



Integrale mobiliteitsvisie  
2007 - 2015

Helmond Mobiel 2015



## Inhoudsopgave

|                                                                                  |           |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Inhoudsopgave.....</b>                                                        | <b>2</b>  |
| <b>Voorwoord .....</b>                                                           | <b>3</b>  |
| <b>1 Het hoe en waarom van Helmond Mobiel 2015 .....</b>                         | <b>4</b>  |
| 1.1 Waaron Helmond Mobiel 2015? .....                                            | 4         |
| 1.2 Proces .....                                                                 | 4         |
| 1.3 Leeswijzer .....                                                             | 5         |
| <b>2 Helmond Mobiel 2007: verkeer en vervoer in 2007 .....</b>                   | <b>6</b>  |
| 2.1 Relatie met overig beleid .....                                              | 6         |
| 2.2 Regionale Samenwerking .....                                                 | 7         |
| 2.3 Leefbaarheid & (Verkeers)veiligheid .....                                    | 8         |
| 2.4 Verkeersnetwerk .....                                                        | 8         |
| 2.5 Autoverkeer .....                                                            | 9         |
| 2.6 Openbaar vervoer .....                                                       | 10        |
| 2.7 Langzaam Verkeer .....                                                       | 11        |
| 2.8 Goederenvervoer .....                                                        | 11        |
| 2.9 Parkeren .....                                                               | 12        |
| <b>3 Helmond Mobiel 2015: verkeer en vervoer in 2015 .....</b>                   | <b>13</b> |
| 3.1 Het verhaal van 2015: onze ambities .....                                    | 13        |
| 3.2 Ambitie regionale samenwerking en financiering: $1 + 1 = 3$ .....            | 14        |
| 3.3 Ambitie leefbaarheid en verkeersveiligheid: Helmond schoon en veilig .....   | 15        |
| 3.4 Ambitie verkeersnetwerk: compleet netwerk in 2015 .....                      | 16        |
| 3.5 Ambitie auto: bereikbaarheid Helmond is betrouwbaar en goed .....            | 17        |
| 3.6 Ambitie openbaar vervoer: Helmond spoort .....                               | 18        |
| 3.7 Ambitie langzaam verkeer: langzaam gaat sneller .....                        | 20        |
| 3.8 Ambitie goederenvervoer: Helmond stad aan het water .....                    | 21        |
| 3.9 Ambitie parkeren: klantvriendelijk en gastvrij .....                         | 22        |
| <b>4 Helmond Mobiel 2015: de essentie van het beleid .....</b>                   | <b>23</b> |
| 4.1 Benutten van kansen is uitgangspunt: co – modality .....                     | 23        |
| 4.2 We geven prioriteit aan de bereikbaarheid van economische kerngebieden ..... | 23        |
| 4.3 Geloof in innovatie en actief meewerken aan pilots .....                     | 24        |
| 4.4 De reiziger staat centraal .....                                             | 24        |
| 4.5 Regionale samenwerking staat voorop .....                                    | 24        |
| 4.6 Helmond maakt keuzes .....                                                   | 25        |
| 4.7 Helmond investeert in bereikbaarheid .....                                   | 25        |
| <b>5 Colofon .....</b>                                                           | <b>26</b> |
| <b>Bijlagen: kaartmateriaal .....</b>                                            | <b>27</b> |

## Voorwoord



**Helmond groeit.** Rond het jaar 2015 passeren we in Helmond de grens van 100.000 inwoners. Helmond is ambitieus en heeft een duidelijke visie. We bieden ruimte voor een duurzame en evenwichtige groei. Kwaliteit staat hierbij voorop. In het Algemeen Structuur Plan 2015 staan de contouren hiervoor aangegeven.

**Groei en maatschappelijke ontwikkelingen leiden tot meer mobiliteit.** Helmond wil ook aan de groei van de mobiliteit ruimte bieden. Mobiliteit mag en moet. Mobiliteit is een voorwaarde voor economische groei en is noodzakelijk voor de invulling van maatschappelijke behoeften. Ook hier geldt het uitgangspunt dat we ruimte willen bieden voor duurzame en evenwichtige groei van de mobiliteit.

In Helmond zetten we in op de sterke kanten van de diverse vervoersmodaliteiten in plaats van het tegen beter weten in proberen reizigers te dwingen van minder toepasselijke vervoerswijzen gebruik te maken. Ons uitgangspunt is het benutten van kansen in plaats van het opleggen van beperkingen. In de Nota Mobiliteit is voor deze manier van werken de term co-modality geïntroduceerd.

**Kansen vanuit de technologie.** Betere benutting van bestaande infrastructuur door inzet van dynamische verkeersmaatregelen. De weg hiervoor is al eerder ingezet met het concept Stedelijk Verkeersmanagement: beheersen van de groei van het verkeer door een combinatie van benutten waar het kan en bouwen waar nodig. De technologie biedt ook volop kansen de luchtkwaliteit te verbeteren. We sluiten onze ogen in Helmond beslist niet voor de nadelige gevolgen van de groei van de mobiliteit. Ontwikkelingen in de voertuigtechnologie gaan echter razendsnel. Zodoende zal Helmond ook in 2015 ondanks de groei van de mobiliteit een leefbare stad zijn. Innovatie op mobiliteitsgebied stimuleren we door actieve ondersteuning van pilots. Brainport en Helmond Automotive stad krijgen ook vanuit mobiliteitsbeleid concreet invulling.

**Kansen door werk met werk te maken.** De uitbreiding en renovatie van delen van de stad brengt nieuwe infrastructuur met zich mee. Door deze te combineren met de wens om structuurverbeteringen in het netwerk aan te brengen zijn grootschalige verbeteringen binnen handbereik gekomen.

**Kansen als fietsstad.** Deze waren en zijn er volop en zullen volledig worden benut. Nog sterker zal worden ingezet om economische kerngebieden in Helmond ook per fiets optimaal te ontsluiten

**Kansen voor het openbaar vervoer.** Helmond met vier stations. De bereikbaarheid van en naar Helmond per spoor is bijna uniek in Nederland.

**Kansen voor Helmond aan het water.** Kansen volop om een deel van het goederenvervoer over te hevelen van de overvolle wegen naar de nog filevrije waterwegen.

Over dit soort kansen gaat deze nota Helmond Mobiel 2015. Met de nota willen we de visie op hoofdlijnen van het College weergeven hoe we door het benutten van kansen de groei van de stad en de mobiliteit in goede banen willen leiden. Deze visie vormt dan het uitgangspunt voor toekomstig beleid op gebied van verkeer en vervoer.

Trix Houthoofd – Stockx  
Wethouder Stedelijk Beheer, Verkeer en Milieu

# 1 Het hoe en waarom van Helmond Mobiel 2015

## 1.1 Waarom Helmond Mobiel 2015?



Helmond is momenteel nog relatief goed te bereiken. Gelet op de autonome ontwikkelingen van het verkeer is dit geen vanzelfsprekendheid voor de toekomst. Boven de autonome groei voorziet het Algemeen Structuur Plan 2015 in een groei van 85.000 naar ongeveer 100.000 inwoners rond 2015. Deze schaa sprong heeft gevolgen voor de vraag naar mobiliteit en voor het verkeerssysteem. Het verkeersbeleid moet daarop worden afgestemd. Naast de autonome groei en de bevolkingstoename is de vergrijzing van invloed op de mobiliteit. De automobiliteit van ouderen zal blijven groeien.

Hoewel er op diverse onderdelen beleid is opgesteld, ontbreekt voor verkeer en vervoer een overkoepelende mobiliteitsvisie. Hoofddoel van deze visie is het leggen van dwarsverbanden tussen bestaande deelbeleidsplannen en het kaders stellen voor de nog te ontwikkelen beleidsplannen op het gebied van verkeer en vervoer (paraplufunctie). Tevens leggen we dwarsverbanden met andere gemeentelijke beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening, economie en milieu.

De doelstelling van de Helmond Mobiel 2015 luidt:

***“Het ontwikkelen van een strategisch beleidskader en integrale visie op het gebied van verkeer en vervoer, dat richting geeft aan het verkeers- en vervoersbeleid en de daarmee samenhangende uitvoeringsmaatregelen in Helmond voor de periode 2007-2015”***

## 1.2 Proces

Eind 2005 is gestart met het opstellen van Helmond Mobiel 2015. Door bureau Grontmij is een eerste document opgesteld waarna een consultatieronde is gehouden. In de consultatieronde is de reactie gevraagd van Rijkswaterstaat, Provincie Noord Brabant, SRE, Kamer van Koophandel, BZW, B5, Hermes, Stad Mechelen, Fietserbond, EVO en de BMF. Tevens is in de commissie RF een discussie gehouden over de inhoud van Helmond Mobiel 2015. De resultaten van de consultatieronde zijn samengevoegd in de consultatienota van april 2006.

Na de consultatieronde is het plan door het team verkeer en vervoer van de Gemeente Helmond verder uitgewerkt tot het document dat nu voor u ligt.

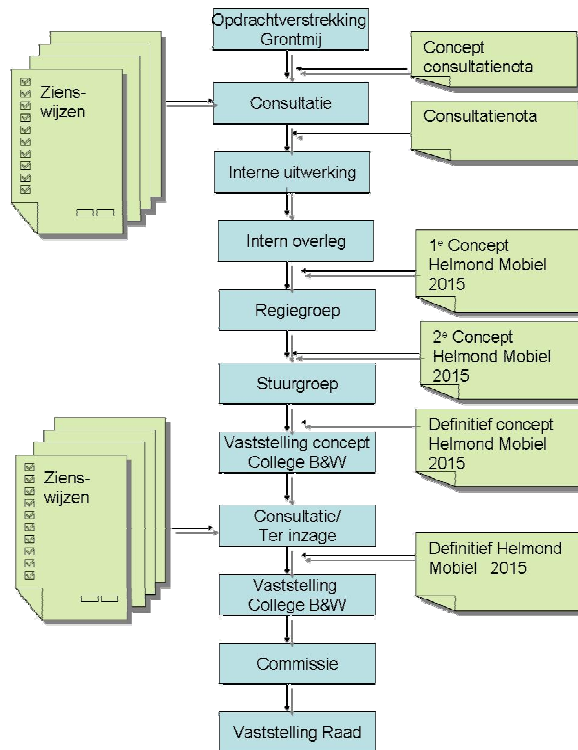
Voor het project is binnen de gemeente een integrale projectgroep geformeerd. Zij leggen verantwoording af aan de stuurgroep, waarin de portefeuilles Stedelijke Ontwikkeling, Volkshuisvesting en Grondzaken, Stedelijk Beheer, Milieu en Verkeer onder andere zitting hebben.

Na de presentatie in de stuurgroep zijn de aanpassingen verwerkt en voorgelegd aan het college van B en W. Na het accorderen van het concept Helmond Mobiel 2015 is het plan teruggekoppeld aan de instanties uit de eerste consultatieronde en hebben de inwoners van Helmond de mogelijkheid gehad hun zienswijzen in te dienen. De

zienswijzen zijn voor zover relevant verwerkt in deze definitieve nota.

