



MEERJAREN UITVOERINGSPROGRAMMA MOBILITEIT 2026 - 2040

Gemeente Helmond



Inhoudsopgave

Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2026 - 2040

Aanleiding	3	Uitwerking Mobiliteitsvisie	29
		in gebiedsontwikkelingen, bij onderhoud wegen, bij herinrichtingen en in bouwplannen	
Aanpak	5		
Doelstellingen	6	Hebben we voldoende capaciteit?	31
Resultaten	7	Hoe betalen we het?	32
Wat merkt de inwoner ervan	10	Hoe gaan we het MUM volgen?	34
Dit gaan we ervoor doen	12	Het MUM in het kort	35
Actieve mobiliteit	13		
Openbaar Vervoer	16		
Deelmobiliteit	17	Bijlage	36
Hubs	18	Doelenboom Mobiliteitsvisie Helmond 2040	
Auto	20		
Parkeren	22		
Stadsdistributie en Logistiek	24		
Verkeersveiligheid	25		
Verkeersmanagement	27		
Verplaatsingsgedrag	28		

Aanleiding

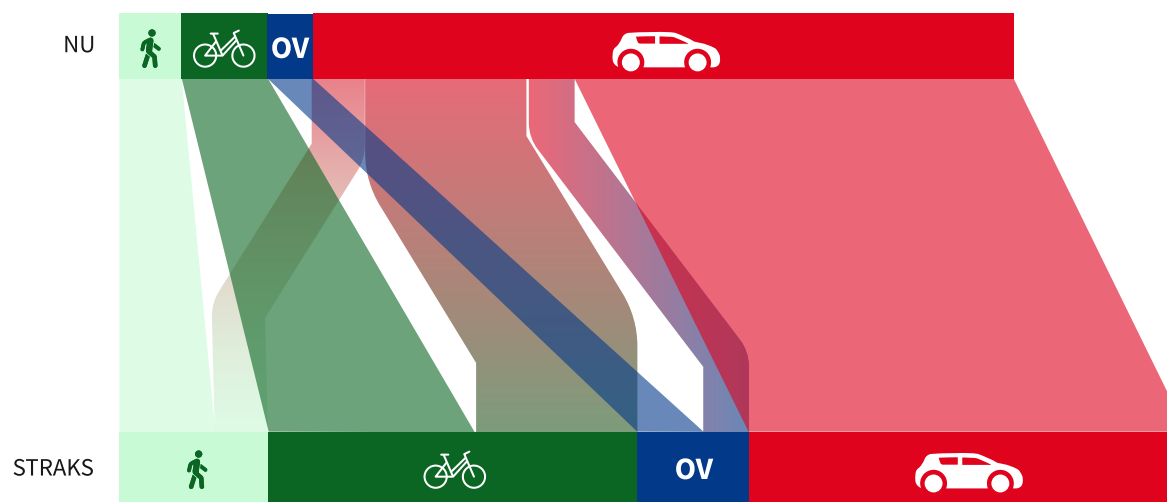
In oktober 2023 is de Mobiliteitsvisie Helmond 2040 vastgesteld door de gemeenteraad van Helmond.

Aan de basis van de mobiliteitsvisie liggen de ambities die in 2022 voor de stad zijn geformuleerd in het Ambitieakkoord 2022-2026:

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

Daarnaast heeft de stad een omvangrijke groeiambitie, de schaalsprong, die aansluit op de verstedelijkingsopgave voor de Brainportregio. Helmond krijgt een flink deel van die opgave toebedeeld. Het gaat daarbij niet alleen om groei in kwantitatief opzicht – circa 15.000 woningen en dito arbeidsplaatsen tot 2040. De hele stad moet kwalitatief profiteren van deze groei, als bijdrage aan de hierboven genoemde stedelijke ambities. De schaalsprong biedt daartoe volop kansen.

