collegeakkoord 2014 genoemde aandachtsvelden: de Sociale stad, de Aantrekkelijke stad, de Ondernemende stad, de Leefbare stad en de Financieel gezonde stad.





De gemeente heeft de taak de bereikbaarheid van woon-, werk- en recreatieve locaties en maatschappelijke instellingen voor al haar inwoners en ondernemers te waarborgen. Niet alleen dus voor diegenen die goed voor zichzelf kunnen zorgen, maar ook voor hen die daar minder of niet toe in staat zijn. De gemeente doet dit in nauwe samenwerking met de regionale partners en haar inwoners.

De gemeentelijke visie op mobiliteit moet er voor zorgen dat de gemeente haar taken op dit gebied in de komende jaren goed kan invullen en kan reageren op nieuwe ontwikkelingen:

- Faciliteren van de mobiliteitsbehoefte, lokaal en regionaal, zodat woon- en werklocaties goed bereikbaar zijn;
- Beheren en onderhouden van het wegennet, zodat het betrouwbaar en veilig bruikbaar blijft;
- Passende maatregelen nemen indien zich problemen voordoen – bijvoorbeeld op het gebied van capaciteit, verkeersveiligheid of milieuhinder;
- Nieuwe communicatie -en informatietechnologieën gebruiken om het mobiliteitsgedrag te beïnvloeden;
- Nieuwe mobiliteitstechnologieën testen en inzetten.

Als visiedocument beperkt Helmond Verbonden zich tot de hoofdlijnen van het beleid. De feitelijke uitwerking van het mobiliteitsbeleid in concrete projecten volgt in vierjaarlijkse integrale uitvoeringsplannen, gekoppeld aan de collegeperioden.

Wat is er gebeurd?

Helmond Mobiel 2015

Helmond Mobiel 2015 werd vastgesteld in 2007. De ambities waren hoog en met de economische voorspoed in die jaren ook financieel haalbaar. Er zijn naar aanleiding van Helmond Mobiel 2015 vele maatregelen genomen, initiatieven opgestart en plannen uitgevoerd, maar niet alles kon al worden uitgevoerd.



Zo wilde Helmond in 2015 een bereikbare stad zijn, met ruimte voor diverse vormen van mobiliteit. Dat is in ieder geval ten dele gelukt: het Helmondse verkeersnetwerk is ten opzichte van 2007 completer en beter geworden, door de toevoeging van enkele nieuwe verbindingen en de realisatie van nieuwe spoorkruisingen.



Er is werk gemaakt van een integrale systeembenadering van het stedelijke netwerk, met benuttingsmaatregelen, zoals verbeteringen aan verkeersregelininstallaties en capaciteitsverruimingen op kruispunten en rotondes. Hierdoor is de leefbaarheid van Helmond verbeterd, met name op het gebied van luchtkwaliteit. Ook diverse andere maatregelen, waaronder het stimuleren van het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en schone voertuigen hebben daartoe bijgedragen. Als fietsstad moest in Helmond de fiets het vervoermiddel





The map shows a network of roads and infrastructure in Helmond. A green circle highlights a central area with several bicycle icons and a parking icon. A yellow box with a right-turn arrow is also present. Various traffic light icons are scattered along the road network. A red shield with the number 9 is visible on the right side of the map.

 bij uitstek worden voor stedelijke verplaatsingen. Tot en met 2013 is volop geïnvesteerd in het fietsnetwerk en de bijbehorende voorzieningen, zoals gratis bewaakte fietsenstallingen in het centrum en bij het centraal station. Uit de inwonersenquêtes blijkt een stijgende populariteit van het fietsgebruik in de stad.

 Om het centrum van Helmond gastvrij en klantgerichter in te richten zijn in de afgelopen jaren flinke sprongen gemaakt met de modernisering van het betaald parkeren door invoering van real time parkeren op straat middels GSM-parkeren en 'Gepast Parkeren'. 'Gepast parkeren' komt centrumklanten tegemoet in de parkeerkosten, in nauwe samenwerking met de centrumondernemers.



Ten aanzien van openbaar vervoer was de verwachting dat met vier NS-stations binnen de stadsgrenzen het gebruik van de trein flink omhoog kon, onder meer door goede en veilige parkeer-voorzieningen voor auto en fiets bij de stations te bieden. Er is daarom geïnvesteerd in stations, stallingsvoorzieningen en parkeerplaatsen. Het station Helmond is omgebouwd tot een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt met nu ook een zuidelijke toegang. Daarnaast is geïnvesteerd in het toegankelijk maken van de bushaltes in de stad.



Het streven om de relatie tussen het mobiliteitsbeleid en Helmond Automotive stad te versterken met alle kansen om werk met werk te maken is in de afgelopen periode goed gelukt. Diverse nieuwe technologieën zijn succesvol ingezet, zoals het intelligente transportsysteem FREILOT, Compass 4D en de GCDC (Grand Coöperative Driving Challenge) op de 'testboulevard' A270, tussen Helmond en Eindhoven. Op de Automotive Campus vestigden zich meerdere bedrijven, waaronder de regionale verkeerscentrale en de innovatiecentrale. De nationale en internationale belangstelling voor hetgeen in Helmond wordt gepresteerd op het gebied van automotive innovatie is groot en divers.

Er is dus in de afgelopen jaren veel bereikt. De uitgangspunten van 2007 zijn overeind gebleven: nog steeds wil Helmond een bereikbare en leefbare stad zijn, met een sterk innoverend profiel, vooral op het gebied van automotive.



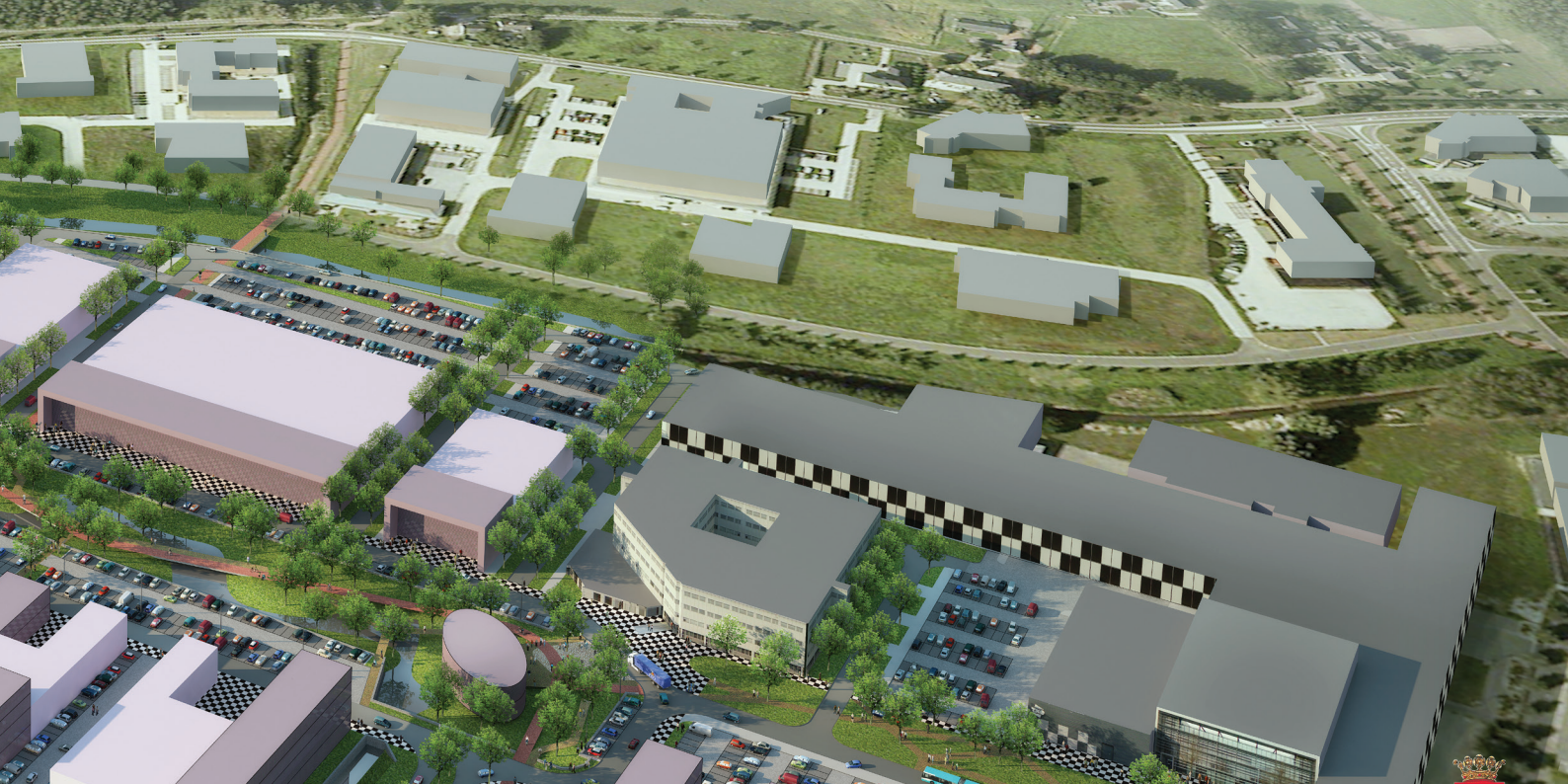
En verder ...

Helmond zou nog flink groeien, zowel qua inwoners als qua aantal arbeidsplaatsen. Die verwachting is naar beneden bijgesteld. Dit leidt ertoe dat de afronding van Brandevoort en Suytkade meer tijd in beslag neemt. Lungendonk is van de baan en ook het ambitieuze centrumplan is losgelaten. Ten aanzien van mobiliteit zijn enkele doelen niet of nog onvoldoende behaald:

- Er bestaan op het stedelijke en regionale wegennet nog steeds knelpunten, zowel op het gebied van bereikbaarheid als op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het wegennetwerk ontbeert een heldere en robuuste structuur: regionaal verkeer verstoort nog steeds het lokale verkeersbeeld.
- Het beter benutten van de wegenstructuur door slimme technologie heeft weliswaar de doorstroming verbeterd, maar met de uitgevoerde optimalisatieslagen is inmiddels de grens ongeveer bereikt. Verdere verbetering van de doorstroming door het 'draaien aan de knoppen' met de traditionele instrumenten is niet meer mogelijk. Bovendien ontstaan er nieuwe knelpunten op de zijwegen van de Europaweg, Kasteeltraverse en Deurneseweg, in de vorm van toenemende wachttijden voor het

verkeer.

- Op het gebied van verkeersveiligheid is de ambitie van de stad, beter scoren dan het landelijk gemiddelde, nog niet gehaald. Uit inwoners-enquêtes blijkt dat bewoners zich gemiddeld minder verkeersveilig voelen en zich ergeren aan het rijden met hoge snelheid door de woonomgeving. Om de verkeersveiligheid rondom scholen uit het basisonderwijs te verbeteren zijn alle schoolzones uniform en herkenbaar aangeduid. Ruim de helft van de scholen neemt deel aan het verkeersveiligheidsprogramma Brabants Verkeersveiligheids Label, maar een aanzienlijk deel dus ook nog niet. Binnen het voorgezet onderwijs zijn er nog geen scholen die deelnemen aan het programma Totally Traffic.
- Het stedelijk fietsnetwerk kent nog steeds ontbrekende schakels. Kansen op het gebied van gecombineerde verplaatsingen (Co-modaliteit) met gebruikmaking van de fiets worden nog te weinig benut. Met het bieden van meer fietsstallingen en het slechten van fietsbarrières kan nog een slag worden gemaakt. Omdat ten tijde van Helmond Mobiel 2015 het gebruik van de e-bike en de elektrische fiets nog in de kinderschoe-



nen stond, is hiermee nog geen rekening gehouden. Wel wordt er samen met de MRE en de gemeenten Nuenen, Eindhoven en Geldrop-Mierlo al gewerkt aan de hoogwaardige fietsverbinding Helmond-Eindhoven.

- In Helmond Mobiel 2015 was het doel om de samenwerking tussen wegbeheerders en andere overheden te verbeteren en op die manier de regionale problemen en knelpunten opgelost te krijgen. De samenwerking is weliswaar geïntensiveerd, onder andere met de MRE en de provincie, maar nog niet geleid tot de gewenste verbetering van de regionale bereikbaarheid. Met het schrappen van de Ruit blijft de gezamenlijke opgave om een duurzaam bereikbare regio te realiseren volop actueel.
- De parkeerdruk in het centrum nam af door een verminderd centrumbezoek per auto, maar mede door de invoering van gepast parkeren is de daling tot stilstand gekomen.
- In woonwijken leidden toenemend autobezit en kleinere huishoudens tot een toename van de parkeerdruk, hetgeen op sommige plaatsen aanleiding was voor problemen. Hiervoor werd door de gemeenteraad extra budget

beschikbaar gesteld, maar dat heeft nog niet overal tot oplossingen geleid.

- Helmond zette in op het terugdringen van het goederenvervoer over de weg. Dit is gelukt, maar dat heeft vooral te maken met de economische crisis in de voorbije periode. Inmiddels groeit het wegtransport weer. Over het spoor groeit het goederentransport door Helmond, maar dat houdt verband met de werkzaamheden aan de Betuwelijn (tot 2023). In B5 verband is gezorgd voor een afname van het gevaarlijke stoffentransport via de spoorverbinding Eindhoven/Venlo. Het goederenvervoer over water heeft geen duidelijke impuls gekregen. Een eerder gerealiseerde overslagterminal weg/water is vanwege een te beperkt gebruik in 2009 weer gesloten.
- De gemeente had het doel te voorzien in een basisnet buslijnen voor de stad en de regio. Daarnaast diende vraagafhankelijk vervoer de sociale ontsluiting van de stad te garanderen. De lokale buslijnen werden en worden echter slechts zeer beperkt gebruikt. Nieuwe initiatieven ter verbetering worden nog steeds opgestart, maar hebben nog niet het gewenste resultaat.