### 1.3 Leeswijzer

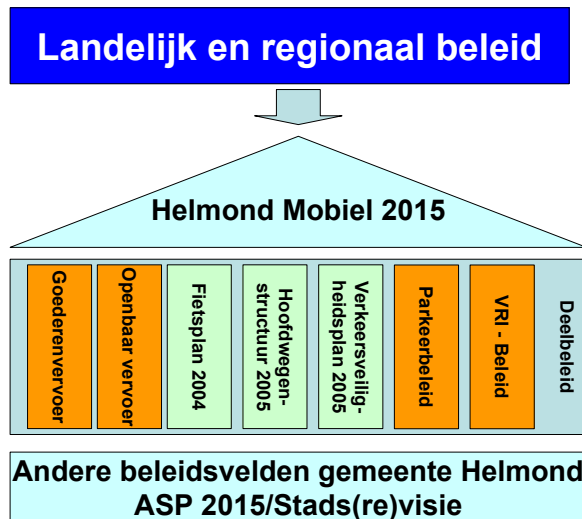
In hoofdstuk 2 is de verkeerssituatie van 2007 beschreven. Samen met de beleidsnota's vormt dit het vertrekpunt voor de verkeersagenda tot 2015. In hoofdstuk 3 is aangegeven hoe de verkeerssituatie in 2015 er uit ziet, uitgaande van de ruimtelijke, technologische en verkeerskundige ontwikkelingen en het gewenste verkeersbeleid. Om dit gewenste beeld te realiseren geven we de ambities en strategie weer. In de mobiliteitsagenda beschrijven we de concrete acties. Helmond Mobiel 2015 sluit met de essentiële onderdelen van beleid: wat is de rode draad uit de nota en waarin onderscheidt Helmond zich van de andere gemeenten?



## 2 Helmond Mobiel 2007: verkeer en vervoer in 2007

Dit hoofdstuk beschrijft op hoofdlijnen het bestaande verkeersbeleid en de verkeerssituatie in 2007 aan de hand van de verschillende modaliteiten.

### 2.1 Relatie met overig beleid



Helmond Mobiel 2015 sluit in haar beleidslijnen naadloos aan op het beleid van hogere overheden. De beleidsvisie past binnen de nota Mobiliteit van het Rijk, het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan (PVVP) van de provincie en het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) van het SRE.

In de **Nota Mobiliteit** biedt het kabinet meer ruimte aan gemeenten voor eigen regionale en lokale oplossingen. Hierdoor ontstaat naast meer ruimte ook meer verantwoordelijkheid voor eigen beleid. De Nota Mobiliteit schept een breed beleidskader waarin voor Helmond een aantal zaken in het bijzonder van belang is. De twee belangrijkste zijn de verbetering van de bereikbaarheid van economisch belangrijke gebieden en de opvang van de groei van het personen- en goederenvervoer. Wat betreft het eerste punt gaat het in onze regio dan om de 'Brainport' – locatie Eindhoven/Zuidoost-Brabant waar Business Park Brandevoort, Suytkade en Groot Schooten deel van uitmaken, en het aanwijzen van BrabantStad als belangrijk stedelijk netwerk. Daarnaast zal het personenvervoer en vooral het goederenvervoer een enorme groei door gaan maken. Mobiliteitsbeleid moet deze groei mogelijk maken en tegelijk zorgen voor een betrouwbare, vlotte en veilige mobiliteit. Maatregelen zijn onder andere het aanpakken van knelpunten in het wegennet door de aanleg van nieuwe infrastructuur, beprijzing, en verbetering van spoor- en vaarwegen. Extra aandacht gaat uit naar verkeersveiligheid en het stimuleren van innovatie op terreinen als verkeersmanagement.

Het **PVVP** streeft dezelfde ambities na als de Nota Mobiliteit. Het PVVP geeft antwoord op vragen als hoe houden we de Brabantse steden bereikbaar, hoe voorkomen we dat de provincie dichtslibt en hoe zorgen we er voor dat reizigers/goederen binnen een acceptabele tijd van A naar B komen? In het PVVP zijn een aantal doelen geformuleerd;

Duurzame bereikbaarheid door mobiliteit op maat: Een vitale economie door het gebiedsgericht bereikbaar houden van de Brabantse steden en bedrijventerreinen;

- Acceptabele en betrouwbare reistijden van deur tot deur: de reiziger staat centraal.
- Regionale samenwerking: samenwerking leidt tot uitvoeringskracht en integrale oplossingen.

De ambities van het PVVP zijn gelegen in het leveren van een positieve bijdrage aan de economische, sociale en ecologische kwaliteit van Brabant.

Het **RVVP** van het SRE vormt de basis voor het verkeers- en vervoersbeleid van de 21 SRE-gemeenten. De provincie en het SRE hebben op het gebied van verkeer en vervoer een vergelijkbare status. Voor Helmond is vooral het RVVP van belang dat het beleid en de plannen op het gebied van mobiliteit voor de regio beschrijft. Het RVVP gebruikt de aanwijzing van Eindhoven en Zuidoost Brabant tot Brainport als leidend motief. Daarbij hoort een aantal projecten die leiden tot een goede ontwikkeling en bereikbaarheid van de Brainport. Doelstelling is het mogelijk maken van de gewenste economische ontwikkeling door het bieden van een optimaal verkeers- en

| Sterktes/kansen                                          | Zwaktes/bedreigingen                                     |
|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| Goede bereikbaarheid per spoor (4 stations)              | Zwakke positie OV (bus)                                  |
| OV-netwerk Brabant Stad                                  | Bezuinigingen OV                                         |
| Weinig acute problemen bereikbaarheid                    | Kwetsbare wegenstructuur                                 |
| Uitbouw regionale wegenstructuur                         | Toenemende druk regionaal verkeer op lokaal wegennet     |
| Innovatieve technieken door dynamisch verkeersmanagement | Sterk gebruik lokale structuur door regionaal wegverkeer |
|                                                          | Spoor als fysieke barrière                               |
| Parkeren: relatief ruim aanbod (centrumgebied)           | Toenemende parkeerdruk                                   |
| Nieuwe vervoersconcepten                                 | Ontbrekende ontsluiting zuidzijde station                |
| Ligging aan water voor binnenvaart                       | Beperkt gebruik kanaal                                   |
| Containerisatie vervoer over water                       | Teruglopende bereikbaarheid/leefbaarheid                 |
| Goede schaalgrootte voor fietsgebruik                    | Ontbrekende schakels fietsnetwerk/fietsenstallingen      |

vervoerssysteem onder voorwaarde van een acceptabele leefbaarheid en verkeersveiligheid. Bereikbaarheid speelt hierin een cruciale rol.

Het Helmondse verkeersbeleid is gebaseerd op enerzijds het verkeersbeleid van hogere overheden en anderzijds op het ruimtelijk beleid dat voor Helmond is verwoord in het Algemeen Structuur Plan 2015 (ASP). In het **ASP** is een sterkte – zwakte analyse van het verkeer op hoofdlijnen gemaakt dat in de afbeelding hiernaast is weergegeven. In Helmond Mobiel 2015 worden diverse elementen uit deze sterkte – zwakte analyse verder uitgewerkt. De ruimtelijke ontwikkelingen uit het ASP zijn daarbij uitgangspunt voor deze nota.

We constateren dat de rol van verkeer en vervoer in het (gemeentelijk) beleid een steeds belangrijker plaats inneemt. Hierbij gaat het om het benutten van kansen die een goede mobiliteit met zich meebrengt ten aanzien van de ontwikkeling van de stad, de sociale functie van het vervoer voor de mobiliteit voor onze inwoners en het beperken van de schadelijke gevolgen van verkeer zoals afnemende luchtkwaliteit.

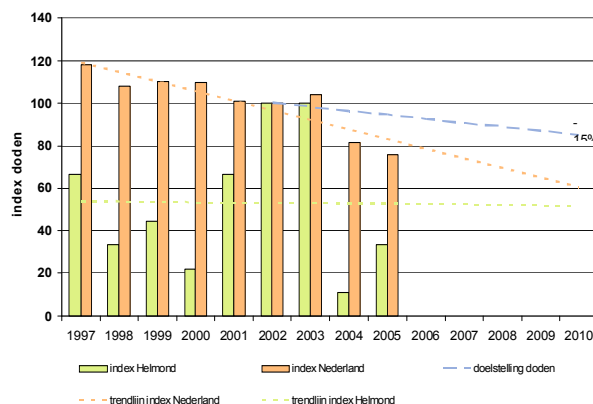
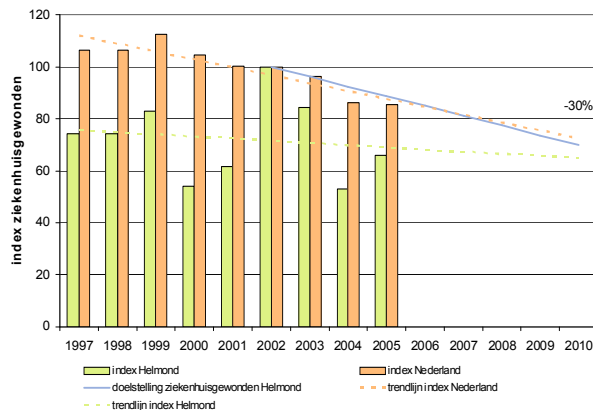
Het **Luchtkwaliteitsplan** geeft richting aan de oplossingsrichtingen van deze problematiek. Het Luchtkwaliteitsplan stelt dat het verkeer op lokaal niveau de grootste bijdrage levert aan de luchtverontreiniging. Om de luchtkwaliteit te verbeteren moeten we daarom maatregelen nemen ter verbetering van de doorstroming en vermindering van vooral het vrachtverkeer. Het een en ander betekent dat we de plannen uit de studie Hoofdwegenstructuur versneld moeten uitvoeren. Ook is het van belang dat we de doorstroming van vrachtverkeer door middel van Tovergroen verbeteren en het doorgaand vrachtverkeer om Helmond heen leiden.

Tot slot vinden we het natuurlijk ook erg belangrijk wat onze inwoners vinden. De **inwonersenquête** is al jaren een middel om bij het opstellen van beleid recht te doen aan deze opvattingen. In de inwonersenquête van 2006 is expliciet om de mening van de inwoners van Helmond op het gebied van verkeer en vervoer gevraagd. De bevolking is positief over Helmond als fietsvriendelijke stad en over de mogelijkheden om de fiets in het centrum te stallen. De meerderheid van de bevolking is niet goed bekend met of heeft geen mening over de (on)mogelijkheden van het openbaar vervoer. De helft van de bevolking is van mening, dat overlast van geparkeerde auto's in de woonwijken een groot probleem vormt. De Helmonders zijn verdeeld in hun mening over de parkeermogelijkheden in het centrum: 49% vindt deze voldoende en 40% deelt die mening niet.