Het realiseren van een bereikbaar en duurzaam mobiliteitssysteem dat de groei van de stad ondersteunt zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid, veiligheid en gezondheid, dat is de maatschappelijke



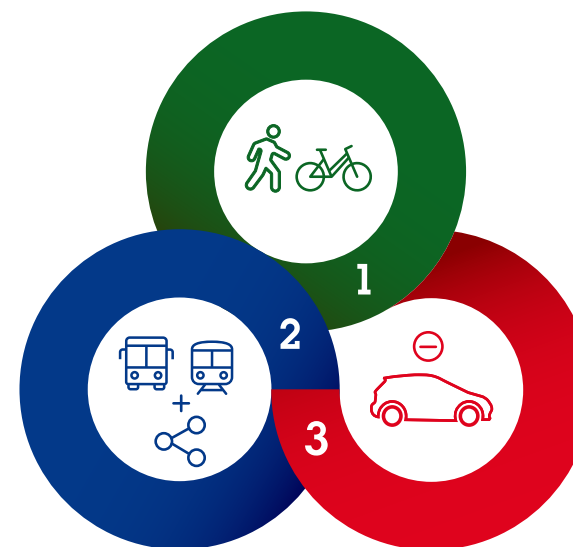
Figuur 1: Verplaatsingsgedrag vóór en na mobiliteitstransitie

opgave waar Helmond voor staat. Dit betekent dat we de ruimte in de stad slimmer moeten benutten, vervuilende en ruimte-intensieve vormen van vervoer moeten terugdringen en gelijktijdig alternatieven moeten bieden. Daarmee dragen we bij aan een inclusieve samenleving, waar iedereen toegang heeft tot voorzieningen, banen en onderwijs en waar de negatieve effecten van mobiliteit, zoals uitstoot, geluidshinder en verkeersonveiligheid, worden verminderd.

Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid tot 2040 draagt bij aan het behalen van bovenstaande ambities. De Mobiliteitsvisie geeft op hoofdlijnen aan wat er moet veranderen om het gewenste mobiliteitsgedrag, minder bezit en gebruik van de privéauto en meer gebruik van fiets en publieke mobiliteit*, te kunnen realiseren én ruimte te creëren voor de schaa sprong.

** Publieke mobiliteit: een door de overheid aangestuurd integraal vervoerssysteem dat openbaar vervoer, deelmobiliteit (zoals deelfietsen, deelauto's), en flexibele vervoersoplossingen (inclusief vrijwilligersvervoer) integreert om iedereen een duurzame, inclusieve, betrouwbare en betaalbare manier te bieden om zich te verplaatsen. Het doel is een samenhangend netwerk te creëren waarbij reizigers naadloos van de ene vorm van vervoer naar de andere kunnen overstappen, ondersteund door digitale tools en knooppunten (hubs), om zo effectief te kunnen deelnemen aan de maatschappij.*

De Mobiliteitsvisie 2040 is opgebouwd rondom drie hoofddoelen:



- 1 Leidend maken van vormen van actieve mobiliteit**
Lopen en fietsen in het dagelijks verplaatsingsgedrag en in de inrichting van de buitenruimte.
- 2 Uitbouwen van openbaar vervoer en deelmobiliteit**
Zodanig dat het een geloofwaardig alternatief wordt voor de eigen auto en als lopen en fietsen (een keer) niet kan.
- 3 Terugdringen van de dominante positie van de auto**
De auto is in de toekomst niet weg uit Helmond. Wel is er meer evenwicht tussen de verschillende vervoersvormen.

Figuur 2: Drie hoofddoelen Mobiliteitsvisie 2040

Aanpak

De gemeentebrede ambities zijn hoog en dat betekent dat we een grote opgave hebben op het gebied van mobiliteit.