Wat zijn de ontwikkelingen

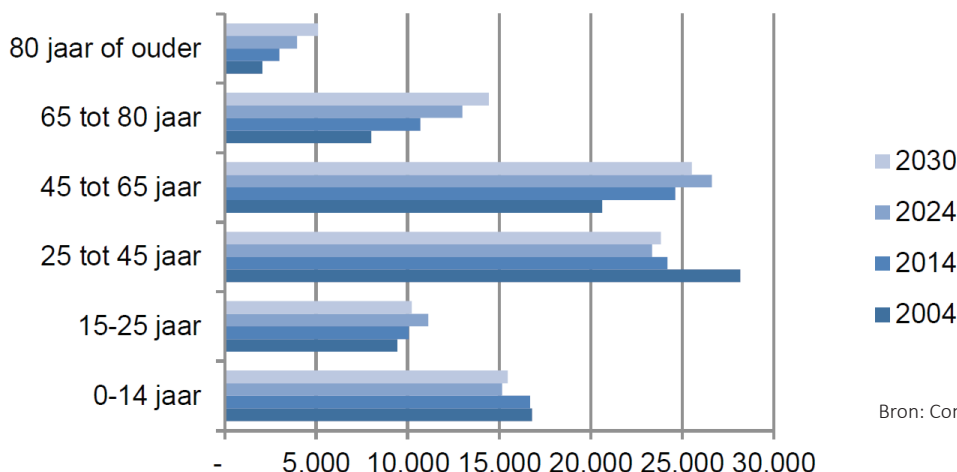
Met invloed op de mobiliteit

Ontwikkelingen in de mobiliteit hangen nauw samen met veranderingen in de samenleving. Relevante demografische en maatschappelijke tendensen zijn op landelijk niveau en –indien beschikbaar – voor Helmond in beeld gebracht. De ontwikkelingen wijzen in de richting van verdere groei van de mobiliteitsbehoefte en de werkgelegenheid. De Helmondse bevolking wordt ouder, wat uiteindelijk meer mobiliteit met zich meebrengt, echter anders verdeeld over de dag. Schaalvergroting, langer zelfstandig wonen en telewerken, lijken per saldo te leiden tot groei van de mobiliteitsbehoefte. Ontwikkelingen op het gebied van de vervoerswijzekeuze zijn op de landelijke – laat staan op de Helmondse – schaal nog niet goed in te schatten. Ook veranderingen op het gebied van economie en logistiek zijn van invloed op de mobiliteit. Zo zijn goederen in kleinere hoeveelheden meer in beweging.

Demografische ontwikkelingen

Bevolkingsgroei

De bevolkingsgroei neemt waarschijnlijk steeds verder af: Helmond bleef na de Tweede Wereldoorlog harder door-groeien dan het gemiddelde in Nederland, voornamelijk vanwege de groeistadtaak vanaf eind jaren '70 en de ontwikkeling van nieuwe wijken als Dierdonk en Brandevoort. Pas relatief kort geleden is de groei gestabiliseerd. Volgens de laatste prognoses blijft het Helmondse inwoneraantal ruim onder 100.000 inwoners, lager dan eerder gedacht. Op basis van provinciale prognoses telt Helmond in 2030 in totaal 95.400 inwoners, verdeeld over 44.200 huishoudens, hetgeen betekent dat ook de mobiliteitsbehoefte als gevolg van het inwoneraantal op termijn lager uitvalt dan eerder aangenomen.



Bron: Concept woonvisie 2016-2020



Vergrijzing

De bevolking vergrijst, ook in Helmond. Nu is de Helmondse bevolking nog relatief jong, maar dat verandert: het aandeel ouderen (65+) neemt de komende jaren toe tot meer dan 25%, terwijl het aandeel jongere leeftijdsgroepen zakt. Belangrijke reden is dat de groep Babyboomers – geboren tussen '45 en '60 – met pensioen is of op termijn gaat. Tegelijkertijd stijgt de levensverwachting en daalt het aantal nieuw geboren. Dit alles leidt er toe dat de mobiliteitsbehoefte met een werkmotief na 2030 gaat afnemen. Tot die tijd groeit het arbeidspotentieel (15-65 jaar) in Helmond echter nog (met circa 1.500) en daarmee dus ook de omvang van het woon-werkverkeer.

Door het toenemend aantal 65 tot 75 jarigen neemt de mobiliteitsvraag op het sociale en recreatieve vlak flink toe. De verwachting is dat veel van deze mobiliteitsvraag per auto wordt ingevuld, aangezien het autobezit in deze leeftijdscategorie hoog is en bovendien stijgende. De afname van de leeftijdsklasse tot 20 jaar zorgt vooral voor een daling van het aantal fietsverplaatsingen. Er is weinig effect op de omvang van het autogebruik.

Per saldo leidt de vergrijzing van de bevolking tot meer mobiliteit. Waarschijnlijk is het belangrijkste waarneembare effect van de vergrijzing een verschuiving van de verkeersdrukke over de dag, in de vorm van een verbreding van de spitsperioden (CBS 2015).



P

alleen
in de vakken

LAKEZI

Maatschappelijke ontwikkelingen

Jongeren en mobiliteit

De mobiliteitsbehoefte onder jongeren lijkt af te wijken van die van oudere generaties. Signalen in de maatschappij wijzen erop dat jongeren meer dan gemiddeld gebruik maken van deelauto's of vergelijkbare sharing-concepten. Het geregistreerde eigen autobezit onder jongeren in de leeftijdsgroep 18 tot 25 jaar nam in 2013 af met 4,5 procent ten opzichte van 2012. Waarschijnlijk hangt dit samen met een kleinere bestedingsruimte of ander bestedingsgedrag. Bovendien beschikken studenten al langere tijd over een OV-jaarkaart waardoor reizen met openbaar vervoer voor hen zeer aantrekkelijk is. Jongeren – met name studenten – zijn verhoudingsgewijs vaak woonachtig in de grote steden, waar veel keuzevrijheid is in de vervoerwijze, met name openbaar vervoer. Het gebruik van de auto ligt daar minder voor de hand. Gezien het beperkte OV-aanbod in Helmond is dit effect hier kleiner.

In combinatie met het feit dat jongeren nog steeds in gelijke mate hun rijbewijs behalen is het aannemelijk dat gewijzigd mobiliteitsgedrag van jongeren slechts een beperkt effect zal hebben.

Omvang huishoudens

Onze samenleving wordt steeds individueler, dat uit zich onder andere in een afname van de gemiddelde gezinsomvang. Het aantal een- en tweepersoons huishoudens is de afgelopen jaren sterk toegenomen, ook in Helmond. De verwachting is dat deze ontwikkeling nog even doorgaat.

De gezinsverdunding leidt tot een stijgend aantal consumenten; immers vele aankopen worden gedaan per huishouden en niet per persoon. Dit leidt weer tot meer 'consumptieve' verplaatsingen. Het toenemend aantal

kleine huishoudens zorgt bovendien voor een toename van de gemiddelde woon-werkafstand. Blijkbaar telt voor deze groep de afstand tot het werk minder zwaar dan voor grotere huishoudens. Per saldo leidt de individualisering tot een toename van het aantal verplaatsingen en bovendien in sommige gevallen tot langere verplaatsingen.

A woman with short grey hair is sitting on a blue and white Galaxy scooter. She is resting her chin on her hand and looking towards the camera. The scooter has a large black basket on the front and a headlight. In the background, there is a brick house with a white door and a red door. A blue umbrella is leaning against the scooter.

"Over het algemeen heeft Helmond het voor de scootmobielgebruikers goed geregeld op enkele puntjes na. Fietspaden moeten goed verhard zijn: vlak in plaats van vol hobbels en kuilen, zoals bij het fietspad aan de Aarle-Rixtelseweg. Dat rijdt rampzalig. Ronduit gevaarlijk is de verharding bij de bibliotheek, net achter de fietsenstalling. Daar schiet de verharding ineens een stuk naar beneden. Ik zag dat nog net op tijd, maar schrok er erg van. Een glooiende verharding is veel veiliger. Daarnaast stoort ik me enorm aan scootmobielgebruikers die heel hard door het centrum sjezen. Dat doe je toch niet?! Die mogen ze van mij bekeuren. Tot slot is het logisch om parkeermeters dichtbij de invalideparkeerplaatsen te plaatsen. Nu moet je soms alsnog ver lopen."

Ineke, gepensioneerd

Centralisatie voorzieningen

Het streven naar een efficiëntere bedrijfsvoering leidt er toe dat instellingen voor onderwijs, gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen steeds vaker vanuit een beperkt aantal gecentraliseerde vestigingen werken, die ieder een groter afzetgebied bestrijken. Daardoor neemt de fysieke afstand tot de klant toe, waardoor een bezoek aan een dergelijke instelling een grotere verplaatsing vergt. Waar mogelijk worden contacten tussen klant en instelling weliswaar verzorgd met moderne communicatiemiddelen, maar dat is niet voor alle de bezoeken mogelijk. Daarvoor blijft een fysiek bezoek noodzakelijk. Iets soortgelijks doet zich voor in de ouderen- en ziekenzorg. Omdat mensen zo lang mogelijk op de eigen, zelfstandige woonplek blijven, moet de dagelijkse zorg letterlijk aan huis worden gebracht. Dit betekent een groot aantal extra (korte) ritten van verzorgers naar hun klanten.

Nieuwe werken

Het Nieuwe Werken beïnvloedt de mobiliteitsbehoefte. In 2012 werkt al een derde deel van de werknemers minstens één uur per week thuis. Dat lijkt maar weinig, maar daardoor wordt de behoefte aan woon-werkverplaatsingen toch kleiner. Dat wil niet zeggen dat ook de mobiliteitsbehoefte als geheel afneemt. Ook thuiswerkers maken regelmatig werk gerelateerde ritten, bijvoorbeeld naar klanten of collega's. Bovendien blijkt dat thuiswerkers bereid zijn veel verder van hun werk te gaan wonen, omdat ze maar een paar keer per week op kantoor hoeven te zijn. Niet zelden betekent dat voor die paar ritten opgeteld meer kilometers dan in het geval van dagelijks woon-werkverplaatsingen over korte afstand.

Het nieuwe werken heeft dus wel invloed op de verdeling van het verkeer over de dag, maar nauwelijks op de totale verplaatsingsbehoefte.



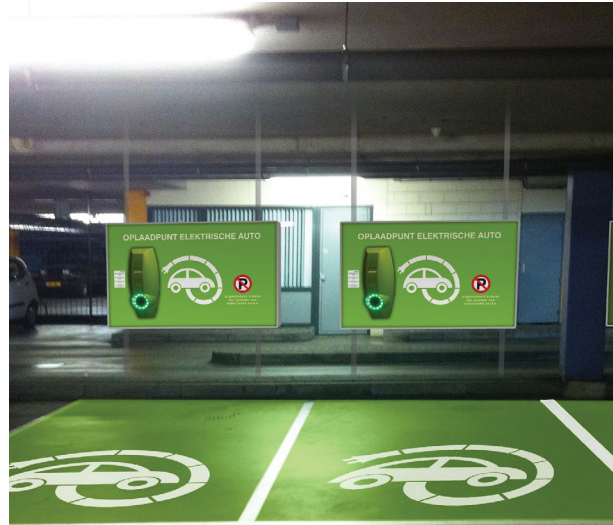
Autobezit

Het totaal aantal personenauto's en motorfietsen neemt toe. De groeisnelheid wordt echter steeds kleiner, nu minder dan 1 procent per jaar. De vraag is of dit samenhangt met een verminderde behoefte om een auto of motor te bezitten of dat het vooral besparingsgedrag betreft. Signalen wijzen in de richting van het laatste: zo zijn de tweedehands autoverkoop minder terug gelopen dan de nieuw verkopen, is een verschuiving van de nieuw verkopen te zien naar kleinere, goedkopere segmenten en leidde de subsidiering van plug-in hybrideauto's tot grote verkoopaantallen, waarschijnlijk vooral veroorzaakt door het geboden financiële voordeel. Hoewel de berichten in de media soms anders doen geloven, blijkt de markt voor vol elektrische auto's nog zeer klein (nog niet 1% van de totale verkopen). Meest duidelijk is echter dat gelijktijdig met de aantrekkende economie weer een opwaartse beweging waarneembaar is in de nieuw- en tweede handsverkoop.

Het autobezit in Helmond ligt met 432 per 1.000 inwoners bovengemiddeld hoog. Het groeit bovendien nog steeds, in de afgelopen 5 jaren net iets meer dan in de rest van het land (CBS, 2014). Verwacht mag worden dat een hoger autobezit uiteindelijk leidt tot een hoger autogebruik.

Overige ontwikkelingen

- Netwerksamenleving: De maatschappij ontwikkelt zich steeds meer tot netwerksamenleving. Waar vroeger het individu zijn dorp als leefplek beschouwde is het nu meestal een wereldburger, die zich volop over grotere afstand verplaatst, precies naar gelang de eigen behoefte.
- Internetsamenleving: In plaats van winkelen in de stad kiest een steeds groter aantal consumenten er voor de producten aan huis te laten bezorgen en plaatst zijn bestelling daarom via internet. Bovendien beschikt de consument bijna overal over een veelheid aan datainformatie via de smartphone op basis waarvan hij zijn handelen laat beïnvloeden.





De veranderende rol van de gemeente

Het zit de gemeente in de genen om zaken voor haar inwoners te willen regelen. Of het nu gaat om de aanleg van infrastructuur of beïnvloeding van het individuele verplaatsingsgedrag, het zijn vanzelfsprekende taken van de overheid. Door de toenemende complexiteit van de samenleving, de verbeterde communicatiemiddelen en de brede toegankelijkheid van informatiebronnen verandert deze situatie de laatste jaren echter: de gemeente *kán* lang niet alles meer regelen en *wíl* dat ook niet meer. Daarmee verandert de rol van de gemeente ingrijpend. Ze gaat voor de gezamenlijke aanpak: co-creatie met en participatie van de inwoners en ondernemers, waarin de gemeente de rol van initiator, regisseur en ondersteuner neemt. Dit geldt ook voor projecten op het vlak van mobiliteit. In veel gevallen zorgt dat ook nog eens voor meer draagvlak in de samenleving.

Conclusie

Voor Helmond is nog minstens tot 2025 sprake van een toenemende mobiliteit, waarvan een substantieel deel wordt ingevuld met de auto. De huidige groei blijkt al groter dan de prognoses voorspelden. De mobiliteitsbehoefte in 2025 zou mogelijk hoger kunnen uitvallen dan nu wordt aangenomen. Zekerheid hierover kan pas worden verkregen door de actuele ontwikkelingen scherp in de gaten te houden.

A high-speed train (TGV) is shown in motion, blurred to indicate speed. It is white with a red stripe. The train is on a track with overhead power lines and a signal light visible in the background. The scene is set at a train station platform.

Pijlers van Mobiliteitsbeleid

Duurzaamheid

Mens en milieu: bevordering van het gebruik van minder vervuilende, energiezuinige vervoerswijzen.