## 2.2 Regionale Samenwerking

Sinds enkele jaren werken we op regionaal niveau binnen Zuid – Oost Brabant, maar ook op Provinciaal niveau binnen BrabantStad (bijvoorbeeld OV – Netwerk – BrabantStad) intensief samen. Het project Beter Bereikbaar Zuid – Oost Brabant (BBZOB) was in 2005 een van de voorlopers in Nederland op het gebied van regionale samenwerking. Vanuit het ministerie van V&W is dit initiatief beloond met een financiële bijdrage van 15 miljoen om verkeersprojecten op het regionale wegennet te kunnen realiseren.

Op provinciaal niveau is eind 2005/begin 2006 in opdracht van het ministerie van V&W gestart met de Netwerk Analyse BrabantStad. In deze analyse zijn de knelpunten en kansen op het gebied van verkeer en vervoer in BrabantStad in kaart gebracht. De focus heeft daarbij gelegen op de bereikbaarheid van de economische kerngebieden van BrabantStad, met als eindresultaat een integraal maatregelenpakket tot en met het jaar 2020. De Netwerkanalyse heeft vervolg gekregen in het netwerkprogramma Beter Bereikbaar Brabant. Helmond Mobiel 2015



vertaalt deze invalshoek “bereikbaarheid economische kerngebieden” op Helmondse schaal.

Verkeer en de daarmee samenhangende problemen zijn voor een groot deel bovenlokaal van aard. Oplossingen zoeken we daarom ook steeds vaker in regionaal verband. Regionale samenwerking en consensus worden steeds noodzakelijker om grootschalige (infra)projecten te kunnen realiseren aangezien de rijksoverheid regionale consensus koppelt aan financiële middelen. Regionaal beleid en afstemming worden daarmee steeds belangrijker en beïnvloedt het lokale beleid. In Helmond Mobiel 2015 onderschrijven we dit belang volledig en werken we dit uit voor Helmond.

## 2.3 Leefbaarheid & (Verkeers)veiligheid

Om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren hebben we in 2005 de basis gelegd met het Verkeersveiligheidsplan. Op basis van de ongevalgegevens actualiseren we dit plan minstens 1 maal per jaar. Dit resulteert in een jaarlijks actieplan verkeersveiligheid. In het verkeersveiligheidsplan zijn diverse doelstellingen geformuleerd waarvan het reduceren van het aantal verkeersslachtoffers de belangrijkste is. In Helmond hanteren we daarbij voor 2010 scherpere doelstellingen dan landelijk/regionaal gehanteerd worden. Door de groei van de stad en het autogebruik blijven inspanningen en investeringen noodzakelijk. Bij aanleg van nieuwe wegen en herinrichtingen is een duurzaam veilige inrichting de minimale randvoorwaarde.

Naast aanpassingen en verbeteringen van de infrastructuur besteden we steeds meer aandacht aan niet infrastructurele maatregelen en activiteiten zoals educatie, voorlichting en handhaving. Het Platform Verkeersveiligheid Helmond speelt hierin een belangrijke rol.

Specifiek beleid gericht op leefbaarheideffecten van verkeer ontbreekt in Helmond. De doelstellingen zoals die in het milieubeleid worden nagestreefd zijn:

- Luchtkwaliteit: de gemeente streeft ernaar om bij plannen in het kader van verkeer en vervoer de luchtkwaliteit te verbeteren. De gemeente wil tijdig voldoen aan de wettelijk gestelde normen (grenswaarden).
- Geluid: groei van het wegverkeer moet niet tot een toename van het aantal knelpunten leiden zoals uit de geluidbelastingkaarten blijkt en daar waar de geluidkwaliteit goed is dient deze gehandhaafd te blijven.
- Klimaat: De gemeente onderschrijft het belang van het beperken van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Zij ondersteunt actief de nationale doelstellingen en maatregelen en wil evenredig bijdragen aan het behalen van de nationale doelstellingen. Bij het opstellen van verkeersplannen wordt rekening gehouden met deze doelstellingen.
- Externe veiligheid: Bij het opstellen van ruimtelijke plannen wordt rekening gehouden met de Beleidsvisie Externe Veiligheid Inrichtingen.

## 2.4 Verkeersnetwerk

De verschillende verkeersmodaliteiten maken gebruik van het verkeersnetwerk. Het verkeersnetwerk dient een logisch, samenhangend geheel te vormen passend bij de omvang van de stad en de gewenste doelstellingen ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid. Het biedt de basis voor het op elkaar afstemmen van de functie, de vorm en het gebruik van de wegen en voor het stellen van prioriteiten binnen en tussen modaliteiten.

Helmond ligt relatief ver van de snelwegen A2 en A67. Op beide snelwegen ontstaan bovendien problemen met betrekking tot doorstroming waardoor de landelijke bereikbaarheid aan kwaliteit inboet. Vooral het vrachtverkeer ondervindt hier hinder van. Om Helmond te bereiken moet autoverkeer gebruik maken van regionale wegen zoals de N279 aan de oostzijde van Helmond. Ook de N279 kent steeds meer afwikkelingsproblemen en heeft daarmee te weinig capaciteit. De Kasteeltraverse heeft een regionale functie en heeft te maken met knelpunten in het kader van doorstroming en leefbaarheid. De Kasteel – Traverse, de spoorlijn Eindhoven – Venlo en het kanaal vormen belangrijke barrières.

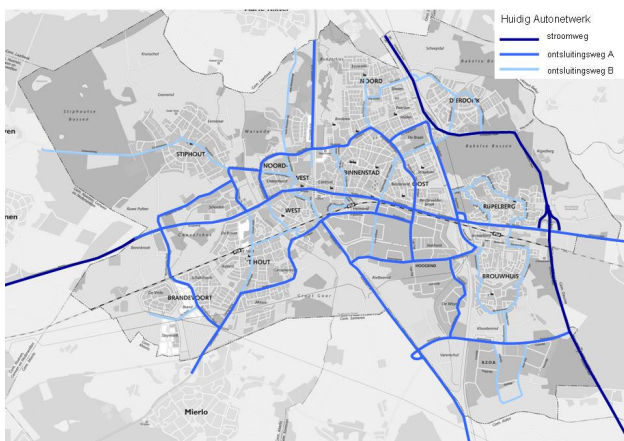
Om het verkeer beter te kunnen afwikkelen heeft Helmond behoefte aan aanvullende infrastructuur. Een noordelijke verbinding en een verbetering van de verbinding met Eindhoven zijn twee belangrijke voorwaarden om de bereikbaarheid op termijn te kunnen garanderen.

Voor het fietsverkeer is een fijnmazig netwerk neergelegd. Er ontbreekt echter een duidelijke prioritering in dit netwerk. Buiten het netwerk van fietsvoorzieningen maakt de fietser gebruik van het wegnnet dat ook voor het overige verkeer toegankelijk is. Bij voetgangers is niet zozeer sprake van een netwerk, maar meer om een aparte voorziening die veelal parallel liggen met (delen van) het netwerk.

Spoor- en watervoer hebben vanzelfsprekend ieder hun eigen netwerk, dat niet met andere modaliteiten wordt gedeeld.

In paragraaf 1.1 hebben we reeds geconstateerd dat er in 2007 weliswaar op verschillende deelgebieden beleid is ontwikkeld, maar dat een overkoepelende verkeersvisie ontbreekt. Dat heeft er toe geleid dat er ook nog geen sprake is van één verkeersnetwerk waarbinnen de samenhang en prioriteiten van de modaliteiten is vastgelegd.

## 2.5 Autoverkeer

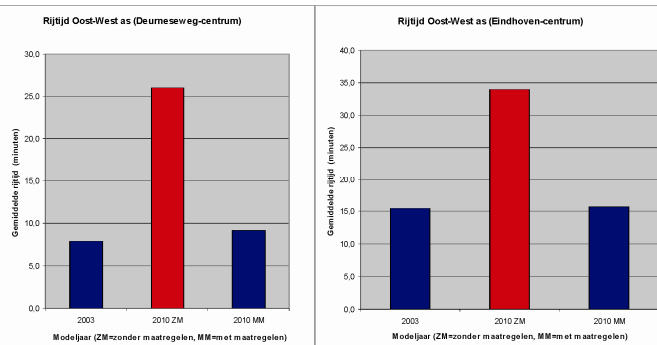


Het beleid ten aanzien van het autoverkeer is gebaseerd op de eindrapportage van de Studie Hoofdwegenstructuur: toepassing Verkeersmanagement Helmond (2005). De kwaliteit van het autoverkeerssysteem wordt uitgedrukt in termen van bereikbaarheid, doorstroming en leefbaarheid. In de studie Hoofdwegenstructuur zijn de knelpunten benoemd voor de jaren 2003, 2010 en 2015.

In 2007 is de bereikbaarheid van Helmond nog relatief goed. De knelpunten op het gebied van doorstroming bevinden zich vooral op de kruispunten van ontsluitingswegen met de gelijkvloerse spoorwegovergangen. Voor het verkeer in de noord – zuidrelatie vormt het spoor met overwegend gelijkvloerse kruisingen die bijna 50% van de tijd gesloten zijn, een enorme belemmering met onacceptabele effecten op doorstroming en luchtkwaliteit.

Leefbaarheidsproblemen doen zich voor op enkele wegen rondom het centrum en op de oude doorgaande straten door de vroegere dorpen Stiphout en Mierlo – Hout.

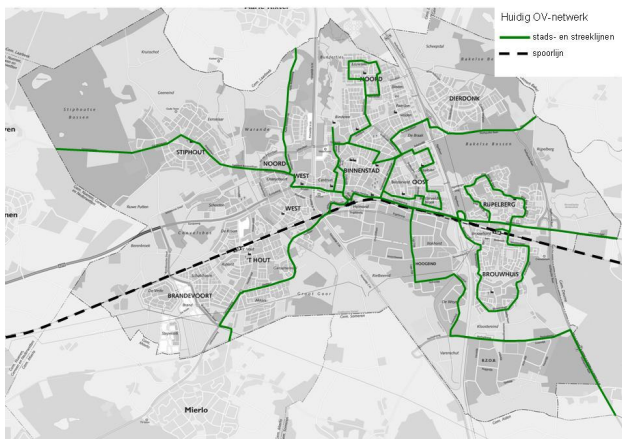
In 2007 geven we verder uitvoering aan het maatregelenpakket uit het rapport toepassing Verkeersmanagement Helmond (2005). Daarnaast werken we aan plannen betreffende de toekomstige ontsluiting van het nieuwe centrum en de ontsluiting van het station en Suytkade in relatie tot de spoorwegovergangen. De draagkracht van het systeem nadert echter snel haar grenzen, hetgeen blijkt uit de gevoeligheid voor incidentele



verstoringen zoals wegwerkzaamheden en ongevallen. Daarnaast blijven zowel de regionale als stedelijke verkeersstromen sterk groeien. In de periode tot 2015 leidt dit tot structurele problemen vooral op de oost - west en noord - zuidassen, de wegen rondom het centrum en op de aansluitingen met de spoorwegovergangen. Oorzaken hiervoor zijn gelegen in een onvoldoende afwikkelingskwaliteit op kruispunten en in een aantal ontbrekende schakels in de hoofdwegestructuur. Dit leidt tot ongewenst verkeer op wegen die in het autonetwerk een andere, lagere functie hebben (vooral rond het centrum) of tot onvoldoende aansluitpunten van (nieuwe) deelgebieden op het hoofdwegennet (zoals Suytkade en Brandevoort). De doorstroming op de hoofdwegen, de bereikbaarheid van de economisch belangrijke gebieden (centrum, bedrijventerreinen) komt hierdoor ernstig in gevaar, evenals de leefbaarheid in de vorm van luchtkwaliteitsproblemen, geluidoverlast, veiligheid en oversteekbaarheid.