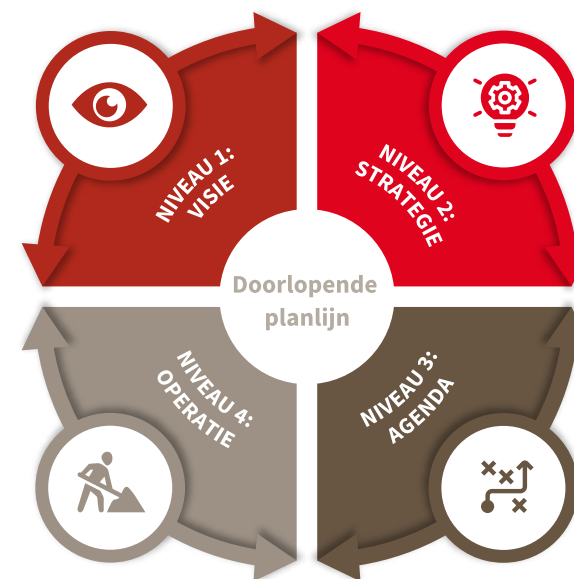
Door de groei van de stad groeit het aantal verplaatsingen én moeten we ons anders gaan verplaatsen.

Dat vraagt om duurzame en weloverwogen keuzes.

Daarbij kan niet alles tegelijk en is bij de besluitvorming rondom de mobiliteitsvisie binnen het college en in het gesprek met de raad aandacht gevraagd voor de 'volgordelijkheid van maatregelen'. Daarmee wordt bedoeld dat in de beginfase de nadruk moet liggen op het aanbod van alternatieven voor de auto en/of het anders organiseren van de auto (zowel het rijden als parkeren). De omvang en de impact van de opgave vraagt om een gestructureerde en flexibele aanpak. Hierbij vormt het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (MUM) de basis.

De Mobiliteitsvisie Helmond 2040 is vertaald naar diverse mobiliteitsstrategieën waarin is vastgelegd **hoe** we dit gaan doen. De gemeente heeft de volgende strategieën in 2025 vastgesteld: Lopen, Fiets, Parkeren, Verplaatsingsgedrag, Deelmobiliteit, Hubs. De strategieën Openbaar vervoer en Stadsdistributie & logistiek zijn opgestart en later in 2026 wordt de auto in de strategie opgenomen in de Centrum Brede Studie Verkeerssysteem.

In de afbeelding hiernaast wordt aangegeven hoe de vertaling van visie naar operatie stapsgewijs plaatsvindt, hoe de beleidsaspecten zich tot elkaar verhouden en hoe dat georganiseerd wordt. Het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (MUM) biedt een totaaloverzicht van **wat** we gaan doen. Van vervolgstappen zoals onderzoeksopdrachten tot concrete uitvoeringsmaatregelen. Hiermee hebben we een concreet uitvoeringsprogramma voor de korte (2026 - 2027), middellange (2028 - 2029) en lange termijn (2030 - 2040). Het MUM is dus niet iets eenmaligs, maar een doorlopend proces van ordenen en prioriteren, sturen, initiëren, ondersteunen, uitdragen, monitoren en actualiseren. De uitvoering van mobiliteitsmaatregelen is uiteraard al gestart, maar in dit Meerjaren Uitvoeringsprogramma leggen we vast wat we voorzien voor de komende jaren.



Figuur 3: Van visie naar operatie

Doelstellingen

De gemeente werkt aan een duurzaam, veilig en bereikbaar mobiliteitssysteem waarbij de mens centraal staat. Mobiliteit moet bijdragen aan een gezonde en leefbare stad. Daarom zijn de volgende beleidsdoelstellingen geformuleerd:



1. Meer inwoners maken gebruik van actieve mobiliteit (lopen en fietsen)

We zetten in op het aantrekkelijker maken van lopen en fietsen als alternatief voor de auto, vooral voor korte afstanden. Dit met als doel dat meer mensen gebruik maken van actieve mobiliteit. Actieve mobiliteit verbetert de gezondheid, verlaagt de uitstoot, is een relatief goedkope manier van verplaatsen en vermindert ruimtebeslag, waardoor de stad leefbaarder en toekomstbestendiger wordt.



2. Meer inwoners maken gebruik van het openbaar vervoer

Door het realiseren van een innovatief en hoogwaardig openbaar vervoersaanbod, stimuleren we het gebruik van het OV. Een goed OV-systeem is belangrijk voor een inclusieve stad, waarin iedereen toegang heeft tot voorzieningen, onderwijs en werk. Het ondersteunt de schaa sprong door duurzame bereikbaarheid te garanderen.