De maatschappij raakt er steeds meer van bewust dat ze voor de dagelijkse consumptie meer van de aarde gebruikt dan eraan terug te geven. Daardoor wordt door de consument, het bedrijfsleven en de overheid steeds meer geïnvesteerd in duurzaamheid. Wettelijke regels ondersteunen dit en nieuwe gebruikskoncepten dragen hier aan bij, zoals leasen en gedeeld gebruik van producten (sharing). Op het vlak van mobiliteit is er op het gebied van verduurzaming nog veel te doen. De auto staat bekend als een vervuiler van formaat. Is het niet vanwege de uitstoot van schadelijke stoffen, dan is het wel vanwege de geluidhinder en het ruimtebeslag. Daarom probeert de overheid de consument op allerlei manieren te verleiden om zoveel mogelijk gebruik te maken van milieuvriendelijke manieren van vervoer en niet noodzakelijke verplaatsingen te voorkomen.

De resultaten zijn wisselend:

- Het verminderen van de milieubelasting als gevolg van mobiliteit blijkt succesvol, met name door diverse technische innovaties al dan niet onder druk van wettelijke emissie-eisen. De schadelijke uitstoot van het wagenpark is daardoor fors teruggebracht. En de ontwikkelingen gaan door, onder andere met de komst van de (vol)-elektrische auto en de waterstofaandrijving. Uiteindelijk moet dit leiden tot een situatie waarin dit deel van de milieubelasting zich vanzelf oplost.
- Het verminderen van de mobiliteitsbehoefte – en dan met name het milieubelastende deel ervan – blijkt veel minder succesvol: de behoefte aan mobiliteit trekt zich maar weinig aan van de pogingen van de overheid om consumenten te verleiden zich minder – milieubelastend – te verplaatsen. De mobiliteitsbehoefte kent al sinds decennia een gestage groei, ondanks de pogingen om de groei af te remmen. Blijkbaar wordt mobiliteit geassocieerd met vrijheid. De consument laat zich op dat terrein slechts in beperkte mate beïnvloeden door overheidsmaatregelen.



Het duurzaamheidsbewustzijn bij de vervoersconsument manifesteert zich tot nu toe vooral in de grote steden, waar ook de keuzemogelijkheden vaak het grootst zijn. Ook in Helmond is er steeds meer belangstelling voor duurzaamheid. Met als doel een stad te zijn waar mensen gezond, veilig en prettig kunnen leven. Doelstelling is dat Helmond in 2035 klimaatneutraal is. Om dat te kunnen verwezenlijken is in 2015 de Versnellingsagenda duurzaamheid opgesteld, waarin op het gebied van mobiliteit wordt voorgesteld:

- nieuwe impulsen te geven aan de fiets als hét duurzame vervoersmiddel, bijvoorbeeld door gratis fietsstallingen, meer slimme verkeerslichten en een optimaal fietsnetwerk voor zowel elektrische als traditionele fietsen;
- het gebruik en bezit van elektrische auto's te faciliteren door het bieden van oplaadvoorzieningen in de openbare ruimte en het stimuleren om deze voorzieningen mee te nemen in privé-initiatieven;
- het gebruik van relatief vervuilende auto's aan banden te leggen;

- beheerbewust te ontwerpen en ontwerp bewust te beheren.

Het is overigens maar de vraag of de gemeentelijke overheid een groter duurzaamheidsbesef bij haar inwoners echt kan afdwingen. Er zijn welliswaar goede voorbeelden maar die vergen forse financiële investeringen. De meeste kans op succes hebben gedragsbeïnvloeding en voorbeeldgedrag, eventueel vanuit het rijk 'ondersteund' door prijsmaatregelen. Ook kan de gemeente nieuwe vervoersconcepten, zoals autodelen, BlaBlaCar en Snapcar ondersteunen door er bijvoorbeeld ruimte voor te bieden.



"Ik rij bijna altijd met de auto en dat bevalt goed. Ik werk in Someren en zowel heen als terug kan ik doorrijden. Parkeren in het Helmondse centrum is ook nooit een probleem. Ik vind altijd een plekje en het parkeersysteem waarbij je achteraf betaalt, werkt gemakkelijk en is niet duur. Alleen in mijn eigen straat is parkeren lastig. Daarom ben ik voorstander van een vergunningensysteem. In de stad mis ik wel rotondes, omdat die de doorstroming op drukke kruispunten verbeteren. Natuurlijk pak ik ook wel eens de fiets, Maar alleen al het pakken is lastig en bij de supermarkt vraag ik me altijd af of hij er bij terugkomst nog staat. Daarom rij ik liever met de auto."

Huub, verstokte autorijder

Economie

Mens en welvaart: optimale bereikbaarheid van stad en regio om zo economische groei en Helmonds positie binnen Brainport en Agrifood veilig te stellen.

Steden zijn de motor van economie en innovatie. Clustering van bedrijven en instellingen zorgt voor aanzienlijke meerwaarde, reden waarom zich juist in de economische hotspots de grootste ontwikkelingen voordoen. Brainport – waarvan Helmond onderdeel uitmaakt – is één van de belangrijkste hotspots van Nederland met een concentratie van hoogwaardige en kennisintensieve maakindustrie en een groot ontwikkelpotentieel. In Helmond ligt de nadruk op de maakindustrie, food en logistics en in toenemende mate R&D.

De bedrijvigheid in Brainport stelt specifieke eisen aan het woon- en leefmilieu in Brainport. Dat milieu moet voldoende hooggekwalficeerde medewerkers aantrekken. Kenniswerkers blijken namelijk veel mobieler dan de gemiddelde werknemer en kunnen dus kieskeuriger zijn in het kiezen van hun woonplaats. Het aantrekken en behouden van voldoende gekwalficeerde medewerkers is voor een gezonde ontwikkeling van de kenniseconomie een doorslaggevende factor. Ofwel: 'werken volgt wonen'. Daarvoor is een goede bereikbaarheid van belang:

- Voor bedrijven moet de bereikbaarheid betrouwbaarheid zijn: productieprocessen zijn zodanig efficiënt ingericht dat transport van goederen en producten daar naadloos op moeten aansluiten. Vertragingen leiden direct tot verstoringen in het productieproces, waardoor de continuïteit van het bedrijf in gevaar komt. Bedrijven kijken daarom bij het bepalen van hun vestigingsplaats naar betrouwbare aan- en afvoerroutes. Voor reeds gevestigde bedrijven is het ontbreken van betrouwbare bereikbaarheid een belangrijke reden om naar elders te verhuizen.
- Bedrijven zijn afhankelijk van goed personeel. Bij de

bepaling van hun vestigingsplaats zullen ze daarom meewegen of in de directe omgeving – of op reisbare afstand – voldoende gekwalficeerd arbeidspotentieel aanwezig is en of er toegesneden onderwijs beschikbaar is.

- Bereikbaarheid is ook een kwestie van imago. Voor nieuw vestigende bedrijven kan het belangrijk zijn dat de potentiële vestigingsstad of -regio een goed bereikbaarheidsimago heeft. Daarmee is het pleit meestal niet beslecht, maar omgekeerd is een slecht imago op het gebied van bereikbaarheid vaak een reden om van vestiging in die stad of regio af te zien.
- Medewerkers kiezen hun woonplaats mede op basis van de locatie van hun werkplek. Was dat in het verleden vaak 'naast de fabriek', inmiddels is de keuze veel ruimer omdat ook diverse andere argumenten meespelen. Bepalend blijft echter of de medewerker gemakkelijk op de werkplek kan komen. Daarvoor moet die werkplek goed ontsloten zijn.
- De opkomst van het 'nieuwe werken' heeft de relatie tussen woon- en werkplek weliswaar minder strak gemaakt, maar minder dan gedacht. Medewerkers kunnen op grotere afstand van hun werkplek gaan wonen, maar blijkaar is er ook met de nieuwe communicatiemiddelen nog behoefte aan rechtstreeks contact. Fysieke bereikbaarheid blijft dus van belang. Zeker in Helmond (met veel maakindustrie) is fysieke aanwezigheid op het werk vaak noodzakelijk.

Er is dus een belangrijk verband tussen economische groei en bereikbaarheid. Voor een gezonde economische structuur is het zaak continu aandacht te hebben voor de bereikbaarheid van de stad en regio (publicatie 'Bereikbaarheid en concurrentiekracht: twee kanten van dezelfde medaille' van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid 2015).

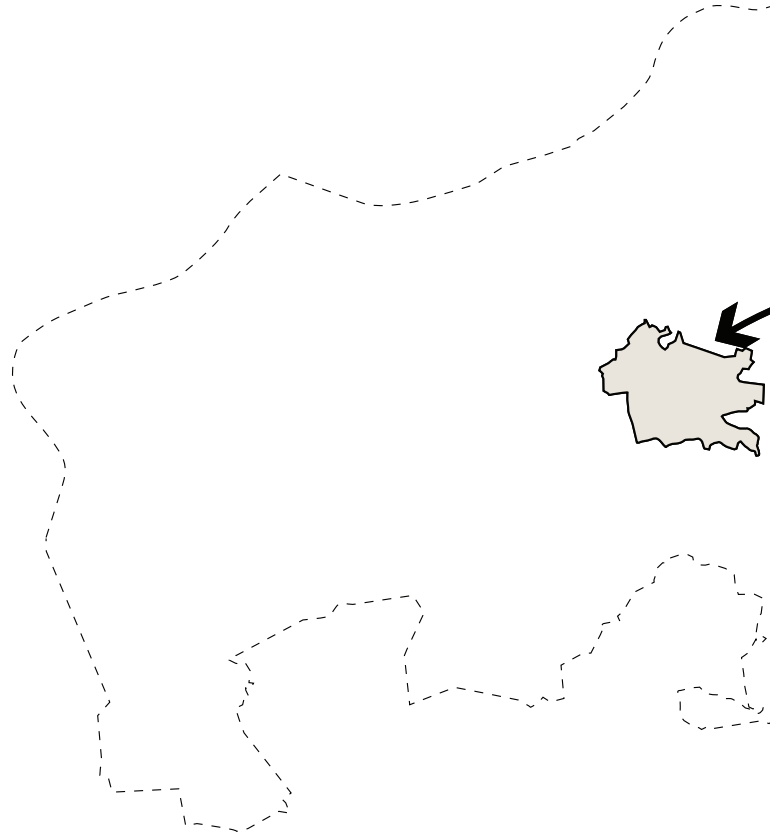
De ambitie van de gemeente Helmond is optimaal mee te schakelen met de ontwikkeling van de twee economische kerngebieden waar ze onderdeel van uitmaakt: Brainport en Agrifood. Dat zorgt op de lange termijn voor een gezonde sociaaleconomische structuur in de stad en een goed bestaansperspectief voor haar inwoners:

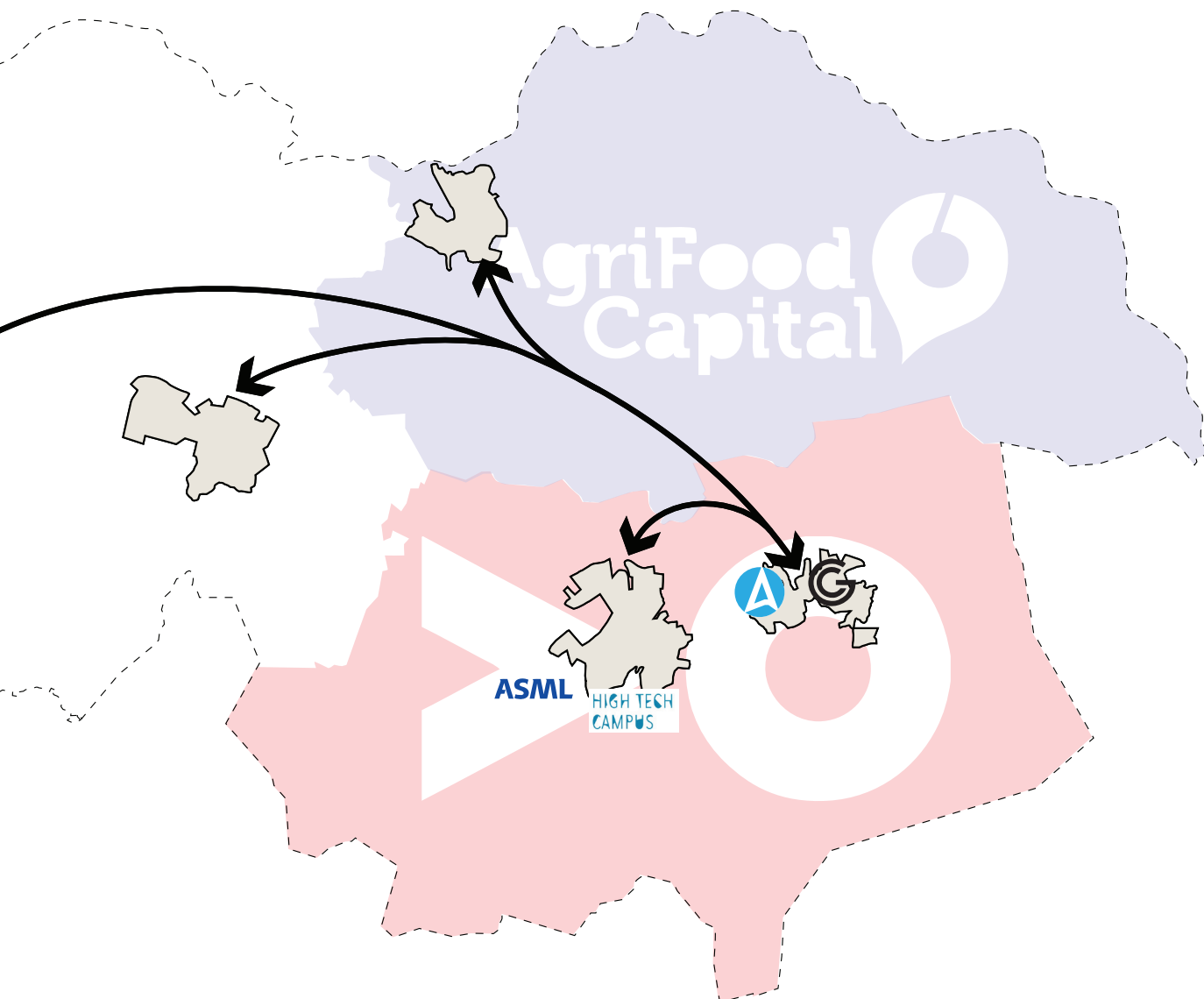
- Helmond als onderdeel van de Peelregio speelt binnen Brainport nog meer dan nu een duidelijk herkenbare, eigen rol. De gemeente durft een eigen weg te volgen, passend bij de specifieke kenmerken van de stad en haar inwoners. Dat betekent acteren vanuit de lokale situatie en de lokale ontwikkelingen.
- Helmond werkt actief mee binnen Agrifood om in 2020 samen met de partners in Noordoost-Brabant de top-regio te worden die zij ambieert: een regio met internationale allure, nationale aantrekkingskracht en lokale samenwerkingsvormen.