Zonder verdere maatregelen zullen de reistijden in de periode tot 2015 zeer snel toenemen. Gecombineerd met een grote mate van onbetrouwbaarheid van de reistijden dreigt Helmond als er geen maatregelen worden getroffen slecht bereikbaar te worden en de doorstroming in Helmond te stagneren.

## 2.6 Openbaar vervoer

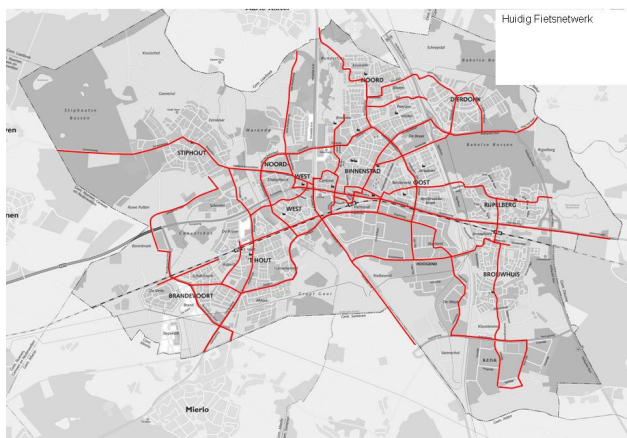


Het aandeel van het openbaar vervoer in Helmond is 5%, waarvan het overgrote deel wordt ingevuld door de trein. De voorstadhaltes dragen hier in positieve zin aan bij. Het binnenstedelijk openbaar vervoer (stadsbuslijnen en Taxibus) heeft slechts een aandeel van 1% van de verplaatsingen. In 2007 start een aantal pilots met gratis OV op zaterdag en voor ouderen. De effecten hiervan op bezettinggraden en OV gebruik worden in 2008 geëvalueerd.

Het openbaar vervoer bestaat in Helmond uit 3 componenten:

- Treinverkeer: in 2006 is in Helmond het 4e NS – station (Brandevoort) geopend. Daarmee heeft Helmond de beschikking over 3 stoptreinstations en 1 intercity station. Voor een stad met een omvang als Helmond is dit een unieke situatie in Nederland.*
- Busvervoer: de verantwoordelijkheid ten aanzien van het busvervoer is in handen van het SRE. Door het SRE is in 2003 het beleidsplan ORION 2 vastgesteld. In dit beleidsplan is de regionale visie m.b.t. het stad en streekbusvervoer vastgelegd. Tevens dient dit beleidsplan als basis voor het programma van eisen bij de openbare aanbesteding van het busvervoer in 2008.*
- Taxibus: behalve trein en bus bestaat in 2007 ook een vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer in de vorm van Taxibus. Hiermee is het mogelijk om op vooraf af te spreken tijdstippen gebruik te maken van “deur – tot – deur” openbaar vervoer.*

## 2.7 Langzaam Verkeer



Voetgangers horen tot de groep van verkeersdeelnemers waarvoor, buiten de trottoirs, vaak geen bijzondere maatregelen worden ontwikkeld of waarvoor specifiek beleid wordt opgesteld. Toch is iedereen bij elke verplaatsing ook voetganger. Een van de redenen om in de toekomst een beleidsplan op te stellen is de toename van het aantal ouderen. Het gebruik van rollator, scootmobiel en andere hulpmiddelen voor ouderen om zich voort te bewegen neemt steeds verder toe. Bij de inrichting en onderhoud van de openbare ruimte dienen we hier nadrukkelijk rekening mee te houden.

De fiets wordt in de inwonersenquête van 2006 positief gewaardeerd. Zowel de fietsvriendelijkheid als stallingsvoorzieningen worden door de meerderheid positief gewaardeerd (resp. 76 en 81%).

Helmond hanteert een ambitieuze doelstelling door het streven om het aandeel fiets in de vervoerwijzekeuze (modal split) op minimaal het peil te houden van 2004. Door de groei van het autoverkeer is daarom ook een groei van het fietsverkeer noodzakelijk. Voor ongeveer 30% van de verplaatsingen tot 7,5 km gebruikt de Helmonder in 2006 de fiets. Door de compactheid van de stad bestaan volop kansen om het aandeel van de fiets te verhogen.

Het fietsbeleidsplan "Vooruit op de fiets" uit 2004 en de daaruit volgende jaarlijkse actieplannen beschrijven de maatregelen en activiteiten om het fietsverkeer te bevorderen. Bij het fietsverkeer is daarbij ingezet op een combinatie van maatregelen ter verbetering van het fietsnetwerk, bewegwijzering, verkeers- en sociale veiligheid, stallingvoorzieningen, educatie, voorlichting en handhaving.

## 2.8 Goederenvervoer

Het goederenvervoer neemt een belangrijke plaats in bij de economische activiteiten in de stad. Uit cijfers van Provincie Noord – Brabant blijkt dat bijna al het goederenvervoer per spoor doorgaand verkeer is. Een groot deel hiervan zijn gevaarlijke stoffen. Dit is voor Helmond belastend voor de omgeving (leefbaarheid, veiligheid) en het wegverkeer. Ook het water kent een relatief groot aandeel doorgaand verkeer. Vervoer per vrachtwagen is het meest gebruikt voor aankomsten en/of bestemmingen binnen Noord - Brabant.

Helmond heeft geparticipeerd in de Verkenning Bereikbaarheid van Zuidoost – Brabant over Water, ook wel BERZOB genoemd. Conclusie van de studie is dat er potentie zit in het vervoer over water van en naar de regio Zuidoost – Brabant. De sleutel van succes voor het vervoer over water ligt voor een groot deel bij het bedrijfsleven, de overheid kan dit stimuleren door te faciliteren.

Hoewel economisch belangrijk en in het dagelijks verkeer zeer prominent aanwezig hebben we geen apart beleid ten aanzien van goederenvervoer.

|                     | Intern | Inkomend/<br>uitgaand | Doorgaand | Totaal<br>Noord-Brabant |
|---------------------|--------|-----------------------|-----------|-------------------------|
| (x 10.000)          |        |                       |           |                         |
| <b>Weg</b>          | 4.388  | 3.519/<br>3.911       | 5.023     | 16.841                  |
| <b>Water</b>        | 258    | 1.826/<br>1.464       | 2.306     | 5.855                   |
| <b>Spoor (2001)</b> | 21     | 84/<br>96             | 1.682     | 1.883                   |
| <b>Totaal</b>       | 4.667  | 5.429/<br>5.471       | 9.012     | 24.579                  |

### Goederenvervoer in Noord Brabant

Helmond Mobiel 2015, *Integrale mobiliteitsvisie 2007 – 2015*

Versie 2.1 definitieve versie

Vastgesteld gemeenteraad Helmond 6 november 2007

## 2.9 Parkeren

In 2000 is de vigerende nota Parkeren centrumgebied vastgesteld. Deze nota is in 2007 aangevuld met de beleidsregel Parkeernormen Helmond 2007 welke geldt voor heel Helmond. In een aantal delen van het centrum dreigt vanwege de bouwplannen een tekort aan parkeerplaatsen voor zowel bewoners als bezoekers. Een afname van de waardering voor het parkeersysteem door de inwoners van de stad is het gevolg.

De parkeergarages Elzas, Doorneind, Boscotondo en City kennen momenteel alleen op enkele piekmomenten, zoals de zaterdagmiddag, een tekort aan capaciteit. De komende jaren zal de druk op het parkeren toenemen waardoor een dynamisch parkeerverwijssysteem wenselijk is.

Met de forse uitbreiding van het woon- en winkelareaal die vanuit het Masterplan Centrum (2005-2015) wordt gerealiseerd staat ook het parkeren voor een enorme schaa sprong. Een schaa sprong betreft realisatie van nieuwe voorzieningen en het beheer en exploitatie ervan. De aan- en afvoer van de geplande grote parkeervoorzieningen wordt daarmee belangrijker om de bereikbaarheid van het centrum te garanderen. Daarmee maakt de parkeerrou tering een belangrijk onderdeel uit van het totale verkeerssysteem.

Door de sterke groei van het autobezit en autogebruik wordt het parkeren op sommige locaties in vooral de oudere woonwijken een steeds groter probleem. Een eenduidige oplossing voor deze parkeerproblemen is er veelal niet. Eventuele oplossingen zijn daarom maatwerk.

### 3 Helmond Mobiel 2015: verkeer en vervoer in 2015

- Ambities: Wat willen we?



- Strategie: Hoe gaan we daar komen?



- Mobiliteitsagenda: Wat zijn de concrete opgaven?



Segway: elektrisch aangedreven zelfbalancerend personenvervoermiddel



City Dual Mode: Compact voertuig op eigen infrastructuur

In dit hoofdstuk gaan we in op de gewenste verkeerssituatie in 2015. Het jaar 2015 is een streefjaar. Dit houdt in dat de beschreven maatregelen en programma's in of rond 2015 minimaal in gang zijn gezet. Voordat we kijken naar de maatregelen schetsen we het toekomstbeeld van Helmond in 2015. Per modaliteit behandelen we vervolgens de ambitie die we hebben en de strategie die we daarbij voeren. De Mobiliteitsagenda 2007-2015 geeft tot slot steeds per onderdeel een overzicht van de concrete opgaven die we als bestuur en vanuit de ambtelijke organisatie de komende jaren hebben om de ambities te verwezenlijken.