3. Meer inwoners maken gebruik van deelmobiliteit

Deelmobiliteit moet een volwaardig onderdeel worden van het mobiliteitssysteem, zodat steeds meer mensen deelmobiliteit gaan gebruiken als verplaatsingsmiddel. Deelmobiliteit zorgt voor minder auto's in de stad, waardoor meer ruimte ontstaat voor woningen, groen en ontmoeting, passend bij de groeiambities en leefbaarheidsdoelen van Helmond.



4. Verplaatsen van (doorgaand) verkeer naar de randen van de stad

In lijn met het principe van de Robuuste Randen wordt doorgaand en regionaal verkeer omgeleid via de hoofdwegenstructuur buiten het centrum. Dit vermindert de verkeersdruk in en rondom het centrum en vergroot de leefkwaliteit. Het spreiden van verkeer vermindert luchtvervuiling en geluidsoverlast in woonwijken en maakt het centrum aantrekkelijker en veiliger voor bewoners en bezoekers.



5. Minder verkeer in het centrum van Helmond

Minder autoverkeer draagt bij aan een aantrekkelijk, levendig en economisch sterk centrum dat beter aansluit bij de groeiambities. Daarnaast nodigt een centrum met minder (auto)verkeer uit tot langer verblijf en ontmoeting. De auto is in het centrum van de stad hooguit te gast. Dit moet leiden tot een afname van het autogebruik en toename van alternatieven, zoals het OV, deelmobiliteit en de fiets.



6. Een structurele afname van verkeersslachtoffers

De ambitie is een forse daling van het aantal verkeersslachtoffers, met als doel nul dodelijke verkeersslachtoffers. Een verkeersveilige stad is een inclusieve stad waar iedereen zich veilig kan verplaatsen ongeacht bijvoorbeeld leeftijd, gezondheid of vervoermiddel.

Resultaten

Om de doelstellingen te bereiken richten we ons op het behalen van de volgende resultaten:



1. Meer inwoners maken gebruik van actieve mobiliteit (lopen en fietsen)

- Heringerichte straten waarbij de voetganger leidend is in de verdeling van de openbare ruimte.
- Verbeterde voetgangersroutes van en naar parkeergarages aan de stadsrand, met focus op veiligheid, comfort en beleving.
- Aantrekkelijke looproutes van/naar basisscholen, (H)OV-haltes en andere belangrijke voorzieningen.
- Lopen is aantrekkelijk, verkeersveilig en comfortabel, ook voor mensen met een handicap.
- Lopen en fietsen is sociaal veilig: goede verlichting, sociale controle en open zichtlijnen.
- De stationsomgevingen zijn loopvriendelijk ingericht.
- Er zijn voldoende veilige bewaakte stallingsvoorzieningen op logische locaties.
- Er is een logische, veilige en directe loopverbinding van de (bewaakte) fietsenstallingen in het centrum naar de centrumvoorzieningen.
- Er is heldere bewegwijzering voor voetgangers en fietsers.
- Het fietsnetwerk in Helmond voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen.
- Ingevoerde fietsparkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen, inclusief kwalitatieve eisen aan stallingen.
- Verbeterd fietsnetwerk, zodat fietsen aantrekkelijker wordt als alternatief voor korte autoritten en als voor-/natransport bij parkeren.
- Meer prioriteit voor voetgangers en fietsers in het verkeersnetwerk, bijvoorbeeld in verkeerslichtregelingen en voorrangssituaties.
- Herverdeelde ruimte door het verminderen van autoparkeerplaatsen op straat in het centrum ten gunste van verblijfs- en loopruimte.
- Het optimaal ontsluiten van mobiliteitshubs middels wandel- en fietsroutes.
- Mobiliteitshubs bieden hoogwaardige fietsparkeerfaciliteiten.
- Werkgevers stimuleren lopen en fietsen in hun arbeidsvoorwaarden.
- Het loopnetwerk in Helmond voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen.
- We hebben inzicht in het fietsgebruik en de houding van Helmonders ten opzichte van fietsen.