De gemeente kan bijdragen aan het behalen van deze doelen, door samen met de regio te zorgen voor voldoende stedelijke dichtheid en een optimale regionale bereikbaarheid. Bedrijven krijgen daardoor een concentratievoordeel (het agglomeratie effect) en voor werknemers ontstaat een aantrekkelijk en afwisselend woon- en leefmilieu. De High Tech Campus in Eindhoven, de Automotive Campus en de Food Campus in Helmond tonen nu al aan welke positieve effecten van concentratie van bedrijvigheid uitgaat.

Conclusie

Voor een gezonde economische ontwikkeling is bereikbaarheid essentieel. Daarvoor is een goed werkend regionaal verkeerssysteem (daily urban system) noodzakelijk. Daarvoor werken regionale partners intensief samen.









Economische activiteit in het centrum

De centrumvoorzieningen van Helmond zijn van groot belang voor de Helmondse inwoners, maar ook voor de inwoners in de regio. Tussen 2003 en 2013 heeft het winkelgebied in het centrum een ware metamorfose ondergaan (Kwaliteitsimpuls Centrum), waardoor de beleving bij de consumenten enorm is verbeterd. Toch zijn de Helmondse centrumvoorzieningen nog niet op peil, deels door de naweeën van de economische crisis, deels door de opkomst van het webwinkelen.

Deze laatste ontwikkeling lijkt structureel: funshopping wordt steeds belangrijker ten koste van het dagelijks 'boodschappen doen', hetgeen voor de Helmondse situatie betekent dat de samenstelling van het winkelaanbod in de komende tijd moet veranderen. De positie van het Helmondse centrum blijft voorlopig dus kwetsbaar, onder andere vanwege de relatief kleine omvang en een te beperkt aanbod van bijzondere, smaakmakende winkels.

De gemeente gaat samen met de ondernemers nadenken hoe zij het centrumgebied nog aantrekkelijker kunnen maken, met een mix van wonen, winkelen, verblijven en evenementen. Een goede bereikbaarheid met fiets, auto en openbaar vervoer is daarbij een voorwaarde. De ruimtelijke structuur van het Helmondse centrum – met name het kanaal – zorgt ervoor dat de benaderbaarheid vanaf het westen beter kan. De incomplete wegenstructuur in het centrum zorgt ervoor dat parkeervoorzieningen niet optimaal bereikbaar zijn.

Conclusie

Bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde voor het functioneren van het centrum.

Gezondheid

Mens en welzijn: bijdragen aan een veilige en gezonde woon- en leefomgeving, bijvoorbeeld door duurzaam veilige inrichting en bevordering van het bewegen.

Een goede gezondheid betekent voor mensen meestal een betere kwaliteit van leven, beter voor jezelf zorgen en minder beroep doen op zorg. Gezonde mensen zijn bovendien beter in staat te participeren in de samenleving, betaald op de arbeidsmarkt of onbetaald als vrijwilliger. Gezondheid is natuurlijk in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van het individu zelf, maar de gemeente kan helpen. Onder het motto 'Helmond Gezond' focust het gemeentelijk gezondheidsbeleid op een wijkgerichte aanpak van gezondheidsachterstanden, optimale afstemming van preventieactiviteiten en het creëren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor huisartsen en andere zorgverleners. Ook op het gebied van mobiliteit zijn er mogelijkheden om gezond gedrag te bevorderen:

- De gemeente stimuleert inwoners – jong en oud – zich meer te verplaatsen per fiets of te voet, door het bieden van uitnodigende fiets- en loopvoorzieningen.
- De gemeente biedt een gezond leefklimaat in termen van luchtkwaliteit en geluid, bijvoorbeeld door hinder genererende mobiliteit terug te dringen. Overigens is ten aanzien van de luchtkwaliteit de verwachting dat door technische innovaties de belasting door verkeer in de toekomst uiteindelijk zal verdwijnen
- De gemeente zorgt voor een verkeersveilige omgeving, door op het wegennet vorm, functie en gebruik goed op elkaar af te stemmen (duurzaam veilige inrichting). Verkeersonveilige situaties kunnen immers leiden tot ongevallen met negatieve gezondheidseffecten. Dat geldt niet alleen voor objectief onveilige plekken. Een gevoel van verkeersonveiligheid kan voor ouderen al aanleiding zijn 'binnen te blijven' waardoor ze in een isolement kunnen raken, met een verminderd welzijn tot gevolg.

Een duurzaam veilige inrichting van de openbare ruimte kan dat voorkomen. Een verkeersveilige woonomgeving zorgt er bovendien voor dat de jongsten zonder zorgen buiten kunnen spelen en zo aan gezonde beweging toekomen.

- De gemeente geeft speciale aandacht voor ouderen en minder mobiele, zoals rolstoelgebruikers, blinden en slechthorenden. Voor hen is het extra belangrijk dat de openbare ruimte uitstekend toegankelijk is, zodat zij zich met een gerust hart kunnen verplaatsen. De gemeente kan deze doelgroepen ook van dienst zijn door het organiseren van vraaggericht openbaar vervoer.

Conclusie

Mobiliteit kan bijdragen aan een schone en veilige leefomgeving, een voorwaarde voor welzijn en gezondheid van de inwoners.

A man wearing a black cycling helmet and a dark blue jacket with yellow accents is smiling. He is standing next to a white road bicycle. The background shows a brick building and some greenery.

"Ik fiets heel veel en ken alle fietspaden. Die zijn over het algemeen goed. Toch kan er wel wat verbeterd worden. Bij de Henri Dunanttunnel bijvoorbeeld. Waarom geen fietspad direct langs het spoor? De ruimte is er. En het zou fijn zijn om de capaciteit van enkele straatkolken te vergroten om blank staande wegen bij regen te voorkomen. Op de Kanaaldijk N.O. bij de Julianabrug, op de Kanaaldijk N.W. bij de spoorwegovergang en op de Rocardeweg bij de brug over het oude kanaal word je kletsnat als auto's voorbijrijden. Bovendien wordt het fietspad aan de Rocardeweg een ijsbaan als het vriest. Dat is gemakkelijk te voorkomen."

Toon, fervent fietser





Innovatie

Mens en kennis: streven naar het optimaal inzetten van nieuwe technologieën om het dagelijks leven te veraangename en beter te faciliteren.

Onder innovatie wordt verstaan de omzetting van kennis in succesvolle nieuwe producten en diensten en in nieuwe processen en organisaties. Innovatie is – zeker in Nederland met zijn ‘dure’ arbeidskrachten – van essentieel belang voor behoud van welvaart en welzijn en is nodig om een sterke positie in te nemen in een globaliserende economie. Het draagt ook bij aan het oplossen van vraagstukken op onder andere het gebied van duurzaamheid. Zuidoost Brabant is één van de Europese sleutelregio's op het gebied van innovatie, aangeduid als economische topregio Brainport. Helmond maakt hiervan deel uit en dat betekent dat innovatie er volop aandacht krijgt. Innovatie op het gebied van mobiliteit is voor Helmond speerpunt, met een belang op het gebied van economische ontwikkeling én een belang voor de bereikbaarheid van de stad.

Helmond internationale koploper in innovatie

Een groeiende denktank op het gebied van mobiliteitstechnieken – aangeduid als Smart Mobility – probeert door verknoping van initiatieven in binnen- en buitenland tot grensverleggende innovaties te komen die bijdragen aan het oplossen van mobiliteitsproblemen. Bovendien zorgen ze voor economische groei in de stad en de regio. Diverse organisaties – overheid, bedrijfsleven, kennisinstituten en onderwijsinstellingen – participeren hierin.

In de Strategische Agenda (2016) van de gemeente worden Automotive en Smart Mobility als speerpunt van beleid benoemd:

- Fungeren als Living Lab;
- Toepassen van coöperatieve mobiliteitstechnologie;
- Ontwikkelen van autonoom rijden.

Helmond stelt alles in het werk om haar huidige leidende positie met als kloppend hart de Automotive Campus de komende jaren verder uit te bouwen.





Living Lab voor Smart Mobility ontwikkelingen

Velen zijn er van overtuigd dat Smart Mobility de mobiliteitsproblemen voor een belangrijk deel gaat oplossen. Helmond wil hierin een grote bijdrage leveren door nieuwe oplossingen in de stad toe te passen, zelfs als ze nog in een testfase verkeren: Living Lab. Dit is nodig om stappen te kunnen zetten: Innovatieve oplossingen, niet alleen in de voertuigtechniek, maar ook op het gebied van data, verkeersmanagement en wegkantechnieken zijn soms ideëel, maar moeten ook altijd realistisch en uitvoerbaar zijn. Daarom is testen onontbeerlijk.

Hoewel diverse ‘nieuwe’ mobiliteitsoplossingen in eerste instantie vooral kansrijk zijn in grote steden, heeft Helmond door haar kleine schaal, korte lijnen, kennisinfra, pragmatische en lef juist het grote voordeel snel te kunnen schakelen en praktijkproeven relatief snel een plaats te kunnen geven. Als ‘Living Lab’ komt het Helmondse wegennet letterlijk beschikbaar als proeftuin voor mobiliteitsinnovaties, zodat het ontwikkelen en het testen in één en dezelfde omgeving plaatsvindt. Helmond heeft al bewezen deze rol met verve in te vullen.

De gemeente is zich goed bewust van haar verantwoordelijkheid jegens haar inwoners om de positieve en negatieve effecten van de ‘Living Lab’-functie steeds te kunnen beheersen en de bereikbaarheid van de stad te waarborgen. Daarom zorgt ze op dit gebied voor een goede communicatie met en een breed commitment bij de inwoners.

Conclusie

Innovatie dient in Helmond twee doelen:

1. Slim regelen van de mobiliteitsvraag en
2. Bron van economische activiteit.

Bereikbaarheid

Mens en verplaatsing: inwoners, bedrijfsleven, instellingen en organisaties faciliteren in hun dagelijkse verplaatsingsbehoefte zonder dat dat tot grote negatieve bijeffecten leidt.

Mobiliteit is elke dag anders. Dat maakt flexibiliteit in het verplaatsingssysteem belangrijk. In de praktijk blijkt dit steeds lastiger te worden omdat in Nederland de infrastructuurnetwerken erg zwaar belast worden. Spitsen met meer dan 1.000 kilometer file waren nog niet zo heel lang geleden ondenkbaar. Ook staat mobiliteit onder invloed van lange termijn ontwikkelingen in de maatschappij. Dit vraagt om tijdig anticiperen op veranderingen in de verplaatsingsvraag. Het is vooral van belang te weten of de verplaatsingsbehoefte op termijn verder groeit, stabiliseert of juist afneemt.

Eerder zijn al de vier belangrijke ontwikkelingslijnen beschreven, namelijk demografisch, economisch, ruimtelijke ontwikkeling (spreiding van wonen en werken, maar ook de beschikbaarheid van openbaar vervoer, fiets- en autoverbindingen) en de sociaal-culturele trends in de samenleving (emancipatie, vrijetijdsbesteding en veranderingen in de gezinsamenstelling). Het blijkt dat zelfs in het kleine Nederland de ontwikkelingslijnen per landsdeel flink verschillen, zeker op het gebied van demografie en economie. Voor Helmond is de verwachting dat zij zich als onderdeel van Brainport in economisch opzicht nog flink ontwikkelt en dat ook in demografisch opzicht nog groei te verwachten is (in ieder geval tot 2030). Dit heeft zeker een grote impact op de ontwikkeling van de verplaatsingsbehoefte. Deze visie geeft daar oplossingen voor.

Mobiliteit kent echter ook een stabiele kant. Zo blijkt de gemiddelde hoeveelheid tijd die dagelijks wordt besteed aan mobiliteit al sinds mensenheugnis met iets meer dan een uur min of meer constant. Kan het snel, dan is de verplaatsingsafstand groot, gaat het langzaam, dan is de afstand

korter. Het aandeel Nederlanders dat zich dagelijks verplaatst met 92% is het hoogst van alle landen om ons heen. Nederlanders zijn dus een mobiel volkje. (bron: "Nederland in een dag, Tijdsbesteding in Nederland vergeleken met die in vijftien andere Europese landen"[Sociaal en Cultureel Planbureau]).

Een goede lokale bereikbaarheid eindigt niet bij de gemeentegrenzen, daarom is het noodzakelijk om op het gebied van mobiliteit minimaal op regionaal niveau te denken.

Het grootste deel van de dagelijkse verplaatsingen in Nederland – ook in Helmond – is over korte afstand, maar liefst 70% is korter dan 7,5 kilometer. Hoewel de fiets een prima vervoerswijze is om dergelijke korte afstanden te overbruggen blijkt de auto nog steeds het meest gebruikte vervoermiddel op vrijwel alle verplaatsingsafstanden, ook

de korte. Van alle verplaatsingen gebeurt landelijk de helft met de auto, een kwart met de fiets en 1 op de 5 te voet. Slechts 5% vindt plaats via openbaar vervoer, met een sterke nadruk op de langere afstand (trein). Het lokale openbaar vervoer komt niet boven de 2%. Uitgedrukt in voertuigkilometers is de dominantie van de auto in de mobiliteit nog groter dan voor het aantal verplaatsingen: van alle afgelegde kilometers neemt de auto bijna drie kwart voor zijn rekening (KiM Mobiliteitsbeeld 2014).

Conclusie

Bereikbaarheid is in de samenleving een niet weg te denken factor. De gemeente vervult hierin een voorwaardenscheppende rol, tezamen met haar regionale partners.



Helmond Verbonden

Mobiliteit neemt in de samenleving een centrale plaats in. Alleen een integrale benadering van mobiliteitsvraagstukken kan daarom leiden tot echt duurzame, structurele oplossingen. Het is belangrijk dat bij het oplossen van mobiliteitsvraagstukken expliciet rekening wordt gehouden met het samenspel van maatschappelijke factoren in plaats van de eenzijdig verkeerskundige benadering. Dit komt in het mobiliteitsbeleid van Helmond duidelijk naar voren: geen probleemgerichte aanpak maar focussen op de potentiële toegevoegde waarde die maatregelen voor de maatschappij kan hebben. Deze aanpak vereist verbinding met inwoners en ondernemers.