#### 3.1 Het verhaal van 2015: onze ambities

##### **Ambitie**

*Helmond is in 2015 een bereikbare en leefbare stad met volop ruimte voor diverse vormen van mobiliteit zodat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de voorzieningen die Helmond biedt.*

##### **Strategie**

Helmond heeft in 2015 ongeveer 100.000 inwoners. De wijken Brandevoort en Suytkade zijn in 2015 afgerond en ook het centrumplan is gerealiseerd. Ondanks de groei is de stad nog steeds goed bereikbaar. Door in te zetten op de sterke punten van de diverse vervoerwijzen (co- modality) in plaats van dwingend mensen over te laten stappen op andere vervoeralternatieven (modal shift) maakt Helmond optimaal gebruik van de mogelijkheden van de stad. Helmond heeft in 2015 haar Brainportstatus waargemaakt door in te zetten op diverse innovatieve toepassingen. De positie van Helmond in de automotivebranche wordt daarmee verder uitgebreid. Helmond loopt voorop in technologische ontwikkelingen en stimuleert pilots zoals de Segway, het City Dual Mode system en het Tapis Roulant. Innovatie is binnen het verkeersbeleid geen doel op zich maar een middel om doelstellingen te bereiken. Innovatieve oplossingen zijn soms ideëel, maar altijd realistisch en uitvoerbaar. In 2015 is de bevolking van Helmond niet alleen groter maar ook ouder. Door de toenemende **vergrijzing** verandert de mobiliteit in de gemeente. Anno 2015 heeft de vergrijzing geleid tot extra aandacht voor goede voorzieningen voor voetgangers. Bovendien blijven ouderen langer auto-mobiel waardoor de parkeervraag verandert.

Het NS-station Helmond Centraal is omgebouwd tot een echt OV-knooppunt met een goede aansluiting op de hoofdwegstructuur en met een zuidelijke toegang van het station.

In de relatie tussen Centrum en Station is er een extra voorziening gecreëerd om de Kasteel – Traverse ongelijkvloers over te steken. Voetpaden bij de belangrijkste voorzieningen hebben prioriteit in het onderhoudsprogramma. Rolpaden in de openbare ruimte dragen bij aan de mobiliteit van de voetganger.

De **infrastructuur** is de laatste jaren ingrijpend veranderd. Het Cortenbachtracé vormt een belangrijke schakel in het zuidwest – verkeer in Helmond. Met een ongelijkvloerse spoorkruising zowel hier als bij het centraal station is de barrièrewerking van het spoor op enkele belangrijke trajecten opgeheven. Voor fietsers zijn snelle verbindingen gerealiseerd waardoor de fietser zich snel door de stad kan bewegen waardoor Helmond zich profileert als



*Tapis Roulant: rolpaden voor voetgangers*

#### **fietsstad.**

Door intensieve **regionale samenwerking** is door de regio uiteindelijk overeenstemming verkregen over een noordelijke verbinding, zodat samen met een upgrading van de N279 de “grote ruit” is gerealiseerd. Het verkeersnetwerk is hiermee gecompleteerd.

In 2015 beraadt Helmond zich over **2030**. Hoewel de stad de laatste jaren fors is gegroeid, is het mogelijk dat in de periode tot 2030 de groei stabiliseert als gevolg van de vergrijzing. De prognoses hoe de mobiliteit zich op lange termijn gaat ontwikkelen lopen uiteen. Duidelijk is dat in absolute zin de mobiliteit tot 2030 ver boven het niveau van 2007 blijft. Bij het maken van investeringen in het kader van de mobiliteit wordt vanaf 2015 een strategie gebruikt hoe we hier op lange termijn mee om gaan.

### **3.2 Ambitie regionale samenwerking en financiering: 1 + 1 = 3**

#### **Ambitie**

*Samenwerking tussen wegbeheerders is gemeengoed in 2015. Door deze samenwerking hebben we de regionale problemen en knelpunten opgelost waardoor niet alleen Helmond, maar de hele regio beter bereikbaar is geworden.*

#### **Strategie**

Voor de weggebruikers vertaalt zich dit in adequate multimodale reisinformatie en informatie over wegwerkzaamheden. Het wegennet is een samenhangend geheel met uniforme informatie. Regionale samenwerking op gebied van verkeer en vervoer is voor het hoofdwegennet niet vrijblijvend. Zaken als de platte kilometerheffing, regelscenario's, wegprioritering, afstemming wegwerkzaamheden, regionale verkeerscentrale en omleidingroutes worden bovenlokaal afgestemd. Het criterium of regionale samenwerking zinvol en noodzakelijk is, wordt vooral bepaald vanuit het gezichtspunt van de reiziger. Vanuit dit oogpunt is ook het openbaar vervoer in 2015 nog altijd een regionale aangelegenheid.

Grote financiële stromen zijn in 2015 gekoppeld aan regionale consensus en afstemming. Hiermee heeft het regionale overleg en de afstemming niet alleen voor de weggebruiker prioriteit. De gemeente Helmond kan de grootschalige projecten pas financieren bij een regionale consensus waardoor geldstromen vanuit de rijksoverheid gaan ontstaan. Voor wat betreft de regionale samenwerking geldt dat dit meerwaarde moet hebben voor alle samenwerkende partijen. Deze meerwaarde komt tot uiting in het oplossen van het probleem en het genereren van de financiële middelen voor de oplossingen.

Lokaal wordt echter geregeld wat lokaal kan. Zo worden de parkeertarieven lokaal vastgesteld vanuit de lokale beleidsuitgangspunten en marktsituatie. Landelijk wordt geregeld wat landelijk moet.

Landelijke uniformiteit in prijsbeleid is voor Helmond vanuit het belang van de reiziger noodzakelijk. Helmond is daarom in beginsel geen voorstander van een separaat regionaal prijsbeleid. Additionele prijs van weggedeelten als financieringsbron (“tolheffing”) mag niet leiden tot negatieve uitstralingseffecten (als gevolg van sluipverkeer) op het onderliggend wegennet.

### **Mobiliteitsagenda 2007-2015**

- Samenwerking in Provinciaal, BrabantStad en SRE – verband en met Rijkswaterstaat op verkeersgebied continueren en waar nodig intensiveren
- Regionale afstemming en communicatie wegwerkzaamheden en omleidingroutes
- Bevorderen en meewerken aan de totstandkoming van een regionale verkeerscentrale voor sturing van het verkeer
- Bevorderen en meewerken aan de verdere uitbouw in regionaal verband van multi-modaal reizigersadvies

### **3.3 Ambitie leefbaarheid en verkeersveiligheid: Helmond schoon en veilig**

#### **Ambitie**

*In 2015 is de verkeersveiligheid in Helmond beter dan het landelijk gemiddelde. De knelpunten met betrekking tot luchtkwaliteit zijn in 2015 opgelost.*

#### **Strategie**

Wat betreft verkeersveiligheid loopt Helmond voorop bij de technologische ontwikkelingen. Diverse pilots zijn in Helmond uitgevoerd om bijvoorbeeld via in-car systemen de snelheid van voertuigen aan te passen aan de omgeving. In de nabijheid van scholen kan de maximale snelheid vanzelf teruggebracht worden naar 30 km/uur. Voor de 30 km/h zones voeren we dit systeem verder in. Omdat het nog enige jaren zal duren voordat alle auto's hiermee zijn uitgerust, zijn infrastructurele maatregelen nog steeds noodzakelijk, maar we passen ze steeds minder toe en ze komen er anders uit te zien.

Aandacht voor verkeersveiligheid voor vooral de zwakke verkeersdeelnemers blijft echter noodzakelijk. Bij nieuwe projecten is een duurzaam veilige inrichting vanaf de ontwerpfase uitgangspunt.

Door het invoeren van Tovergroen (groenverlenging voor vrachtwagens) is de luchtkwaliteit verbeterd, doordat vrachtverkeer met een constante snelheid door Helmond rijdt. Het doorgaand vrachtverkeer wordt zoveel mogelijk om Helmond heen geleid. In Helmond benutten we in 2015 schone voertuigtechnologie optimaal door samenwerking en pilots met TNO en het bedrijfsleven.

Een verdere verbetering van de luchtkwaliteit is bereikt door de invoering in 2009 van een Milieuzone in het centrumgebied van Helmond. Hierdoor kan het centrum uitsluitend bevoorraadt worden door vrachtwagens die voldoen aan strenge milieunormen. Ten behoeve van de uniformiteit en draagvlak bij verladers, vervoerders en ontvangers, sluit Helmond zich hierbij aan bij landelijk overeengekomen normen.

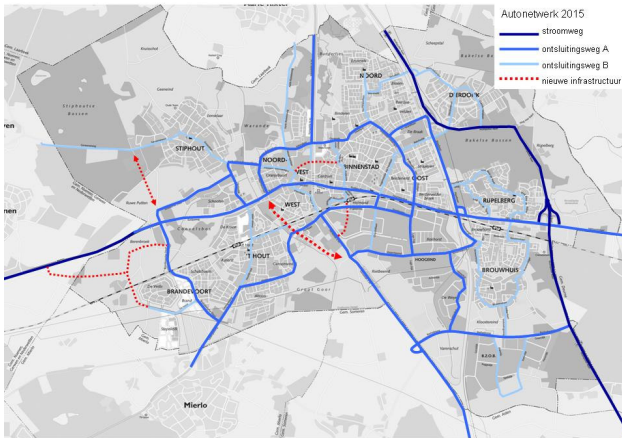
Het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor via de Brabandrouten behoort tot het verleden. Bij de ingebruikname van de Betuwelijn hebben de Brabantse bestuurders er voor gezorgd dat de Brabandrouten primair voor reizigersvervoer bestemd is. Met name goederenvervoer over lange afstanden is grotendeels overgeheveld naar de Betuwelijn. De barrièrewerking van het spoor door de vele ongelijkvloerse kruisingen wordt steeds verder opgeheven door de totstandkoming van spooronderdoorgangen.



### Mobiliteitsagenda 2007-2015

- Implementatie Tovergroen (2007-2010)
- Jaarlijkse uitvoeringsplannen Verkeersveiligheid (2007-2015)
- Uitvoering maatregelen Luchtkwaliteitsplan en Hoofdwegenstructuur
- Implementatie Milieuzone (2009)
- Verdere samenwerking TNO/Automotive voor uitvoering pilots schone voertuigtechnologie
- Verdere samenwerking TNO/Automotive voor uitvoering pilots in – car systemen ten behoeve van verkeersveiligheid

### 3.4 Ambitie verkeersnetwerk: compleet netwerk in 2015



#### Ambitie

*De bereikbaarheidsproblemen zijn in 2015 opgelost doordat we in regionaal verband aan oplossingen hebben gewerkt. In 2015 beschikt de regio zuidoost Brabant door deze samenwerking over een stabiel wegennet. De A2 en A67 zijn versterkt in afwikkelingscapaciteit waardoor de landelijke bereikbaarheid van Helmond is verbeterd. De noordelijke tangent is in 2015 gerealiseerd waardoor de bereikbaarheid van en naar Eindhoven sterk is verbeterd. Op regionaal niveau starten we rond 2015 met het dubbelstrooks uitvoeren van de N279. Het verkeersnetwerk in Helmond is compleet gemaakt door de realisatie van het Cortenbachtracé en de Centrumring. De bereikbaarheid van de economische kerngebieden BZOB, Business Park Brandevoort, Hoogeind, Suytkade en Schooten en natuurlijk het centrum zijn in 2015 gegarandeerd. Ook zijn door het compleet maken van het verkeersnetwerk alternatieve routes voor doorgaand (vracht)verkeer ontstaan.*

#### Strategie

In de studie Hoofdwegenstructuur is geconstateerd dat er in het Helmondse en regionale wegennet enkele schakels ontbreken die cruciaal zijn voor de verkeersafwikkeling en leefbaarheid in het gebied. In feite komt het er op neer dat er een aantal wegen ontbreekt of op dit moment ongeschikt is voor de toekomstige verkeersfunctie. Dit leidt er toe dat verkeer over wegen rijdt waar dat niet gewenst is of die daarvoor niet zijn ingericht. Aanleg van deze wegen is noodzakelijk in de periode 2010-2015. Om de bereikbaarheid te garanderen is het noodzakelijk dat we aanvullende infrastructuur aanleggen. Binnen Helmond gaat het om completering van de centrumring (Boulevard, Westendetrace, spoortunnel), afronding van de stadsring (Cortenbachtracé) en de 2<sup>e</sup> ontsluiting Stiphout en Brandevoort. De bereikbaarheidsproblemen kunnen we echter niet alleen oplossen, op regionaal niveau moeten we naar oplossingen zoeken voor de aanleg van een noordelijke tangent en een verdubbeling van de N279. Ook Helmond heeft belang bij het oplossen van de knelpunten op de A2 en A67 en spant zich actief in om de knelpunten daar op te lossen.