2. Meer mensen maken gebruik van het openbaar vervoer

- Ontwikkeld stationsgebied tot een multimodaal knooppunt, met aandacht voor de bereikbaarheid en aanbod van deelmobiliteit.
- Een toegankelijker OV-netwerk door spreiding van wijk- en buurthubs met opstaphaltes.
- Mobiliteitshubs aan de stadsranden met comfortabele overstapmogelijkheden van auto en deelmobiliteit naar OV en vice versa.
- Digitale reizigersinformatie is beschikbaar op OV-opstaphaltes.
- Mobiliteitshubs zijn comfortabel, sociaal veilig en bieden een snelle en soepele overstap.



3. Meer mensen maken gebruik van deelmobiliteit

- Geïntegreerd aanbod van deelmobiliteit in het hele mobiliteitssysteem.
- Mogelijk maken van een reductie op de parkeernorm wanneer deelmobiliteit wordt gerealiseerd.
- Invoeren van een systeem om deelmobiliteit in de stad te reguleren en kwaliteit te garanderen.
- Werkgevers stimuleren het gebruik van deelmobiliteit in hun arbeidsvoorwaarden.
- In samenwerking met Rijk, regio en Provincie realiseren van een MaaS-applicatie, zodat reizigers hun reis kunnen plannen, boeken en betalen op één plek.
- Verschillende vormen van deelmobiliteit zijn beschikbaar op mobiliteitshubs.
- Een monitoringssysteem ondersteunt vraaggestuurde uitbreiding van deelmobiliteit.



4. Meer (doorgaand) verkeer naar de randen van de stad

- Verbeterde verwijzing naar parkeervoorzieningen door middel van bewegwijzering en digitale systemen.
- De Oostelijke Randweg is opgewaardeerd en heringericht waardoor regionaal doorgaand verkeer omgeleid kan worden naar de A67.
- Mobiliteitshubs direct liggend aan de hoofdinvalswegen vangen automobilisten af met als bestemming Helmond en/of Eindhoven.



5. Minder verkeer in het centrum

- Gefaseerde afbouw van straatparkeren in het centrumgebied.
- Extra parkeergarages en uitbreiding van bestaande garages aan de randen van het centrumgebied.
- Verhoogde parkeertarieven op straat ten opzichte van parkeergarages om langdurig parkeren in verblijfsgebieden te ontmoedigen.
- Uitbreiden van parkeerregulering door het invoeren van betaald- en vergunninghoudersparkeren in gebieden direct in en rondom het centrum.
- Onmogelijk maken of verbieden van autoverkeer in bepaalde straten in het centrum met uitzondering van bestemmingsverkeer.
- Uitbreiding van het voetgangersgebied in het centrum.



6. Minder verkeersslachtoffers

- Loop- en fietsveiligheid zijn een basisvoorwaarde bij herinrichting van de openbare ruimte.
- 30 km/h is het uitgangspunt in woongebieden en gemengde gebieden met veel voetgangers en fietsers.
- Conflictarme loop- en fietsroutes.
- Minder risicovol verkeersgedrag en verbeterde verkeersvaardigheden door educatie, cursussen, voorlichting en handhaving.
- Risicogestuurde aanpak gericht op locaties, doelgroepen en gedragingen met verhoogd risico.

Wat merkt de inwoner ervan

De mobiliteitstransitie is een zichtbare en merkbare verandering in de manier waarop we ons verplaatsen én de manier waarop onze stad is ingericht. Inwoners van Helmond zullen de komende jaren op verschillende manieren merken dat mobiliteit mensgerichter, duurzamer en slimmer wordt georganiseerd.