De basis voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente Helmond wordt gevormd door de drie hoofddoelen:

- Streven naar een (duurzaam) veilig verkeerssysteem,
- Streven naar een goede bereikbaarheid op regionaal en lokaal niveau.
- Streven naar een duurzaam verkeerssysteem.

De gemeente Helmond biedt in de komende jaren ruimte aan groei van de mobiliteit, door primair in te zetten op slimme oplossingen. Ze verleidt de consument modaliteiten op hun kracht in te zetten (Co-modaliteit).





Waar gaan we naar toe

Nieuwe kansen voor de fiets

Helmond is een echte fietsstad: circa 30% van alle binnen stedelijke verplaatsingen wordt op de fiets afgelegd. Eerdere beleidskeuzes hebben hun vruchten afgeworpen, zichtbaar in een samenhangend netwerk van fietsroutes, aansluitend op het regionale fietsnetwerk. Het kan echter beter. Vrijwel alle andere stedelijke verplaatsingen vinden namelijk plaats met de auto. De gemeente ziet liever meer fietsverplaatsingen, omdat die bijdragen aan een schonere lucht, minder geluidhinder, meer beweging en minder ruimtebeslag. Eén van de voorwaarden om dit te bereiken is dat de gemeente bij mobiliteitsafwegingen in de stad écht kiest voor de fiets.

Tot nu toe lag de fiets-'grens' op een afstand van 7,5 kilometer. Daar boven nam het fietsaandeel sterk af. Door de opkomst van de elektrische fiets verandert dat. Ook afstanden tot 15 kilometer komen binnen bereik. De gemeente heeft daarom hoge verwachtingen van de ontwikkeling van het fietsaandeel op deze langere afstand. Een groot aantal regionale verplaatsingen die dagelijks in het kader van woon-werkverkeer en schoolverkeer plaats vindt valt hierbinnen. De elektrische fiets kan rechtstreeks concurreren met de auto en het openbaar vervoer, op voorwaarde dat er voldoende voorzieningen worden geboden. Het streven om het gebruik van de fiets op langere afstanden te intensiveren wordt breed ondersteund door de regionale partners en krijgt daarom een prominente plaats in het regionale Bereikbaarheidsakkoord.

Om zowel het binnenstedelijk als het lange afstand fietsgebruik te intensiveren richt Helmond zich op:

- **Rijden:** Verbeteren van de kwaliteit van het bestaande fietsnetwerk en aanleg van nieuwe verbindingen in en om de stad als verbinding naar de regio. Verkeersveiligheid en een goede doorstroming zijn randvoorwaarden. In de stad worden binnen het fietsnetwerk routes aangewezen die optimaal geschikt worden gemaakt voor elektrisch fietsen. Dat gebeurt door de vormgeving beter af te stemmen op de hogere snelheden en het grotere snelheidsverschil met traditionele fietsers. Bijzondere aandacht is er voor de bereikbaarheid van de vervoersknooppunten nabij NS-stations, het centrum en bedrijventerreinen. Specifiek voor de regionale fietsverplaatsingen wordt samen met de regionale partners een uitgekiend netwerk van snelfietspaden ontwikkeld. In het centrum van de stad worden maatregelen getroffen die waar mogelijk prioriteit geven aan het fietsverkeer ten opzichte van de andere modaliteiten
- **Stilstaan:** Aanvullende maatregelen nemen en voorzieningen treffen die het fietsverkeer bevorderen, zoals voldoende veilige stallingsmogelijkheden (gratis!) en een structurele aanpak van de fietsdiefstal. Daarnaast worden op strategische locaties een fietsdeelsysteem (bijvoorbeeld Hopperpoints) ingericht, waar fietsen kunnen worden geleend.



regionale fietsverbindingen

- Sturen: Bevorderen van het fietsgebruik door flankerende maatregelen, mobiliteitsmanagement en promotieactiviteiten, zoals voorlichting en educatie, zodat jongeren en ouderen veiliger aan het verkeer kunnen deelnemen.
- Meten: Monitoren van het fietsgebruik zodat gerealiseerde maatregelen kunnen worden geëvalueerd en eventueel kunnen worden bijgesteld op basis van doelstellingen.

Bovengenoemde speerpunten worden uitgewerkt in een actieplan fiets. Daarbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de beschikbare infrastructuur in en om de stad. Tezamen met de regio worden in het Bereikbaarheidsakkoord kansrijke regionale fietsverbindingen in kaart gebracht. Via een knelpunteninventarisatie van het bestaande fietsnetwerk – zowel in de regio als in de stad – zal een prioritering van maatregelen worden bepaald.

Fietsen naar het centrum

De gemeente heeft veel geïnvesteerd in kwalitatief hoogwaardige 'inprirkroutes' – de zogenaamde rode lopers die vanuit alle delen van de stad naar het centrum voeren – en gratis stallingen. Het wensbeeld in het centrum is echter nog niet helemaal bereikt. Vaak botst een fietsvriendelijke inrichting van de openbare ruimte in het centrum met de schaarse ruimte. In de komende jaren verbetert de gemeente de positie van de fiets in het centrumgebied door waar mogelijk de

fiets prioriteit te geven boven andere modaliteiten. Op basis daarvan wordt de beschikbare ruimte in het centrum op een aantal belangrijke locaties opnieuw verdeeld. Daarbij mag de bereikbaarheid voor andere modaliteiten niet in het geding komen. Dit wordt meegenomen in het nieuwe Centrumplan.



“Het fietsen in Helmond is goed geregeld. Ik ben ook blij met de stoplichten, want die helpen met oversteken. Dat is wel zo veilig met kinderen erbij. Maar het is niet overal prettig om te fietsen. Op de Burgemeester Krolllaan bijvoorbeeld. Daar rijden de auto’s ’s morgensvroeg echt hard. Omdat er geen speciale fietsstrook is, moet je dan goed opletten. En dan nog word je regelmatig van de weg afgeduwd. Ik fiets daar vaak en daarom zou ik het heel fijn vinden als daar een apart fietspad aangelegd zou worden. Dat zou echt veel schelen.”

Victor, vader van drie kinderen





regionale
autoverbindingen



Autoverkeer in goede banen

Duurzame regionale autobereikbaarheid met een adaptieve agenda

Robuust regionaal 'daily urban system'

In de Structuurvisie Helmond 2030 prijkt nog het tracé van de Ruit om Eindhoven en Helmond. Zoals bekend is de Ruit inmiddels uit beeld verdwenen. Daarmee is de bereikbaarheidsvraag van de regio echter niet van de baan. De Provincie, de MRE en de regiogemeenten hebben daarom in 2015 het bidboek 'Bereikbaarheid Zuid Nederland, samen slim en robuust' opgesteld en aan de Minister van I&M overhandigd. De regio spreekt zich in het bidboek uit voor structurele maatregelen om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren en de economische ontwikkeling van Brainport voor de toekomst veilig te stellen.

De regio zet in op de mogelijkheden die de bestaande infrastructuur biedt, aangevuld met nieuwe infrastructuur waar dat nodig is. Basis is een robuuste rand van hoofdwegen, vanuit de stad bereikbaar via "inprikkers" met voldoende capaciteit. Concreet gaat het om:

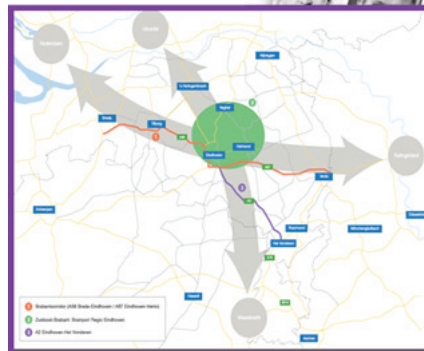
- een verbeterde toegankelijkheid van Helmond in het noorden,
- versterking van de N279 tussen Veghel en Asten,
- een robuuste aanhaking van de stad aan de zuidzijde op de (verbrede) A67,
- vergroting van de capaciteit van de N270 richting Deurne.
- de A/N270 als belangrijke verbinding met Eindhoven een nieuw gezicht geven, passend bij de innovatieve kracht van de regio en met behoud van de belangrijke verkeersfunctie.

In de stad worden de hoofdroutes (N270/ Kasteel Traverse) en N279 nog meer geschikt gemaakt om stedelijk verkeer af te wikkelen.

Levensduurplan

Externe verbindingen: De “inprikkers”

- Noordelijke as (N279): De N279 heeft een belangrijke functie voor het noord-zuidverkeer en vervangt daarmee de oude doorgaande route N266 langs de Zuid-Willemsvaart. Voor het wegvak N279 aan de noordoostzijde van Helmond wordt gestudeerd op de inpassing ter hoogte van Dierdonk om daarmee de verkeershinder te verminderen. Hierover moeten nog knopen worden doorgehakt. Momenteel is de noordelijke vervoersas N279 door haar ligging aan de uiterste oostzijde van de stad niet vanuit geheel Helmond goed te bereiken. Met name verkeer vanuit de westelijk gelegen stadsdelen kiest vaak voor een route via Eindhoven of via het onderliggend wegennet van Laarbeek, met alle hinder van dien. Een noordelijke ontsluiting van het centrum tussen de Kanaaldijk NW (de oude N266) en de N279 ten noorden van de waterzuiveringsinstallatie en sluis 7 zou de ontsluiting van de westkant en het centrum van Helmond naar de N279 kunnen verbeteren. Gelijktijdig zou hiermee de hoeveelheid doorgaand verkeer door Laarbeek (Kanaaldijk / Oranjelaan en Beeksebrug) kunnen worden beperkt. Middels een QuickScan dient inzichtelijk te worden gemaakt wat de voor- en nadelen van een dergelijke verbinding zijn.
- Zuidelijke as (N612 en N279): Aan de zuidzijde van Helmond zijn er mogelijkheden om de bereikbaarheid van de stad vanaf het landelijk hoofdwegennet (A67) te verbeteren. De N612/Kanaaldijk ZW en N279 bieden daarvoor beide goede aanknopingspunten. Daarvoor moet de nu al tot aan de capaciteit belaste N612 wel worden opgewaardeerd, ten minste tot en met de aansluiting op de A67 (gemeente Someren). Aan de oostzijde van Helmond krijgt de N279 een belangrijke functie voor de verkeersrelatie met Asten en Venlo en is ook voor Gemert-Bakel, Laarbeek en Deurne van essentieel belang. De route wordt daarom uitgebouwd tot belangrijkste noord-zuidas in het oostelijk deel van Brainport met ongelijkvloerse kruisingen. Voor Helmond geldt daarbij de randvoorwaarde dat de verkeershinder als gevolg van de N279 beperkt wordt. Bovendien is natuurlijk nodig dat doorstromingsmaatregelen worden getroffen op de A67 en ook op de Randweg Eindhoven.



- Westelijke as (A/N270): De route richting Eindhoven via de A/N270 is sinds de aanleg in de jaren '70 de belangrijkste uitvalsweg van Helmond. Aanvankelijk uitgevoerd als volwaardige autosnelweg is in de loop der jaren een groot deel van de weg afgewaardeerd, onder andere door het toevoegen van nieuwe gelijkvloerse kruisingen en busbanen. Dit komt de 'herkenbaarheid' van de weg niet ten goede. De gemeente Helmond benadrukt de grote betekenis van de A/N270 als navelstreng tussen de twee belangrijkste stedelijke polen van Brainport, als as die verschillende belangrijke kenniscentra met elkaar verbindt én zelfs als unieke testfaciliteit voor automotieve innovaties. In de eerste plaats is en blijft de A/N270 van het grootste belang voor de bereikbaarheid van Helmond en omgeving. Dit alles kan in de vormgeving van de weg meer tot uiting komen. De gemeente gaat daarom

samen met de betrokken buurgemeenten en de provincie na hoe door een kwaliteitsimpuls de 'navelstreng' van Brainport in de toekomst beter tot zijn recht kan komen en de aanhaking op het stedelijk wegennet aan Eindhovense en Helmondse zijde wordt verbeterd.

- Oostelijke as (N270): Nu al is de oostelijke as richting Deurne tot aan haar capaciteit belast, met filevorming tot gevolg. Uit een eerder door de provincie uitgevoerde planstudie blijkt dat de doorstroming op het wegvak van de N270 in de toekomst verder zal verslechteren. Er worden diverse maatregelen voorgesteld om de problemen op te lossen, uiteenlopend van vergroting van de capaciteit op kruispuntniveau tot het verbreden van het wegvak. Bij het uitwerken van oplossingsrichtingen ligt een duidelijke relatie met de toekomst van de N279.



Statement 'overall' verkeersproblematiek

"Helmond zit vol! Het is tijd om te besluiten dat we niet meer ziek willen worden van al het verkeer dat dwars door de stad rijdt. Iedereen ergert zich aan de stoplichten en aan de tijd die het kost en ademt onderwijl vieze lucht in. Daarom moet het lokale verkeer gestimuleerd worden om in plaats van de auto alternatieven te gebruiken, zoals de e-bike en fiets. Dat verbetert de doorstroming, maakt de lucht schoner en zorgt bovendien voor meer beweging. Tot die alternatieven moet je wel verleiden. Door de tijdwinst aan te geven en de inzet van smart mobility, waardoor fietsers bijvoorbeeld sneller groen krijgen. Daarom ben ik een groot voorstander van de opzet van Automotive-proeftuintjes in de stad."

Harm, consultant FIER Automotive

eCARSHARE.nl
100% ELEKTRISCH RIJDEN
Zero Emission

A photograph of a middle-aged man with glasses and a red V-neck sweater over a striped shirt. He is leaning on the hood of a dark-colored car. In the background, there is a two-story brick house with white-framed windows and a red-tiled roof. A tree with green leaves is partially visible behind him. The scene is outdoors during the day.

"Als automobilist heb ik moeite met die nieuwe 2-richtingen fietspaden bij kruispunten. Die vind ik erg onoverzichtelijk. Bovendien wordt er vaak hard gereden en 's avonds ook wel zonder licht. De veelal slechte straatverlichting helpt dan ook niet. Laat brommers maar op de weg rijden, dan kan ik ze tenminste zien. Daarnaast is het tijd dat de noord-zuidverbinding langs het kanaal in het centrum vrachtwagenvrij wordt. Dat kan zodra de nieuwe spoorondertunneling klaar is. Zonder vrachtwagens krijg je veel meer citygevoel en kun je ook de Steenweg bij het centrum betrekken. In de ochtend kun je dan het centrum bevoorraden."