Het nog nader te definiëren primaire fietsnetwerk binnen Helmond verbindt op een snelle en comfortabele wijze de economische kerngebieden en de belangrijkste voorzieningen met de woongebieden. Het primaire fietsnetwerk is zoveel mogelijk non stop uitgevoerd. Waar het primaire fietsnetwerk kruist met het primaire hoofdnet voor de auto (stroomwegen, ontsluitingswegen A) wordt gestreefd naar ongelijkvloerse kruisingen. Waar het primaire fietsnetwerk kruist met auto-infrastructuur van lagere orde, wordt een snelle doorvoer voor de fietsers bereikt door voorrang en het beperken van het oponthoud bij verkeerslichten. Groenverlenging van fietsers en fietsdetectie zijn hierbij technische middelen die worden toegepast. In een beleidsplan Verkeersregelininstallaties zullen deze

beleidsuitgangspunten concreet worden vertaald in regelprogramma's. In de onderhoudsprogramma's krijgt het primaire fietsnetwerk hoge prioriteit.

Op regionaal niveau wordt een hoogwaardige fietsverbinding tussen Helmond en Eindhoven gerealiseerd.

Het waterwegennet is in 2015 zodanig opgewaardeerd dat de Zuid-Willemsvaart vanuit Den Bosch tot en met de kanaalomleiding bij Helmond bereikbaar is voor klasse IV-vaartuigen.

### **Mobiliteitsagenda 2007-2015**

- Voorbereiden (planontwerpen en financieel) ontbrekende lokale infrastructuur (2007-2015)
- Definieren primaire fietsnetwerk (2007-2008)
- Completeren noodzakelijke voorzieningen primaire fietsnetwerk (2008-2015)
- Introductie groenverlenging fietsers en fietsdetectie (2008-2010)
- Meewerken aan opwaardering Zuid-Willemsvaart
- Meewerken aan totstandkoming regionale wegenstructuur

### **3.5 Ambitie auto: bereikbaarheid Helmond is betrouwbaar en goed**



#### **Ambitie**

De stad Helmond is ondanks de recente groei prima bereikbaar. De belangrijkste economische kerngebieden BZOB, Business Park Brandevoort, Hoogeind, Suytkade en Schooten en natuurlijk het centrum zijn goed bereikbaar per auto. De reistijden vanuit de omliggende gemeenten naar deze locaties liggen nog op het peil van een tiental jaar geleden in 2005. Onze ambitie is het realiseren van een betrouwbare en vlotte reistijd in 2015 over de gehele reis. Hierbij staat een integrale netwerkbenadering centraal. Het doel is de betrouwbaarheid te verhogen en de reistijd op het niveau van 2005 te houden.

#### **Strategie**

In het Collegeprogramma is de noodzaak van een goede bereikbaarheid voor onder andere de verdere economische ontwikkeling en positionering van Helmond nadrukkelijk onderkend. Aangegeven is dat een gedegen aanpak nodig is om de stad bereikbaar te houden terwijl zowel de stad als het verkeer blijft groeien. Hierbij geven we prioriteit aan de economisch belangrijke gebieden zoals het centrum en de bedrijventerreinen. De kwaliteit van het autoverkeerssysteem drukken we uit in termen van bereikbaarheid, doorstroming en leefbaarheid. Bij de eerste twee termen gaat het om een acceptabele reistijd en trajectsnelheid, bij leefbaarheid zijn intensiteit en luchtkwaliteit belangrijke indicatoren.

Voor het stedelijk autoverkeer vormt het concept Stedelijk Verkeersmanagement de leidraad bij de te realiseren maatregelen. Hiermee heeft de gemeente grip op de verkeersstromen op de stad. Stedelijk Verkeersmanagement bestaat uit de volgende onderdelen:

**Bouwen:** Dit betreft enerzijds beperkte infrastructurele maatregelen om de capaciteit op kruispunten te vergroten, anderzijds structuurverbeterende maatregelen door aanleg van nieuwe of opwaardering van bestaande wegen. We categoriseren en prioriteren de wegen. Voor wegen die een belangrijke doorstromings- en bereikbaarheidsfunctie hebben is de gemiddelde trajectsnelheid de belangrijkste indicator. Deze snelheid moet aan een bepaald minimum voldoen en betrouwbaar zijn. Bij leefbaarheid zijn intensiteit en luchtkwaliteit belangrijke indicatoren.

**Benutten:** Door inzet van voornamelijk technologische hulpmiddelen (Dynamisch Verkeersmanagement) is het mogelijk de bestaande wegen beter te gebruiken. Hierbij spelen de verkeerslichten een belangrijke rol, maar ook speciale voorzieningen voor vrachtverkeer, parkeerverwijssysteem, (dynamische) bewegwijzering en routegeleiding. Door de grootschalige toepassing van dynamisch verkeersmanagement en de daardoor bereikte doorstroming is de luchtkwaliteit in Helmond geen probleem meer. In incidentele gevallen met slechte weerscondities weert de regionale verkeerscentrale het verkeer verder uit de stad. Benuttingmaatregelen kunnen we voor een deel pas realiseren als nieuwe wegen zijn aangelegd, het sturen van verkeer naar alternatieve routes is pas mogelijk bij de aanwezigheid daarvan.

**Monitoring:** Om zowel de dagelijkse verkeersstroom te kunnen sturen als zicht te krijgen op ontwikkelingen en effecten van maatregelen is het noodzakelijk om de verkeerstromen te meten. Soms moet aan de rand even gewacht worden voordat de stad ingereken kan worden, maar daarna wordt het autoverkeer door een netwerksysteem van verkeerslichten op een betrouwbare manier naar de bestemming geleid. De verkeersregeling op de hoofdroutes vindt plaats vanuit een verkeerscentrale, waarin de diverse regiogemeenten maar ook andere betrokkenen het verkeer sturing geven in de spitsperioden en bij incidenten.

**Flankerend beleid:** Door het stimuleren van andere modaliteiten dan de auto en in te zetten op de sterke punten van de verschillende modaliteiten (co – modality) kunnen we autokilometers besparen. Tevens wordt in samenwerking met woningcorporaties gekeken naar een mogelijkheid om wonen in combinatie met een vervoergarantie op maat aan te bieden.

De te realiseren oplossingen zijn vastgelegd in een maatregelenmatrix 2005-2015 waaruit jaarlijks een uitvoeringsprogramma volgt. Het concept is zodanig van opzet dat we tussentijds de ontwikkelingen in het verkeer en de effecten van de gerealiseerde maatregelen kunnen evalueren. Op grond hiervan kunnen we besluiten de maatregelenmatrix bij te stellen.

#### **Mobiliteitsagenda 2007-2015**

- Opstellen Beleidsnota VRI (2007-2008)
- Uitvoeren programma Stedelijk Verkeersmanagement: Benutten, Bouwen, Flankerend beleid (2007-2015)
- Meewerken aan totstandkoming regionale verkeerscentrale voor sturing van het verkeer
- Uitvoering aan pilots zoals Dual Mode System
- Pilot wonen met vervoergarantie in samenwerking met Woningcorporaties

### **3.6 Ambitie openbaar vervoer: Helmond spoor**

#### **Ambitie**

*Voor de reizen naar de andere Brabantse binnensteden, de Randstad en het buitenland is het spoor keuze nummer 1. Met 4 stations die voorzien zijn van goede en veilige parkeervoorzieningen voor auto en fiets is het voor inwoners van Helmond zonder meer de aantrekkelijkste vorm voor reizen naar de centra van andere steden. Helmond werkt in BrabantStad-verband mee aan het verbeteren van de verbinding voor het personenvervoer per spoor naar HSL-stations in Duitsland en daarmee naar het Ruhrgebied. Het busvervoer in Helmond verbindt de economische kerngebieden met de stations. Een basisnet in combinatie met vraagafhankelijk vervoer garandeert de sociale toegankelijkheid van de stad.*



### **Strategie**

Door het verhogen van de frequentie op de verbinding Venlo – Eindhoven wordt de trein ook gebruikt voor verplaatsingen binnen Helmond. Alle stations zijn knooppunt qua ketenmobiliteit. Ze beschikken over een goed informatiesysteem voor de reizigers. Via een real – time informatiesysteem kan de reiziger thuis al bepalen via welke modaliteit/route hij/zij het snelste zijn bestemming kan bereiken. Vooral het Centraal Station beschikt over een goed natransportsysteem naar diverse belangrijke bestemmingen in Helmond waarmee uitvoering is gegeven aan ketenmobiliteit: uitgiftesystemen voor leenfietsen voor eindbestemmingen op korte afstand binnen Helmond, deelauto systemen voor iets verder weg. De verbindingen met Duitsland per spoor zijn aanzienlijk sneller doordat de intercity na Venlo doorrijdt naar Mönchengladbach en Düsseldorf waar overgestapt kan worden op de HSL. Helmond heeft zich daarvoor aangesloten bij de initiatieven van Eindhoven en BrabantStad.

Ter verbetering van de veiligheid op het spoor en doorstroming op het onderliggende wegennet hebben we enkele strategische spoor kruisingen ongelijkvloers gemaakt.

Voor het busvervoer is een visie opgesteld waarbij de meeste lijnen een sociale functie hebben gekregen. Ze rijden dieper de wijk in en hebben meer haltes. Snelheid van het vervoer is minder belangrijk dan de fijnmazigheid van het systeem. Deze lijnen krijgen daarom in principe geen aparte snelheidsbevorderende voorzieningen. De economische kerngebieden en publieksaantrekkende instellingen krijgen een verbindende busdienst met het station zodat deze ook van buiten de regio goed ontsloten zijn met het openbaar vervoer. Op deze bestemmingen krijgt het openbaar vervoer wel prioriteit. Gelet op de doorstroming vindt de lijnvoering van deze lijnen zoveel mogelijk op gebiedsontsluitingswegen plaats zodat we de discrepanties met het verkeersveiligheidsbeleid minimaliseren. Deze wegen worden ook gebruikt door de regionale buslijnen die station Helmond Centraal gebruiken als overstappunt.