Meer ruimte voor mensen, minder ruimte voor de auto

In het straatbeeld verandert de verhouding tussen mens en voertuig. Er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers, groen en ontmoeting. Straten worden rustiger en veiliger doordat doorgaand verkeer verplaatst wordt naar de randen van stad en wijk en doordat de maximumsnelheid in woonwijken waar dat nog niet gebeurd is naar 30 km/h gaat. Inwoners ervaren hierdoor een prettigere, gezondere leefomgeving met minder verkeersdruk, geluidsoverlast en luchtvervuiling. We leggen hierbij de verbinding met het Programma Geluid en Lucht.

Aantrekkelijke, veilige en comfortabele loop- en fietsroutes

Lopen en fietsen worden makkelijker en aantrekkelijker gemaakt. Nieuwe, veilige fiets- en wandelroutes verbinden wijken en buurten met scholen, werkplekken, voorzieningen en het centrum. Oversteken worden veiliger, stoepen beter toegankelijk, en fietspaden comfortabeler. Kinderen kunnen veiliger naar school fietsen en ouderen kunnen zich zelfstandig blijven verplaatsen. Actieve mobiliteit wordt daarmee de logische keuze voor korte afstanden.

Betere bereikbaarheid zonder eigen auto

Wie geen eigen auto heeft of wil gebruiken, krijgt steeds meer alternatieven. Daarnaast biedt deelmobiliteit een alternatief voor mensen die nu nog één of meerdere auto's bezitten. Deelmobiliteit wordt toegankelijk in de vorm van

deelauto's en deel(bak)fietsen in de buurt. Mobiliteitshubs aan de stadsrand en bij de treinstations maken het makkelijker om over te stappen van auto naar fiets of openbaar vervoer en vice versa. Hierdoor blijven voorzieningen bereikbaar, ook voor wie bewust kiest voor minder autobezit of -gebruik.

Meer leefbaarheid in het centrum

Het centrum van Helmond wordt geleidelijk autoluwer en daarmee aangenamer. Minder autoverkeer betekent meer ruimte voor lopen en fietsen, terrassen, winkels, evenementen en verblijfskwaliteit. Bewoners en bezoekers merken dat het centrum leefbaarder wordt. Tegelijkertijd blijft het goed bereikbaar middels OV, fiets, deelmobiliteit en parkeervoorzieningen aan de centrumrand.

Eerlijke verdeling van ruimte en een betere toegankelijkheid

De mobiliteitstransitie zorgt ervoor dat mobiliteit voor iedereen toegankelijk blijft, ook voor mensen met een beperking, ouderen of inwoners met een kleine beurs. Door goede looproutes, toegankelijke haltes en betaalbare publieke mobiliteit kunnen alle inwoners van Helmond mee in de transitie.

Slimme keuzes en ondersteuning in gedragsbeïnvloeding

Inwoners worden actief gestimuleerd om slimme mobiliteitskeuzes te maken. Denk aan digitale informatie over reistijden, parkeerdrukke of beschikbaarheid van deelvoertuigen. Campagnes, beloningsprogramma's of uitprobeeracties maken het leuker en gemakkelijker om de fiets te pakken of om een deelauto te proberen. Mobiliteit wordt hierdoor duurzamer, slimmer en flexibeler.

Minder ongevallen en een veiliger verkeer

Eén van de meest directe effecten voor inwoners is een veiliger verkeersomgeving. Minder autoverkeer, lagere snelheden, veiligere oversteekplaatsen en meer overzicht in het verkeer zorgen ervoor dat het aantal (ernstige) verkeersongevallen afneemt. Vooral kwetsbare doelgroepen zoals kinderen, voetgangers, ouderen en fietsers profiteren hiervan.

Betere scheiding doorgaand en bestemmingsverkeer

Door de regionale verkeersstructuur te versterken wordt doorgaand verkeer meer gefaciliteerd buiten de kern van Helmond. Dit zorgt voor meer ruimte in het stedelijk netwerk, waardoor verkeersontsluiting en -afwikkeling beter plaatsvindt.

Minder vervoersarmoede

We gaan actief de samenwerking aan met partners in de stad en andere afdelingen binnen de gemeente om vervoersarmoede tegen te gaan. Denk daarbij aan het Sociaal Domein, de LEV groep en Sociale Teams Helmond.