Hein, ondernemer

Interne verbindingen:

optimalisatie stedelijke hoofdroutes

- Europaweg/Kasteeltraverse/Deurneseweg (N270) De oost-westroute is in Helmond verreweg de belangrijkste verbinding. Ze fungeert als 'kapstok' voor nagenoeg alle stadsdelen en is daarom niet weg te denken uit het stedelijk wegennet. Het gemeentelijk beleid is er op gericht de doorstroming op de route optimaal te houden door de inzet van geavanceerde regeltechniek. Nadeel hiervan is dat de afwikkeling van het verkeer op de zijrichtingen minder vlot verloopt. Voor de route zelf is de inschatting dat een verdere toename van de intensiteit niet meer op te vangen is met de huidige regeltechniek. Nader onderzoek moet uitsluitsel geven over wat wel mogelijk is. Daarbij komt ook de kwetsbaarheid van de route aan bod. Een tweede probleem op de oost-westroute is de barrière werking voor het overstekend fiets- en voetgangersverkeer. Dit oplossen is een lastige opgave omdat het niet ten koste mag gaan van de doorstroming van het autoverkeer op de oost-westroute.
- Kanaaldijk NW/ZW De Kanaaldijk snijdt in noord-zuidrichting dwars door de stad met alle hinder van dien. De N279 aan de oostzijde van Helmond zou de verkeersintensiteit op de Kanaaldijk moeten verminderen. Dat is tot op heden niet goed gelukt. Mede daarom realiseert de gemeente een tweede alternatief via de spooronderdoorgang Mahatma Gandhi/Kasteelherenlaan aan de westzijde van de stad. Met de komst van de spooronderdoorgang Nelson Mandela bij het NS-station is zelfs sprake van drie alternatieven. Hierdoor is het mogelijk om veel verkeer van de Kanaaldijk NW (en Eikendreef) af te leiden, waardoor meer ruimte komt voor centrum gerelateerd verkeer en de hinder in het centrum afneemt. Voor een maximaal resultaat denkt de gemeente aan mogelijkheden om de verkeersknoop ter hoogte van de spoorbrug zodanig aan te passen dat de hoofdroute wordt verlegd richting Heeklaan en Kasteelherenlaan.



Eenrichtingsverkeer: oplossing voor het centrum?

Belangrijk aspect in de verkeerscirculatie in het centrum is dat de vervoerswijzen die om veel ruimte vragen - auto, vrachtauto en openbaar vervoer - zo efficiënt mogelijk worden georganiseerd. Door te werken met eenrichtingscircuits kan in dat verband veel ruimte worden bespaard. De verminderde ruimtebehoefte voor de auto kan worden toebedeeld aan bijvoorbeeld het langzaam verkeer of gebruikt worden voor speciale voorzieningen voor minder validen. Ook is het mogelijk hier en daar straatparkeren voor de winkeldeur terug te brengen, waarmee een veel gehoorde wens van winkeliers en centrumbezoekers wordt gehonoreerd. Eenrichtingsverkeer betekent eenvoudiger regelbare kruispunten met voordelen voor de doorstroming én voor de verkeersveiligheid. Er zijn echter ook nadelen, zoals een grotere omrijdfactor en onduidelijkheid bij bezoekers die ter plaatse niet bekend zijn. Daarom wil de gemeente in het kader van de Centrumvisie bestuderen of het de aangewezen oplossing is voor een goed bereikbaar stadscentrum.

Bereikbaarheid Stadshart

Optimaal ruimtegebruik in het centrum voor maximale kwaliteitsbeleving en bereikbaarheid

Helmond wil ook in de toekomst kunnen beschikken over een levendig en aantrekkelijk centrum, waarin de inwoners van stad en regio hun inkopen kunnen doen, kunnen verblijven, kunnen uitgaan en gebruik kunnen maken van de voorzieningen. Daarvoor moet het centrum wel goed bereikbaar zijn. Op zich is dat nu ook al het geval, maar het kan beter. Doel is in nauwe samenspraak met de ondernemers en de bewoners in het centrum de fiets- en autobereikbaarheid optimaal samen te laten gaan met een kwalitatief hoogwaardige verblijfsruimte. De openbare ruimte in het centrum wordt daarvoor opnieuw aan de verschillende gebruikers toegedeeld, zodanig dat elke vervoerswijze op haar specifieke sterke punten wordt bediend. Voor de fietser en de voetganger is een zo direct mogelijke bereikbaarheid – de kortste afstand – een belangrijke voorwaarde. Voor de auto is omrijden minder problematisch, maar is het weer wél belangrijk dat een vlotte doorstroming wordt gegarandeerd: afwikkelingsproblemen die zich nu op de zaterdagmiddagen voordoen (bijvoorbeeld aan de oostzijde van het centrum) worden opgelost. Bij het bepalen van de maatregelen worden de maatregelen die in de voorbije jaren al zijn uitgevoerd beschouwd als uitgangspunt.

De verbeteringen in de bereikbaarheid van het centrum worden geïntegreerd in de gemeentelijke Centrumvisie.

Parkeren

Passende regulering voor bereikbaarheid centrum en leefbare woonwijken

Voor het goed functioneren van het stadscentrum zijn bereikbare parkeervoorzieningen essentieel. Voor de bezoeker moet het duidelijk zijn waar hij zijn auto kan stallen, voor de korte en de langere duur, betaald en onbetaald. De gemeente past innovatieve verwijssystemen toe, die er voor zorgen dat de beschikbare parkeerruimte optimaal benut wordt.

In woonwijken worden auto's door bewoners vaak op de openbare weg geparkeerd, zelfs als ze op eigen terrein beschikken over parkeerruimte. Dit zorgt voor problemen: het autobezit is zodanig hoog dat op piekmomenten onvoldoende parkeergelegenheid rond de woning beschikbaar is. Op grotere afstand van de woning parkeren wordt door bewoners vaak niet acceptabel gevonden. Liever parkeren zij op de stoep of in een groenvoorziening, als het maar in het zicht van de woning is. Dit laatste wekt regelmatig irritatie bij buurtbewoners. De gemeente gaat in dit soort situaties voor maatwerkoplossingen op basis van de algemene stelregel dat er voor de eerste auto per huishouden in de directe omgeving van de woning parkeergelegenheid wordt gecreëerd, rekening houdend met parkeergelegenheid op eigen terrein. Voor bezoekers wordt er op korte afstand van de woning beperkte parkeergelegenheid geboden. Tweede en volgende auto's van bewoners kunnen op afstand geparkeerd worden.

De gemeente kan in het uiterste geval regulerend optreden door invoering van een parkeervergunningensysteem. Dat heeft vanwege de ermee samenhangende kosten echter niet de voorkeur. De gemeente legt in voorkomende gevallen de vraag daarom terug in de buurt: bewoners kunnen dan in meerderheid bepalen of maatregelen nodig zijn.

Smart Mobility

Toekomstige mobiliteitsoplossingen en economische aanjager

Met de Automotive Campus profileert Helmond zich als kennis- en innovatiecentrum voor oplossingen voor automobilititeit en heeft ze een koploperspositie als 'City of Smart Mobility'. Als relatief kleine speler krijgt de stad veel internationaal erkenning als 'hotspot Smart Mobility', bijvoorbeeld door de vele bezoeken van internationale en nationale delegaties en de onderscheidingen die ze ten deel valt. Het succes van Helmond ligt in het feit dat zij ambitieuze beleidsdoeleinden omzet in daadwerkelijke toepassing in de praktijk. Dit straalt positief af op het imago van de stad en draagt bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven. Dit leidde onder meer tot de vestiging van de nieuwe verkeerscentrale Zuid-Nederland en de Innovatiecentrale op de Automotive Campus.

De gemeente blijft samen met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen investeren om haar koppositie in Smart Mobility te behouden en verder uit te bouwen. Nieuwe initiatieven zijn belangrijk, niet alleen omdat daarmee met behulp van cofinanciering duurzame en slimme mobiliteitsoplossingen kunnen worden gerealiseerd, maar ook omdat het direct bijdraagt aan nieuwe werkgelegenheid en economisch structuurversterking van de stad.

De gemeente investeert op drie niveaus:

- basis op orde, een modern en efficiënt verkeersmanagement en verkeerslichtennetwerk, geschikt voor innovatieve en slimme mobiliteitstoepassingen;
- optimalisatie, met zo weinig mogelijk nieuw asfalt zo duurzaam en efficiënt mogelijk gebruik maken van bestaande infrastructuurnetwerken;
- innovatie ten behoeve van het 'living lab' als economisch vliegwiel en voor mobiliteitsoplossingen.

Op welke oplossingen Helmond gaat inzetten hangt vooral af van de mogelijkheden die zich vanuit Research & Development aandienen. Mede daarom is het belangrijk dat de gemeente continue en rechtstreeks in contact blijft met R&D en de match maakt met hetgeen de samenleving op het gebied van mobiliteit vraagt. Door professionalisering – ruimte voor programmamanagement, een sterke ambtelijke en bestuurlijke lobby, benodigde middelen voor participatie in (Europese) projecten en een integrale visie op Smart Mobility – schept de gemeente de voorwaarden om optimaal te kunnen profiteren van cofinanciering en innovatie. Integraal wil in dit verband zeggen dat zowel de economische als de mobiliteitsbelangen worden meegenomen.

Helmond focust op de aandachtsgebieden 'coöperatieve mobiliteitstechnologie' en 'autonoom rijden', beide aspecten waarin Helmond nu al veel investeert. Op die terreinen blijft Helmond zich profileren als 'living lab'. Haar positie daarin is internationaal gezien (nog) uniek, maar de concurrentie zit niet stil. Daarom stuurt de gemeente actief op uitbreiding van het aantal tests en ondersteunt ze pilots. Per test of pilot wordt de meest geschikte locatie in de stad gezocht.

De gemeente weet dat mobiliteitsinnovatie ook zijn beperkingen kent. Daarom zorgt ze er voor in haar mobiliteitsbeleid zoveel mogelijk te anticiperen op innovatieve oplossingen maar er niet bij voorbaat van uit te gaan dat traditionele oplossingen daarmee overbodig worden. Nieuwe technologieën worden eerst kritisch getoetst op hun praktische toepasbaarheid. Indien deze toetsing positief uitvalt wordt nagegaan hoe deze kunnen bijdragen aan het functioneren van het Helmondse verkeerssysteem. De gemeente maakt veel werk van PR en communicatie. Men mag immers weten welke bijzondere ontwikkelingen er zich binnen de stad op het gebied van automotive-innovatie afspelen.



Smart Mobility in perspectief

Met Smart Mobility kunnen alle mobiliteitsproblemen - op termijn - worden opgelost. Een krachtige stelling, die door de deskundigen wordt onderschreven, maar met de aantekening dat het nog de vraag is of die termijn nog vóór 2025 ligt of er na. Er is namelijk nog veel onderzoek en testen nodig om de Smart Mobilitytechnologie op een veilige, betrouwbare én betaalbare manier 'op de weg te zetten'.

Het is belangrijk te onderkennen dat 'Smart Mobility' bestaat uit een reeks van aandachtsgebieden, die elk hun eigen ontwikkeling doorlopen:

- op het individu toegesneden informatiediensten, die de gebruiker in staat stelt eigen mobiliteitskeuzen te maken;
- beter benutten van de bestaande infrastructuur, door toepassing van technieken die bijvoorbeeld de capaciteit of de verkeersveiligheid op een wegvak verhogen of de milieuhinder op het wegvak terugdringen;
- 'incar' technologieën, die er voor zorgen dat auto's veiliger, zuiniger en comfortabeler rijden;
- zelfrijdende auto's, die het mogelijk maken de vaak niet foutloze bemoeienis van de individuele bestuurder grotendeels uit te schakelen;
- state of the art logistieke systemen, waardoor goederen- en personenvervoer binnen het totaal van modaliteiten zo efficiënt mogelijk wordt georganiseerd.

Sommige technologieën worden al volop toegepast - denk aan navigatiesystemen, adaptieve cruise control en automatisch inparkeren, op andere wordt nog hard gestudeerd om de juiste aanpak te bepalen. Voor deze laatste geldt dat er waarschijnlijk nog jaren van testen volgen alvorens de consument op de weg of in de auto aantreft. Zo is bijvoorbeeld de volledig zelfrijdende auto voorlopig nog niet op de openbare weg te verwachten, behalve natuurlijk de testvoertuigen. En zelfs als ze op de weg komen verwachten deskundigen dat de positieve effecten op doorstroming nog een aantal jaren op zich laten wachten. Dit soort innovaties gaat dus zeker komen, maar waarschijnlijk nog niet in de planperiode tot 2025.

De gemeente speelt per aandachtsgebied een verschillende rol:

- beleidsmatig heeft ze vanzelfsprekend bemoeienis met innovaties die rechtstreeks verband houden met de openbare infrastructuurnetwerken, zoals beter benutten en aanwending van informatiediensten om het gebruik van infrastructuur te optimaliseren.
- vanuit een regisserende rol faciliteert ze initiatieven en pilots of zet ze zelfs actief ontwikkelingen in gang en past ze experimentele technologieën in proefopstellingen toe.
- op de ontwikkeling van 'incar' technologie heeft ze nauwelijks invloed en is haar rol dus marginaal. Natuurlijk kan ze ook hier concrete toepassingen helpen faciliteren, eventueel in pilotvorm, maar dat dient in de eerste plaats een economisch belang en zal pas later eventueel gevolgen hebben voor het mobiliteitsbeleid.

Innovatiemogelijkheden voor elke vervoerswijze

De mogelijkheden van Smart Mobility lijken bijna onbegrensd, niet alleen voor de auto. Voor elke (bestaande) vervoerswijze komen vroeg of laat nieuwe technologieën beschikbaar, waardoor ze sneller, veiliger, gemakkelijker, flexibeler, comfortabeler, goedkoper, stiller en/of schoner worden. Het voert te ver in deze nota alle mogelijkheden te noemen (als dat al mogelijk is; er komen er namelijk steeds weer nieuwe bij). Daarom worden enkele voorbeelden genoemd:

- Fiets: doorontwikkeling van de e-bike, verbetering van de veiligheidsaspecten, slimmere infrastructuur, fietsleensystemen;
- Openbaar vervoer: doorontwikkeling van de informatievoorziening voor reizigers, verbetering van de connectiviteit van OV-lijnen, schoner en stiller materieel, onbemande people-movers;
- Auto: doorontwikkeling van de vol-elektrische auto; doorontwikkeling van andere aandrijfprincipes, diverse vormen van zelfrijden, etc.