De haltes van het openbaar vervoer zijn in 2015 ook goed toegankelijk voor ouderen, minder validen en mensen met wandelwagens.

Op afroep wordt ook deur tot deurvervoer geboden door de Taxibus. Heel uniek is een innovatieve vorm van vervoer tussen het centraal station en de voorzieningen op Suytkade: hiermee worden in korte tijd grote groepen reizigers van en naar het station verplaatst.

### **Mobiliteitsagenda 2007-2015**

- Opstellen Visienota Openbaar Vervoer Helmond (2008)
- Studie naar verbetering van de grensoverschrijdende spoorverbindingen Eindhoven/BrabantStad en Duitsland (in BrabantStad-verband aansluiten bij onderzoek van Eindhoven) (2007-2008)
- Verder toegankelijk maken haltevoorzieningen (2007-2010)
- Pilots om op een andere wijze te voorzien in sociale bereikbaarheid
- Praktische uitvoering geven aan innovatieve manieren van ketenmobiliteit (bijvoorbeeld uitgifte Segway bij stations)
- Onderzoek innovatief vervoer Suytkade – station (2007 – 2008)
- Realisatie Zuidelijke toegang Station NS en ondertunneling (2008-2011)
- Meewerken aan totstandkoming multimodaal reizigersinformatiesysteem

### 3.7 Ambitie langzaam verkeer: langzaam gaat sneller



#### **Ambitie**

*In 2015 is de fiets het vervoermiddel bij uitstek voor verplaatsingen binnen de stad. Helmond is qua schaal een stad die zich uitstekend leent voor een intensief gebruik van de fiets. Het aandeel fiets in de vervoerswijzekeuze voor verplaatsingen binnen de stad tot 7,5 km bedraagt in 2015 dan ook circa 40 %. Voetgangers krijgen in 2015 meer ruimte en met innovatieve toepassingen hebben we het comfort van de voetganger verbeterd.*

#### **Strategie**

In 2015 is een nieuw helder primair fietsnetwerk gedefinieerd en uitgevoerd waarop fietsers direct, verkeersveilig en comfortabel worden afgewikkeld. De conflictpunten met doorstromingsassen zijn geoptimaliseerd. Naast het primaire fietsroutenet is er een secundair net dat op diverse plaatsen aantakt op het primaire net. In tegenstelling tot het primaire fietsnetwerk kent het secundaire fietsnetwerk conflictpunten met de auto en hebben de fietsers geen prioriteit op andere verkeersdeelnemers. De meest in het oog springende uitbreiding is de hoogwaardige fietsverbinding van Helmond via Brandevoort naar Eindhoven.

Voor de trein is de fiets een belangrijk vortransportmiddel. De fiets heeft in de verblijfsgebieden prioriteit op het autoverkeer. Daarnaast zijn er bij alle publiekaantrekkende functies kwalitatief goede en voldoende gratis stallingvoorzieningen aanwezig. Het stimuleren van het fietsgebruik bij werknemers dat in 2007 is ingezet begint duidelijk effect te sorteren. Bedrijven en kantoren realiseren steeds meer stallingvoorzieningen op eigen terrein en het aandeel fiets in het woonwerkverkeer is de laatste jaren toegenomen.

Bij de aanleg van infrastructuur en de inrichting van gebieden houden we bij het ontwerp rekening met de behoeften van voetgangers zoals brede trottoirs en gefaseerde oversteken. Het gebruikscomfort is verhoogd voor (visueel) gehandicapten, rolstoel- en rollatorgebruikers en voetgangers met kinderwagens. In de onderhoudsprogramma's komt extra aandacht voor onderhoud voetpaden.

De Kasteel – Traverse wordt op enkele cruciale punten (met name in de relatie station – centrum) beter oversteekbaar, zonder de doorstroming van het verkeer te hinderen.

#### **Mobiliteitsagenda 2007-2015**

- Definiëring primair en secundair fietsnetwerk
- Jaarlijkse fietsactieplannen als uitvoering van het vastgestelde Fietsbeleidsplan (2005) 2007-2015
- Evaluatie en opstellen hernieuwd Fietsbeleidsplan periode 2010-2015 (2008)
- Regionaal overleg in verband met hoogwaardige fietsverbinding Eindhoven - Helmond en andere regionale relaties
- Onderzoek naar verbetering oversteekbaarheid Kasteeltraverse (2008-2010)
- Beleidsplan voetganger (2008 – 2009)
- Inspanningsverplichting voor stapsgewijze verhoging van het fietsaandeel in de vervoerswijzekeuze voor verplaatsingen tot 7,5 km met circa 1% per jaar (2008-2015)

### 3.8 Ambitie goederenvervoer: Helmond stad aan het water

#### **Ambitie**

*In 2015 hebben we het aandeel doorgaand goederenvervoer in de totale verkeerstroom door Helmond verminderd. Dit geldt voor zowel het goederenvervoer over de weg als over het spoor. Het vervoer over water is toegenomen.*

#### **Strategie**

Het doorgaand vrachtverkeer verleiden we om de stad heen via de N279 en de noordelijke tangent tussen N279 en de A58 bij Eindhoven. Waar het vrachtverkeer toch in de stad moet zijn, voorkomt Tovergroen onnodig stilstaan en optrekken van de vrachtwagens. Door de rond 2009 ingevoerde Milieuzonering zijn de wagens die het centrum bevoorraden voorzien van de meest recente technologie op milieugebied. Zuidoost-Brabant behoort tot de economische toplocaties van Nederland en Europa. Helmond maakt een essentieel onderdeel uit van Brainport Zuidoost-Brabant. Goede infrastructuur behoort tot de “basics” van Brainport en is essentieel voor de economische ontwikkeling. Helmond wil ondanks de sterke groei van het goederenvervoer de goede bereikbaarheid waarborgen. Daartoe maken we optimaal gebruik van de ligging van Helmond aan het water.

Een deel van het vrachtvervoer dat vroeger nog over de weg ging, wordt nu afgewikkeld over het water. De moderne land – water containeroverslagterminal op het industrieterrein BZOB maakt het mogelijk dat niet alleen bulkvervoer, maar ook gepalletiseerde goederen via het water worden aangevoerd. De binnenvaartschepen zijn in 2015 een stuk schoner door het toepassen van moderne technologie. Vanaf de terminal vindt rechtstreeks distributie plaats naar de winkels in de binnenstad. De speciale voertuigen en aangepaste containers zijn zodanig ontworpen dat ze nauwelijks overlast veroorzaken in het centrum en kunnen dan ook buiten de venstertijden aanleveren. We verlenen medewerking aan de marktpartijen om dit te realiseren maar spelen geen actieve rol bij de bedrijfsvoering.

Door het gereedkomen en het in gebruik nemen van de Betuwelijn is het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Brabante route verleden tijd.

#### **Mobiliteitsagenda 2007-2015**

- Implementatie Tovergroen (2007-2010)
- Opstellen Beleidsnotitie goederenvervoer (2009)
- Ruimte bieden aan verdere ontwikkeling water-wegoverslagcentrum
- Ruimte bieden en meewerken aan pilots op het gebied van speciale stadsdistributievoertuigen
- In Brabantstad verband zorgen voor gevaarlijke stoffen-vrije Brabante route



### 3.9 Ambitie parkeren: klantvriendelijk en gastvrij

#### **Ambitie**

*Het centrum van Helmond is in 2015 gastvrij en klantgericht. De parkeergelegenheid is goed te bereiken en van tevoren is duidelijk waar nog parkeergelegenheid aanwezig is. De parkeergelegenheid wordt in garages aangeboden, is van hoge kwaliteit en heeft een marktconform tarief.*

#### **Strategie**

Het centrum van Helmond heeft een **goede bereikbaarheid** waarbij de vrije parkeerruimte via een dynamisch verwijssysteem al op de invalswegen wordt aangegeven. Via een real – time informatiesysteem kan de centrumbezoeker thuis al raadplegen hoe de bezetting van de garages is en daar zijn reis op afstemmen. Helmond biedt in 2015 nog steeds voldoende parkeergelegenheid aan voor bezoekers van het centrum.

**Aanbod van voldoende en kwalitatief goede parkeerruimte.** In het centrum bieden we de parkeergelegenheid voornamelijk in (ondergrondse) parkeergarages aan. Deze parkeergarages zijn ruim van opzet, goed verlicht en beveiligd. Voor kortparkeren zijn nog enkele straatparkeerplaatsen aanwezig waarbij het mogelijk is via de GSM te betalen. De parkeerruimte is berekend op de doordeweekse piek. Om de bezoeker ook op de zaterdag en bij evenementen te faciliteren bieden we op enige afstand van het centrum alternatieve ruimte aan. Indien noodzakelijk realiseert de gemeente Helmond een transferium.

**Marktconform tarief.** Om bezoekers uit de regio te stimuleren naar Helmond te komen als winkelstad voeren we een concurrerend parkeertarief. Concurrerend is daarbij niet hetzelfde als goedkoop, parkeren heeft in Helmond een prijs. Deze prijs is echter concurrerend in relatie tot de kwaliteit en de locatie van de parkeervoorzieningen ten opzichte van het centrum. Hierbij wordt een schillensysteem gehanteerd waarbij het parkeren in het centrum duurder is dan daarbuiten. Het langparkeren wordt zoveel mogelijk op grotere afstand van het centrum gestimuleerd. Het parkeren geschiedt met een sluitende begroting.

In de oudere woonwijken is het parkeerprobleem op sommige plaatsen nog niet opgelost. In overleg met de bewoners zoeken we steeds naar maatoplossingen. In sommige woonwijken kan dit betekenen dat een keuze gemaakt moet worden voor een herschikking van groenvoorzieningen en parkeren. In de nieuwere bouwprojecten hanteren we steeds een realistische parkeernorm. In de uitvoering hebben we gezocht naar oplossingen die overeenstemmen met het kwaliteitsniveau van de omgeving. Ook in de woonwijken is ondergronds parkeren daarom heel gewoon. Helmond biedt daarmee anno 2015 ruimte aan de auto en autobezit, maar de auto altijd voor de deur is geen vanzelfsprekendheid meer.

#### **Mobiliteitsagenda 2007-2015**

- Nota parkeerbeleid Centrum en woonwijken (2008)
- Nota Parkeernormen (herijking in 2010)
- Invoering dynamisch parkeerverwijssysteem
- Onderzoek noodzaak transferia (>2010)
- Maatwerkoplossingen parkeren woonwijken (2008 – 2015)

## 4 Helmond Mobiel 2015: de essentie van het beleid

De komende jaren zet de mobiliteitsgroei door met ongeveer 3% per jaar. De verwachting is dat tot 2020 een groei zal plaatsvinden van het personenvervoer van ongeveer 30% en het goederenvervoer van 40-80%. Het uitgangspunt van de diverse overheden daarbij is echter geen beperking op te leggen aan de mobiliteit. Zowel de EU als de Nederlandse overheid geeft aan dat mobiliteit van personen een fundamenteel recht is en transport van goederen noodzakelijk is voor het economisch functioneren.