Dit gaan we ervoor doen

Om onze doelstellingen en resultaten te behalen werken we aan verschillende producten. Dit kunnen onderzoeken, lobbytrajecten en uitvoeringsmaatregelen zijn.

Deze producten zijn onderverdeeld in korte termijn (2026 - 2027), middellange termijn (2028 - 2029), en lange termijn (2030 en verder). Ter bevordering van het overzicht kiezen we voor een thematische indeling op basis van de strategieën. Daarnaast werken we ook in de gebiedsontwikkelingen en bij onderhouds- en herinrichtingsprojecten aan de doelen van de mobiliteitsvisie.

In de tabellen is in de laatste kolom (€) aangegeven of de activiteiten financieel gedekt zijn. Hierbij is de volgende indeling gehanteerd:

volledig gedekt

zicht op dekking (*)

niet gedekt/dekking nog niet bekend

**zicht op dekking: we zijn in overleg met Rijk, Provincie en Regio over financiële bijdragen aan het mobiliteitsprogramma van Helmond.*

In november 2025 tot en met maart 2026 komt er meer duidelijkheid over zowel de projecten waaraan bijgedragen zal worden als de omvang van deze bijdragen.

Het gaat hierbij om:

- Rijk: businesscase Schaalsprong, Woningbouwimpuls (WBI), restbudget A67 en Korte Termijn Maatregelenpakket-2 (KTM-2)
- Provincie: Bijdrageregeling Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP)
- Regio: actualisatie Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost Brabant

Zodra er besluitvorming heeft plaatsgevonden over deze bijdragen kan dit vertaald worden naar de verschillende activiteiten die zijn toegekend.



Actieve mobiliteit

Lopen en fietsen moet een vanzelfsprekende, aantrekkelijke en veilige manier van verplaatsen worden in de stad. We vergroten de rol van de voetganger en fietser in het mobiliteitssysteem. We verbeteren hiervoor de inrichting en beleving van de openbare ruimte. We stimuleren gezondheid en duurzaamheid door meer mensen te laten kiezen voor lopen en fietsen, zowel voor korte dagelijkse verplaatsingen als in combinatie met OV of deelmobiliteit.

Actieve mobiliteit		
Korte termijn: 2026-2027		
Type product	Product	€
Onderzoek	Opstellen voetgangersnetwerk	
Onderzoek	Toetsen voetgangersnetwerk aan kwaliteitseisen en opstellen maatregelenplan	
Realisatie	Aanpak knelpunten voetgangersnetwerk	
Realisatie	Oplossen knelpunten E-bikes (onderdeel regionale aanpak)	
Onderzoek	Toetsen fietsnetwerk aan kwaliteitseisen en opstellen maatregelenplan	
Realisatie	Aanleggen van doorfietsroute: Helmond – Geldrop – Eindhoven fase 2 (vanaf Houtsestraat tot brug Geldropseweg)	
Realisatie	Aanleggen van doorfietsroute: Helmond – Geldrop – Eindhoven fase 3 (Heeklaan, tussen De Bergen en Houtsdonk)	
Realisatie	Aanleggen doorfietsroute Helmond - Nuenen via Molenven fase 4: deel Europaweg tussen Boerhaavelaan en Hortsedijk	
Realisatie	Aanleggen snelfietsroute Helmond – Gemert	
Realisatie	Aanleggen van snelfietsroute: Helmond – Deurne fase 1 :deel Deltaweg tot aan gemeentegrens Deurne)	
Realisatie	Aanleggen van snelfietsroute: Helmond – Deurne fase 2 :deel station tot Deltaweg (exclusief fietsbrug Weth. Van Wellaan)	
Realisatie	Aanleggen snelfietsroute Eindhoven - Helmond : bewegwijzering deel Helmond - Eindhoven	
Realisatie	Aanleggen van snelfietsroute Eindhoven - Helmond - Deurne fase 3: deel Helmond fietsbrug Weth. Van Wellaan	
Realisatie	Aanleggen van doorfietsroute: Helmond – Eindhoven, via Eindhovenskanaal fase 1 (Goorsebaan en Keersluispad tot Gansewinkel)	
Realisatie	Aanleggen Fietsroute Asten-Helmond	
Realisatie	Aanleggen fietsroute Someren-Lierop-Helmond : deel Lungendonk	
Onderzoek	Onderzoeken verbeteren fietsroute Someren-Lierop-Helmond : deel Vossenbeemd - Eikendreef	
Onderzoek	Onderzoek fietspad ontwikkelplan Brouwhuisse Heide richting Asten	
Onderzoek	Onderzoeken fietsroute Beek en Donk - Helmond: deel Eikendreef-Julianabrug	