Los van het feit dat de gemeente alle innovatiemogelijkheden omarmt, geeft ze speciale aandacht aan mogelijkheden voor innovatief openbaar vervoer tussen de TU/e en de Automotive Campus. Dit draagt bij aan meerdere doelen, namelijk 'live' experimenteren met onbemande voertuigen; de high-tech uitstraling van de A/N270 én het innovatie-ima- go van stad en regio. Bovendien zorgt het voor een betere (studenten)uitwisseling tussen beide kenniscentra. Het opzetten van een dergelijk project is zonder externe middelen niet mogelijk, maar gezien de potentiële meerwaarde is het zoeken naar mogelijkheden een logische actie.





Duurzaam bevoorraden en distribueren

stedelijk distributiesysteem organiseren

Helmond kent net als andere steden in Nederland een snel toenemende hoeveelheid bevoorradingsverkeer, uiteenlopend van vrachtverkeer tot koeriersdiensten. Bevoorrading van winkels en bedrijven geschiedt in steeds kleinere hoeveelheden en op kortere termijn, waardoor de frequentie stijgt. Leveranties van online-aankopen via internetwinkels zorgen voor meer goederenverkeer, op straat zichtbaar in de vorm van bestelbusjes die de gehele dag – en avond – af en aan rijden en soms zelfs 18-meter trucks, die in woonstraten pakketjes komen afleveren.

Op het gebied van efficiëntie en duurzaamheid is in de bevoorrading en distributie nog een wereld te winnen. Door de transport- en webwinkelwereld worden daarvoor al pogingen ondernomen, zoals het werken met gespecialiseerde koeriers voor specifieke delen van de distributiemarkt, het inrichten van afhaalpunten en het inzetten van schone voertuigen. Er wordt nagedacht over een betere afstemming tussen de leverancier en de klant – bijvoorbeeld het aflever-tijdstip – via bijvoorbeeld webapplicaties (KiM, 2013).

De gemeente wil graag meehelpen om te komen tot een duurzame bevoorrading en distributie. Het ontwikkelen van een goed systeem voor stedelijke distributie is echter lastig, niet alleen vanwege de complexiteit van de goederenstromen, maar ook vanwege het kostenaspect. Nog steeds is een overslaghandeling aanzienlijk duurder dan extra kilometers rijden. Initiatieven van de gemeente kunnen daarom alleen succesvol zijn indien de vervoerder zelf de urgentie voelt en actief meehelpt. Op de schaal van Helmond is die urgentie nog niet zo groot als bijvoorbeeld in de grote steden, maar gezien de ontwikkelingen kan dat snel veranderen.

De verwachting is dat de marktgerichte benadering van de distributie de meeste kans van slagen biedt. De gemeente heeft het onderwerp opgenomen in de Versnellingsagenda Duurzaamheid. Concrete maatregelen moeten nog worden uitgewerkt, maar gedacht wordt aan:

- stimuleren van het gebruik van zero-immision materieel, bijvoorbeeld te beginnen bij bedrijven die in opdracht van de gemeente werken;
- verbeteren van de doorstroming
- meehelpen aan cooperatieve distributiesystemen in de stad of regio.

In de eerste plaats richt de gemeente zich echter op het bij elkaar brengen van de betrokken partijen om gezamenlijk mogelijke oplossingen te bespreken.



Openbaar vervoer

bereikbaar voor iedereen die het nodig heeft

lokaal busvervoer

Openbaar vervoer speelt in Helmond van alle modaliteiten een marginale rol. Alleen het regionale en interregionale vervoer per trein heeft enige betekenis, maar op lokaal niveau is de vervoersprestatie verwaarloosbaar klein. Dat heeft ondermeer te maken met de relatief ongunstige uitgangspositie van het openbaar vervoer in Helmond: de interne afstanden zijn uitstekend geschikt voor de fiets en daarvoor is een prima fietsnetwerk beschikbaar.

Het openbaar vervoer in Helmond wordt geregeld door de vervoersautoriteit (provincie Noord-Brabant). De vervoersautoriteit moet vanwege teruglopende budgetten en een stijgende kostprijs steeds meer snijden in het vervoersaanbod. Onrendabele lijnen – waaronder ook lokale buslijnen in Helmond en enkele regionale lijnen in de omgeving – lopen het gevaar uit de dienstregeling te worden weggestreept, ingekort of gecombineerd met andere lijnen. Dat zorgt voor een neerwaartse beweging, omdat dit snijden ten koste gaat van de vervoerswaarde van het netwerk als geheel. De gemeente Helmond is niet blij met deze ontwikkeling, maar kan er weinig tegen inbrengen. Ook zij constateert dat het huidige gebruik onvoldoende basis biedt voor instandhouding van de bestaande voorzieningen.

Toch wil de gemeente tenminste een basisvoorziening voor lokaal openbaar vervoer voor haar inwoners behouden, zodat deze zich op een betaalbare wijze kunnen verplaatsen, ook als ze niet over eigen vervoermiddelen beschikken.

De basisvoorziening is gebaseerd op een combinatie van het reguliere busvervoer en vraagafhankelijke oplossingen zoals de Taxibus of nieuwe initiatieven die met regelmaat worden geïntroduceerd. Gezocht wordt naar mogelijkheden om de

bestaande middelen voor doelgroepenvervoer slimmer in te zetten, zodat meer consumenten er gebruik van kunnen maken. Dit moet in 2025 leiden tot:

- volledig op de vraag afgestemd lokaal openbaar vervoer van en naar woonwijken en werkgebieden;
- gebruik maken van kleinschalig, schone (zero emissie) materieel;
- cofinanciering van openbaar vervoer naar werkgebieden door het bedrijfsleven (eventueel projectmatig).

In het kader van de concessieverlening 2016 is door de vervoerder in delen van de stad al rekening gehouden met de inzet van kleiner materieel met een twee maal hogere frequentie dan voorheen. Op de langere termijn verwacht de gemeente technische innovaties – waaronder verbeterde communicatiemogelijkheden tussen de aanbieder en de consument – die een kwaliteitsverbetering in het openbaar vervoer mogelijk maken. Daarbij profileert Helmond zich nadrukkelijk als ‘Living Lab’. Ze biedt graag ruimte aan experimentele vormen van openbaar vervoer.

NS-Stations:

knooppunten voor regionale bereikbaarheid

Helmond beschikt over liefst vier NS-stations, die onderdeel zijn van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) netwerk van de Brainport-regio. Het overgrote deel van de Helmondse openbaar vervoerreizigers reist via een van de vier stations. Per station gaat het daarbij overigens nog steeds om relatief bescheiden aantallen. De gemeente denkt dat dat aantal nog flink omhoog kan. Daarom wil ze de NS-stations verder uitbouwen tot multimodale vervoersknooppunten voor regionale bereikbaarheid, waar overstapbewegingen van fiets op trein en auto op trein optimaal worden gefaciliteerd. De regio ondersteunt dit van harte: het is één van de speerpunten in het regionale beleid voor bereikbaarheid.

Concreet wil Helmond haar externe openbaar vervoer-verbindingen intensiveren in termen van snelheid, frequentie en comfort, met name van en naar Eindhoven. Dat kan door verhoging van de stoptreinfrequentie tussen Deurne en Eindhoven tot een metro-achtige dienstregeling. In combinatie met de nieuwe halte Eindhoven-Acht krijgt Helmond een bijna rechtstreekse OV-verbinding met Eindhoven-Airport.

Een en ander zorgt ook voor een betere aanhaking op het nationale spoornetwerk. Helmond ondersteunt uiteraard initiatieven om het kwaliteitsniveau van het landelijk spoornet te verhogen, zoals:

- de frequentieverhoging op de lijn Eindhoven/'s-Hertogenbosch/Utrecht/Amsterdam in het kader van het landelijke Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS, Prorail) in 2018;
- diverse verbeteringen in het internationale net, bijvoorbeeld de verbinding met Düsseldorf;
- de instelling van een nachtnet, die Brabant (waaronder Helmond) in de weekenden verbindt met de Randstad.

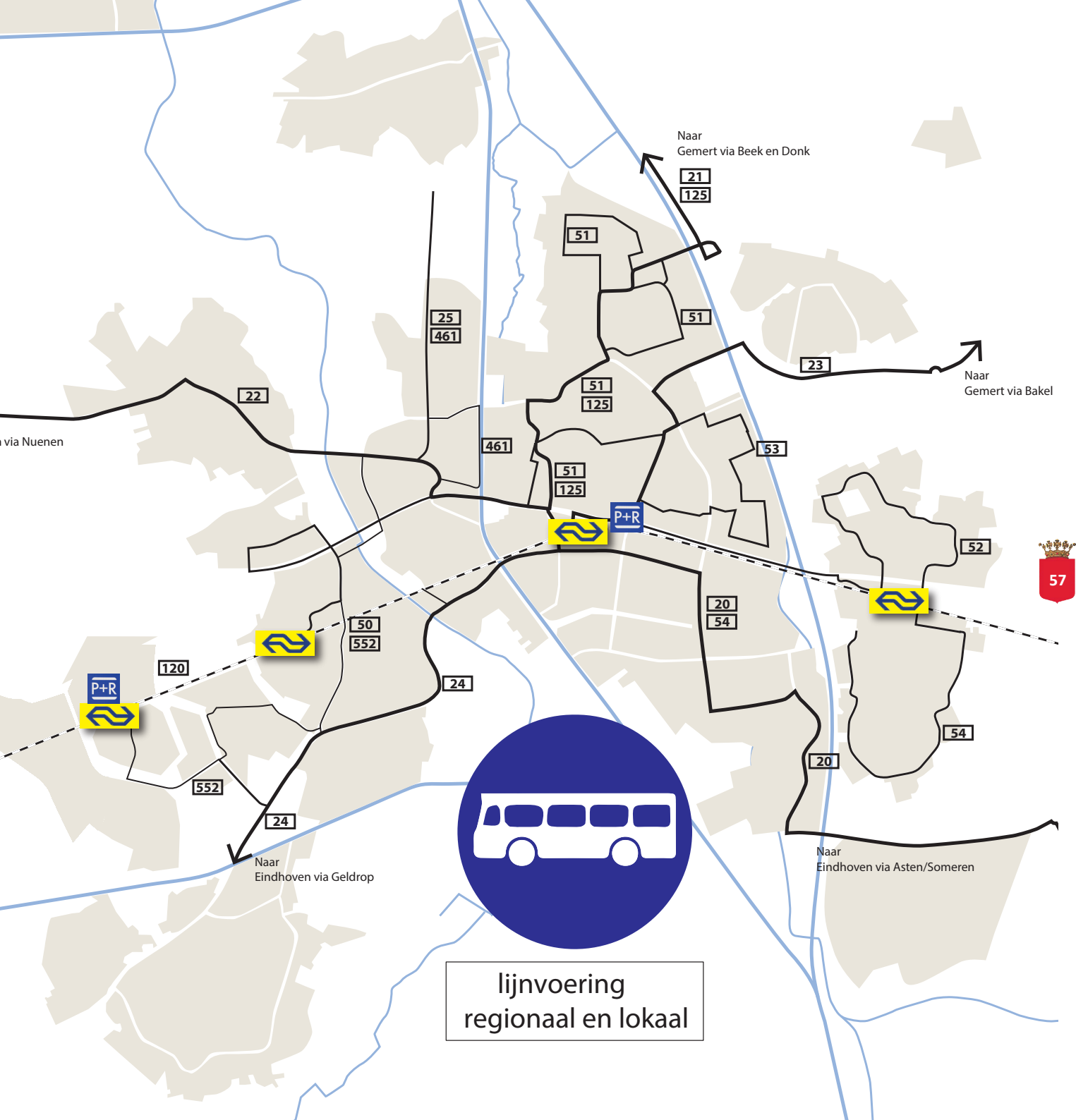
Een belangrijk verbeterpunt voor het functioneren van de vervoersknooppunten betreft het voor- en natransport. De reiziger wil bediend worden in het totaal van zijn verplaatsing – van deur tot deur – en desnoods over de grenzen van een vervoermiddel heen. Reizen met het openbaar vervoer betekent bijna altijd overstappen op voor- en/of natransportmiddelen. Elke overstap weegt negatief op het gebied van comfort en snelheid, waardoor de concurrentiepositie van openbaar vervoer verzwakt. De gemeente wil daarom de kwaliteit van zowel het voor- en natransport als de overstap zelf verhogen. De fiets is daarbij het meest kansrijk als voor- en natransportmiddel. De fiets heeft nu ook een sterke positie met bijna de helft van het voortransport naar de Helmondse stations (bron: opgave NS-2009).

De gemeente zet in op:

- verbetering van de bereikbaarheid van de NS-stations vanuit de verder afliggende stadsdelen door snellere en meer rechtstreekse verbindingen te realiseren, met name voor de fiets;
- realisering van soortgelijke (fiets)verbindingen tussen Helmond en de omliggende regionale kernen;
- verbetering van de voorzieningen op en rond de stations, zoals gemakkelijk bereikbare, betaalbare en veilige parkeervoorzieningen bij stations, voldoende bewaakte stallingsruimte voor fietsen, oplaadmogelijkheden voor elektrische fietsen en elektrische auto's.

Een belangrijk deel van de initiatieven draagt ook bij aan een andere wens van de gemeente, namelijk de bevordering van het fietsgebruik op de langere ritten. Voor wat betreft de voorzieningen in de stationsomgeving is met de nieuwbouw van Helmond CS al een grote stap in de goede richting gezet. Het is zaak de andere stations op een vergelijkbaar niveau te brengen.







En waar liggen kansen voor derden

Niet alles tegelijkertijd aanpakken

Beleid betekent keuzes maken: wat doen we wel, wat doen we niet? De gemeente trekt niet alle vraagstukken bij voorbaat naar zich toe. Ze kan immers niet alles tegelijk. Bovendien richt de gemeente zich steeds meer op het initiëren en regisseren van processen en minder zelf doen. Veel initiatieven kunnen beter en efficiënter door andere partijen worden opgepakt. Daarom kiest de gemeente Helmond eerst voor het aanpakken van die vraagstukken waarvoor het oplossen ervan het meest kansrijk is. Voor andere aandachtsvelden nodigt ze derden graag uit de handschoen op te pakken.