Helmond sluit zich hier bij aan. De mobiliteitsgroei is onontkoombaar en past bij de ontwikkeling van de stad. Bereikbaarheid is daarmee fundamenteel voor de economische groei van stad en regio. Groei van de economie en werkgelegenheid zijn speerpunten van het beleid van Helmond. Ook vanuit Brainport wordt een goede bereikbaarheid als essentiële voorwaarde beschouwd.

Groei van de mobiliteit moet volgens Helmond wel met behoud van kwaliteit. We hebben daarbij voor de volgende invalshoek gekozen:

### 4.1 Benutten van kansen is uitgangspunt: co – modality

Benutten van kansen is uitgangspunt voor ons beleid. Co – modality betekent dat we inzetten op de sterke kanten van de modaliteiten in plaats van inefficiënte en niet-realiseerbare inzet op modal shift.

Helmond blijft ook in 2015 een stad die per auto bereikbaar is. De wegen naar de economische kerngebieden, inclusief het centrum, bieden een betrouwbare reistijd. Stedelijk Verkeersmanagement is hierbij de leidraad.

Door de positie van Helmond, stad aan het water, kunnen we plaats bieden aan overslagcentra water – weg.

Alhoewel de sleutel van succes voor het vervoer over water voor een groot deel bij het bedrijfsleven zit, stimuleren we pilots en participeren in en werken we mee aan projecten ter innovatie van de binnenvaart. We bieden ruimte voor overslag water/weg en werken mee aan een goede landontsluiting van de terminals. Door de compactheid van de stad zijn er kansen voor Helmond als fietsstad. Door het verbeteren en uitbreiden van het netwerk en het stimuleren van de fiets in het woon – werkverkeer kan de fiets terrein winnen. Van de ligging aan het spoor kan Helmond optimaal gebruik maken door de vier stations die we rijk zijn. Het spoor is de HOV-as voor Helmond waarbij tevens ontwikkelingsmogelijkheden zijn voor vervoersknooppunten.

### 4.2 We geven prioriteit aan de bereikbaarheid van economische kerngebieden

De netwerkanalyse BrabantStad heeft als uitgangspunt dat de bereikbaarheid van de economische toplocaties prioriteit nummer één is. Om de bereikbaarheid van de belangrijkste economische kerngebieden BZOB, Business Park Brandevoort, Hoogeind, Suytkade en Schooten en natuurlijk het centrum in de toekomst te garanderen zijn structuurversterkende maatregelen noodzakelijk. Het vierluik bouwen, benutten, monitoren en mobiliteitsbeleid is van essentieel belang om Helmond in 2015 bereikbaar te houden. Het is daarbij evident dat we in moeten zetten op een combinatie van alle vier de elementen, een keuze maken voor een deel van de maatregelen is een keuze voor een slecht bereikbaar Helmond. De benuttingsmaatregelen kunnen immers pas functioneren wanneer er alternatieve routes voorhanden zijn. Aangezien het verkeersnetwerk anno 2007 nog niet compleet is ontbreken de

noodzakelijke alternatieve routes. Het realiseren van het Cortenbachtracé, de centrumring, de 2e ontsluiting van zowel Stiphout als Brandevoort en de grote ruit zijn daarbij van elementair belang. Ook zijn versterkingsmaatregelen op de A2 en A67 evenals een verdubbeling van de N279 van groot belang om Helmond in 2015 bereikbaar te houden.

#### **4.3 Geloof in innovatie en actief meewerken aan pilots**

Helmond maakt deel uit van Brainport –technologische topregio Zuidoost – Brabant. We geloven in technologische ontwikkeling en innovatie op mobiliteitsgebied als bijdragen aan de verbetering van de doorstroming en het bestrijden van congestie, het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid (luchtkwaliteit).

Ontwikkelingen gaan steeds meer richting car-2-car communicatie en geïntegreerde voertuig infrastructuur oplossingen. In 2015 zullen nog niet alle auto's hiermee zijn uitgerust waardoor we in de periode tot 2015 nog investeringen in infrastructuuroplösungen voor bijvoorbeeld verkeersveiligheid en wegkantssystemen (Dynamisch Route Informatie Panelen, Dynamisch Parkeerverwijssysteem etc). Bij deze keuzes houden we rekening met de afschrijvingstermijn. Op den duur zal dynamische verkeersinformatie (files, ongevallen, navigatie, gevaarlijke kruispunten etc.) steeds meer een interactie zijn tussen verkeerscentrales en voertuig/voertuigbestuurder. Hierdoor is de informatie vanuit infrastructuur minder noodzakelijk geworden. Als gemeente werken we actief mee aan pilots door het inzetten van noodzakelijke capaciteit en infrastructuur. We reserveren een deel van de middelen van het Mobiliteitsfonds voor pilots en projecten.

#### **4.4 De reiziger staat centraal**

Het bieden van een betrouwbare reistijd is vanuit de reiziger geredeneerd. We houden tevens rekening met vergrijzing van de bevolking en de mobiliteitsbehoefte van een grotere groep ouderen. Specifiek voor voetgangers moet gekeken worden naar aangepaste voorzieningen zoals verlaging van trottoirbanden bij oversteken, fasering en langere groentijden bij oversteekvoorzieningen. Voor het openbaar vervoer zijn de haltevoorzieningen beter toegankelijk dan de landelijke normen voorschrijven. De generatie ouderen in 2015 is anders dan de ouderen in 2007 zoals die weer anders is dan de ouderen in 1995. De tendens is dat ouderen langer auto-mobiel zijn en dat ook steeds vaker een tweede auto wordt aangehouden. Dit heeft invloed op parkeren. De parkeervraag zal veranderen, hiervoor stellen we continu onze parkeernormen bij.

#### **4.5 Regionale samenwerking staat voorop**

Verkeer en vervoer is een gemeente overschrijdend thema. De problematiek van het verkeer kan voor een belangrijk deel dan ook niet lokaal worden opgelost. Helmond ziet regionale samenwerking als belangrijk instrument om de noodzakelijke infrastructurele voorzieningen te realiseren. Het rijk bevordert samenwerking in een gebiedsgerichte aanpak met inachtneming van de bestuurlijke verantwoordelijkheidsverdeling. Daarbij horen ook afspraken met provincies en gemeenten over financiering en tempo van uitvoering. Het rijk koppelt de inzet van financiële middelen aan de mate waarin (samenwerkende) gemeenten afspraken met elkaar hebben gemaakt en deze ten uitvoer brengen.

#### **4.6 Helmond maakt keuzes**

Helmond heeft een reëel programma voor 2015. We hebben een ambitieus programma maar zijn tegelijkertijd gebonden aan financiële plafonds en capacitaire inzet. Het maken van keuzes is daarom essentieel. Het openbaar vervoer in Helmond leunt op de trein. Met vier stations is het spoor de drager van het openbaar vervoer in Helmond. HOV lijnen en een verbindend stadsbussennet worden alleen ingezet naar de economische kerngebieden en grote publiekstrekkers. Alleen op deze lijnen investeren we in vrije busbanen, installaties om bussen te prioriteren bij verkeerslichten en dat soort zaken. We faciliteren het parkeren op de doordeweekse piek. Dit houdt in dat we een ondercapaciteit op drukke dagen accepteren. Met prijsbeleid en dynamische parkeerverwijzing maken we verder gelegen parkeergelegenheid aantrekkelijker. Mocht de parkeerdruk daar aanleiding toe geven, onderzoeken we de haalbaarheid van een transferium.

#### **4.7 Helmond investeert in bereikbaarheid**

Helmond Mobiel 2015 is een visienota. Het geeft de ambities op hoofdlijnen weer van Helmond op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit voor de periode rond 2015. Een uitgewerkte financiële begroting is in deze visiefase nog niet aan de orde. In de vorige paragraaf werd al aangegeven dat er sprake moet zijn van een reëel programma, waarbij we keuzes moeten maken. Daarom wordt deze nota afgesloten met een financiële notatie op hoofdlijnen.

Helmond is bereid zelf fors te investeren in de bereikbaarheid van de stad. Voor de benuttingsmaatregelen, maar vooral ook voor de structuurversterkende bouwmaatregelen is in de periode tot 2015 veel geld nodig. Dergelijke investeringen zijn echter onontbeerlijk om onze ambities waar te maken: de ambities om de economische toplocaties bereikbaar te maken, maar ook de ambities op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Uitvoering van de maatregelen uit de studie Hoofdwegenstructuur is noodzakelijke voorwaarde voor het behalen van onze doelstellingen uit het Luchtkwaliteitsplan. Voor de periode 2010-2015 is een investeringsbedrag van circa € 70 miljoen noodzakelijk. Het mobiliteitsfonds en het Fonds Strategische Investeringsbedrag dienen hiertoe reeds vanaf 2007 in voldoende mate gevoerd te worden om deze uitgaven te kunnen realiseren. Helmond streeft er naar een maximaal beroep te doen op co-financiering van andere overheden zoals het SRE en de Provincie. Hierbij gaat het om de subsidies op het gebied van verkeer en vervoer (bijvoorbeeld de huidige BDU – gelden), maar ook om co-financiering in het kader van bijvoorbeeld luchtkwaliteit of innovatiesubsidies. Voor de financiering zoeken we tevens naar externe inventieve financiering van niet overheden. Wij gaan ervan uit dat we minimaal 25% externe financiering kunnen verwerven.

Helmond zal kansrijke innovatieve financieringsvormen onderzoeken op toepasbaarheid voor Helmond. Een landelijke kilometerheffing (vanuit Anders betalen voor Mobiliteit) zal in de vorm van overheidssubsidies ook voor Helmond beschikbaar komen. Helmond zal echter terughoudend zijn bij extra regionale of lokale heffingen op het wegennet. Dergelijke heffingen mogen in ieder geval niet leiden tot leefbaarheidsproblemen (sluipverkeer) op andere delen van het wegennet.

Bovendien is landelijke uniformiteit naar het idee van Helmond in het belang van de reiziger. En hiermee is de cirkel weer rond. Juist het belang van de reiziger stond centraal in de Nota Mobiliteit. Helmond Mobiel 2015 sluit zich hier van harte bij aan.

## 5 Colofon



### Gemeente Helmond

November 2007

Opdrachtgever:

Gemeente Helmond –  
Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer

Uitvoering:

Gemeente Helmond  
Team Verkeer en Vervoer

Frank van den Bosch  
Jolanda Frerichs  
Pieter Klumpers  
Henk van Lieshout  
Tineke Posno  
Huib Raijmakers  
Marcel Unterberg

Projectleiding:

Gert Blom

Eindredactie

Niels Bosch (DHV)

Illustratie kaft:

Edwin van Renterghem

## **Bijlagen: kaartmateriaal**