Goederenvervoer via het water en het spoor bevorderen

Behoudens wat stagnatieperioden tijdens recessies is de omvang van vervoer over de weg de afgelopen decennia enorm gegroeid. Al dat vrachtverkeer trekt een forse wissel op het milieu en zorgt voor congestie op de hoofdwegen. Daarom wordt met regelmaat gepleit voor meer goederenvervoer over het water of per spoor. De gemeente denkt dat hier voor Helmond kansen liggen vanwege de Zuid-Willemsvaart en de ligging aan het spoor. Daarom is eerder een overslagterminal op BZOB (Regionaal Overslag Centrum Helmond) gerealiseerd, maar dit bleek geen succes. Vanwege het te beperkte gebruik is in 2009 besloten het 'watergedeelte' van het centrum weer te sluiten.

De vraag is hoe kansrijk het is dat de gemeente zich actief inzet voor vergroting van het goederenvervoer over het water of per spoor. De gemeente realiseert zich dat met initiatieven op dit terrein vaak grote investeringen zijn gemoeid, niet in de laatste plaats omdat behalve de overslagcentra zelf, ook de toe- en afvoerroutes vaak aanpassing behoeven. De investeringen die daar mee samenhangen overstijgen de financiële mogelijkheden van een lokale overheid ruimschoots.

- Zo is aanpassing van de Zuid-Willemsvaart noodzakelijk indien het vervoer over water wordt geïntensiveerd. Zuidelijk van de stad is het kanaal een beperkt klasse 3 vaarweg, terwijl klasse 3 of 4 nodig is. Daarnaast zijn er problemen met de beperkte passeertijden van bruggen - met name de Beekse brug - die er voor zorgen dat de scheepvaart gehinderd wordt.
- Op het spoor is nu al sprake van capaciteitsproblemen: de combinatie van intensief reizigersverkeer én intensief goederenvervoer biedt nauwelijks ruimte voor frequentieverhoging, terwijl die behoefte er wel is, zowel voor reizigers- als goederenvervoer.

De gemeente onderschrijft dus de wens om meer goederenvervoer via het water en het spoor af te handelen maar zal daarvoor vooralsnog niet het initiatief nemen. Wel zal zij initiatieven van derden graag ondersteunen.

Shuttlebussen en P+R-voorzieningen

Sommige (grote) Nederlandse steden beschikken over shuttlediensten waarmee bezoekers vanaf een P+R terrein aan de rand van de stad snel in het centrum kunnen komen. De bezoeker hoeft niet zelf de weg te zoeken door het centrum en zelf een parkeerplaats te vinden. Per saldo is hij bijna altijd goedkoper uit. Voor de stad is het voordeel dat de verkeersdruk en de parkeerdruk in het centrum verminderen. Goed functionerende shuttlediensten hebben een hoge frequentie en (bijna) 24/7 service.

Het is twijfelachtig of een shuttledienst naar het centrum in Helmond levensvatbaar is. Er zijn nog geen goede voorbeelden bekend van shuttlediensten in steden met de omvang en karakteristiek van Helmond. Dit hangt waarschijnlijk samen met:

- de hoge kosten van een dergelijke dienst in combinatie met een beperkt gebruik. Het ontbreekt de gemeente aan middelen voor een structurele financiering (jaarlijks terugkerende exploitatiekosten). Bovendien nemen de gemeentelijke parkeerinkomsten in het centrumgebied door de shuttledienst af.
- de karakteristiek van het Helmondse centrum. Shuttlediensten zijn vooral succesvol in centra die bekend staan om het fun-shoppen (vanwege de langere verblijfsduur). In Helmond vormt het fun-shoppen slechts een klein deel van het winkelend publiek.

De gemeente ontplooit geen initiatieven op het gebied van shuttlediensten.

Milieuzonering

Sommige steden in Nederland hebben in het stadscentrum een milieuzone ingesteld, waar 'vieze' vracht- en/of personenauto's uit worden geweerd. Doel is de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. De gemeente staat uiteraard positief tegenover schone lucht, dus ook tegenover milieuzonering maar ze acht de structuur en de schaal van Helmond nauwelijks geschikt om een effectieve zonering in te stellen. Bovendien loopt in Helmond de drukste verkeersverbinding – de Kasteel Traverse – dwars door het centrum waardoor het instellen van een milieuzone bijna onmogelijk is.

Daardoor zal een milieuzone nooit de effectiviteit krijgen die er van verwacht wordt. Hier komt nog bij dat de rijksoverheid vraagtekens gestelt bij de wenselijkheid van de bonte verzameling reeds elders ingestelde zones. De gemeente Helmond neemt op het gebied van milieuzonering daarom geen initiatief. Wél investeert ze in pilots op het gebied van schone voertuigen (elektrisch, waterstof etc.), zodat het probleem op termijn structureel wordt opgelost.



Hoe komen we daar



Zorgen voor een duurzaam, veilig en adequaat functionerend mobiliteitssysteem zodat Helmond gezond, leefbaar en bereikbaar blijft.

Daarvoor is nodig:

- een goede bereikbaarheid op regionaal en lokaal niveau, zodat bedrijven en instellingen kunnen functioneren en mensen zich naar believen kunnen verplaatsen;
- een verkeerssysteem ingericht volgens de principes van Duurzaam Veilig, zodat inwoners – ongeacht leeftijd of gezondheid – zonder zorgen naar buiten kunnen;
- een duurzaam verkeerssysteem dat omwonenden zo min mogelijk tot last is in termen van geluid, luchtkwaliteit, trillingen en barrièrewerking.

Vervolgactie:

Relevante ontwikkelingen en plannen worden doorlopend gemonitord en getoetst aan deze drie basis voorwaarden. Op het terrein van verkeersveiligheid kiest de gemeente voor de best haalbare oplossing. Uitgangspunt is 'de basis op orde'.

Inzetten op gebruik van de fiets, lokaal én regionaal, zodat vermijdbaar autoverkeer ook echt wordt vermeden.

Daarvoor is nodig:

- het lokale en regionale fietsnetwerk veiliger, sneller en aantrekkelijker maken voor zowel de traditionele fietser als de e-biker door het verbeteren van bestaande routes en het toevoegen van nieuwe routes;
- de fietsbereikbaarheid van de vervoersknooppunten bij NS-stations verbeteren zodat het gecombineerd gebruik van fiets en trein gemakkelijker wordt gemaakt (Co-modaliteit);
- de fietsbereikbaarheid van werkgebieden verbeteren zodat gebruikmaken van de fiets in het woon-werkverkeer wordt bevorderd;
- de fiets in het centrumgebied waar mogelijk prioriteit geven, zodat fietsers meer comfort wordt geboden;
- de stallingsvoorzieningen verbeteren – gratis en op de juiste plaatsen – zodat fietsers meer comfort wordt geboden en fietsendiefstal wordt teruggedrongen;
- de barrièrewerking van drukke autoverbindingen in de stad voor fietsers verminderen door gunstiger verkeersregelingen of realisatie van ongelijkvloerse kruisingen.

Vervolgactie:

Helmond heeft als centrumstad van de Peel een belangrijke voortrekkersrol in het realiseren van een hoogwaardig regionaal fietsnetwerk. Regionale acties voortkomend uit het Bereikbaarheidsakkoord worden samen met de buurgemeenten opgepakt.

Op korte termijn wordt een actieplan Fiets opgesteld, met daarin een inventarisatie van de benodigde maatregelen, aanpassingen en aanvullingen om het fietsen te bevorderen, inclusief prioritering en financiering ten aanzien:

- verbetering kwaliteit van bestaande fietsroutes;
- toevoegen van ontbrekende verbindingen;
- wegnemen van vertragende obstakels, door het bieden van goede alternatieven;
- verbetering stallingsmogelijkheden op vervoersknooppunten;
- diefstalpreventie;
- monitoring.

Innoveren in mobiliteit: Koploper blijven in Smart Mobility

Daarvoor is nodig:

- het nationaal en internationaal promoten van de 'Living Lab'-functie voor mobiliteitsinnovaties;
- geslaagde pilots integreren in het Helmondse verkeerssysteem;
- deelnemen aan nieuwe inschrijvingen op het gebied van Smart Mobility;
- Smart Mobility in communicatief opzicht meer op de kaart zetten;
- meer uitstralen een internationale koploper te zijn;
- een structurele monitoring van de ontwikkelingen in mobiliteit en mobiliteitsgedrag om prioriteiten in het mobiliteitsbeleid te herijken;
- een structureel projectmanagement Smart Mobility binnen de gemeente om innovaties en stedelijke mobiliteitsvraagstukken en -beleid met elkaar te verbinden en economische spin-off te bevorderen.

Vervolgactie:

De gemeente heeft besloten tot het starten van het vervolprogramma 'Green & Smart Mobility', met als doel haar koploerspositie op dit gebied te behouden en verder uit te bouwen. Ze vervult de rol van aanjager en facilitator. Gezien de grote diversiteit van het vakgebied Smart Mobility wordt gefocust op de onderdelen die het meeste kans op succes bieden. Een robuuste interne organisatie zorgt voor een structurele verankering van Smart Mobility in het gemeentelijk beleid.

Het gemeentelijk projectmanagement initieert vervolacties en legt contacten. Er vindt structureel overleg plaats met het beleidsveld mobiliteit om beschikbare innovaties en opgaven op straat passend binnen de eigen mobiliteitsdoelen zo vroeg mogelijk met elkaar te kunnen 'koppelen'.

De gemeente stuurt aan op meer zichtbare innovatiepilots om de inwoners en ondernemers meer te betrekken bij de ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility. Daarbij wordt onder andere gedacht aan een innovatief people mover systeem als snelle verbinding tussen de Automotive Campus en de TU/e.

Adequate autobereikbaarheid: duurzame ontsluiting van stad en regio

Daarvoor is nodig:

- maatregelen als opgenomen in de regionale adaptieve mobiliteitsagenda (Bereikbaarheidsakkoord) uitwerken en realiseren;
- bestaande en te verwachten knelpunten in het stedelijk wegennet aan te pakken zodat een duurzame bereikbaarheid van de stad wordt geborgd;
- toepassing van slimme mobiliteitsoplossingen in het Helmondse verkeerssysteem;
- P+R parkeergelegenheid bij vervoersknooppunten/ NS-stations verbeteren zodat het gecombineerd gebruik van auto en trein gemakkelijker wordt gemaakt (Co-modaliteit).

Vervolgacties:

Bereikbaarheid is essentieel voor het verkrijgen c.q. behouden van een gezond economisch klimaat. De gemeente investeert in de komende periode in het verbeteren van die bereikbaarheid en zorgt ervoor dat dit bijdraagt aan het aantrekkelijke imago van de stad.

Samen met de regio wordt de regionale adaptieve bereikbaarheidsagenda uitgewerkt. Op korte termijn spelen:

- de samenstelling van het maatregelenpakket voor regionale bereikbaarheid (Bereikbaarheidsakkoord);
- de uitwerking van de hierin benoemde projecten, waaronder de N279, de aanpassingen aan de N612 en N270 en de extra ontsluiting op de N279 richting 's-Hertogenbosch;
- participeren in Beter Benutten initiatieven;
- de bepaling van noodzakelijke aanpassingen aan het stedelijk wegennet, met name het functioneren van de oost-westas en de noordelijke rondweg.

Nieuw perspectief voor Stadshart Helmond: bijdragen aan een vitaal stadscentrum.

Daarvoor is nodig:

- een gefaseerde realisatie van een geïntegreerd verkeerssysteem in het centrum, passend bij het gewenste kwaliteitsniveau van de openbare ruimte, dat zorgt voor een goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen;
- samenspraak en co-creatie met ondernemers en inwoners zodat een breed gedragen plan ontstaat;
- de ontwikkeling van initiatieven in het kader van de Centrumvisie voor de nieuwe invulling van onder andere het noordelijk deel van het centrum (Havenpark);
- met andere partijen zoeken naar duurzamere vormen van stedelijke distributie om tijdig een antwoord te hebben op het stijgend aantal transportbewegingen in de stad.

Vervolgacties:

Het nieuwe perspectief voor Stadshart Helmond maakt onderdeel uit van de nieuwe Centrumvisie en zal integraal worden opgepakt.

Aandachtspunten vanuit mobiliteit zijn:

- optimale en efficiënte verdeling van de beschikbare openbare ruimte over de verschillende modaliteiten;
- de bereikbaarheid van het centrum vanuit het westen (barrierewerking kanaal);
- verbetering van de positie van de fiets;
- structurele oplossingen voor het parkeren, optimaal toegesneden op de specifieke behoeften van het centrum.

Middelen voor openbaar vervoer optimaal inzetten om een zo hoog mogelijk voorzieningenniveau te realiseren.

Wat is daar voor nodig?

De gemeente weet dat zij slechts beperkte invloed heeft op de kwaliteit van het openbaar vervoer. Toch wil ze een belangrijke ambassadeursrol voor het openbaar vervoer vervullen, met als doel structurele kwaliteitsverbeteringen. Veel daarvan wordt in regionaal verband vastgelegd in het Bereikbaarheidsakkoord. In vervolg hierop stelt de gemeente samen met de partners een plan op om het gebruik van het openbaar vervoer in Helmond te helpen vergroten door te investeren in knooppunt ontwikkeling, te kiezen voor co-modaliteit, in te zetten op toegesneden, vraagafhankelijk vervoer voor de lokale behoefte en gebruik maken van nieuwe technologieën, desnoods in de vorm van pilots.

Tevens streeft de gemeente ernaar om de vervoerswaarde van het openbaar vervoer zoveel mogelijk te verhogen, onder andere door te pleiten voor uitbreiding van het serviceniveau op het landelijk spoorwegennet.

Vervolgacties:

- op de treinverbinding met Eindhoven een metro-achtige dienstregeling bieden;
- de NS-stations in de stad uitbouwen tot volwaardige vervoersknooppunten, goed bereikbaar voor fiets, auto en openbaar vervoer, door het verbeteren van aansluitingen en overstapmogelijkheden en veraangename van de openbare ruimte;
- inzetten op ketenbenadering (co-modaliteit);
- samen met de vervoersautoriteit een optimale invulling geven aan de lokale ov-voorzieningen;
- organisatie van een vraagafhankelijke basisvoorziening voor elke inwoner door een slimme inzet van middelen, gekoppeld aan doelgroepenvervoer;
- initiëren van innovaties op het gebied van vraagafhankelijk openbaar vervoer, bijvoorbeeld door betere communicatietechnieken, samen met marktpartijen en de regio.

HELMOND VERBONDEN

Mobiliteitsvisie 2016-2025