volledig gedekt

zicht op dekking (*)

niet gedekt/dekking nog niet bekend

Actieve mobiliteit**Korte termijn: 2026-2027**

Type product	Product	€
Onderzoek	Onderzoeken van mogelijkheden om een nieuwe fietsbrug aan te leggen over de Zuid-Willemsvaart ter hoogte van de Parkweg	
Onderzoek	Onderzoek doorfietsroute Helmond - Stiphout - Gerwen (Dorpsstraat tussen De Zellen en Spaansegweg)	
Onderzoek	Onderzoek kwaliteitsverbetering doorfietsroute Helmond - Aarle-Rixtel (Aarle Rixtelsegweg)	
Realisatie	Verbeteren fietskwaliteit doorfietsroute Helmond - Aarle-Rixtel (Aarle Rixtelsegweg)	
Realisatie	Verbeteren verkeersveiligheid voor fietsers oversteek N279 - Vlierdense Bosdijk	
Onderzoek	Actualiseren beleidsregel Parkeren op fietsparkeernormen en kwaliteitseisen voor fietsparkeren in gebouwde voorzieningen	
Onderzoek	Onderzoeken verbeteringen fietsenstallingen NS-stations Helmond, Helmond Brandevoort, Helmond 't Hout en Helmond Brouwhuis	
Realisatie	Uitvoeren verbeteringen fietsenstallingen NS-stations Helmond, Helmond Brandevoort, Helmond 't Hout en Helmond Brouwhuis	
Realisatie	Uitvoeren vervanging van fietsenstalling Piet Blomplein	
Realisatie	Bouwen nieuwe fietsenstalling Marktkwartier	

Middellange termijn: 2028-2029

Type product	Product	€
Realisatie	Aanleggen van doorfietsroute: Helmond – Geldrop – Eindhoven fase 4 (Heeklaan, vanaf Houtsestraat tot de Bergen)	
Onderzoek	Onderzoeken verbeteren fietsroute Kanaaldijk Noord-Oost : deel Havenweg-Aarle Rixtel	
Realisatie	Aanleggen van doorfietsroute Helmond - Eindhoven, via Eindhovenskanaal: fase 2, van Gansewinkel incl. Korte Brugstaat tot Vamweg	
Onderzoek	Onderzoeken verbetermogelijkheden fietskwaliteit op hoofdfietsroute Station – Dierdonk, deel Tolpost-Lucas Gasselstraat-Rembrandtlaan	
Realisatie	Verbeteren fietskwaliteit Helmond – Bakel, deel Tolpost-Zuid Willemsvaart	
Realisatie	Uitvoeren verbeteringsmogelijkheden doorfietsroute Helmond - Stiphout - Gerwen (Dorpsstraat tussen De Zellen en Spaansegweg)	
Onderzoek	Onderzoeken van verbetermogelijkheden fietsbewegwijzering	
Onderzoek	Onderzoeken van verbetermogelijkheden fietskwaliteit op Vossenbeemd	

volledig gedekt

zicht op dekking (*)

niet gedekt/dekking nog niet bekend

Actieve mobiliteit

Lange termijn: 2030-2040

Type product	Product	€
Realisatie	Aanleggen doorfietsroute Helmond - Nuenen via Molenven fase 3: deel Hortsedijk en stukje N270 tot Goorloop	
Onderzoek	Onderzoeken van verbetermogelijkheden van doorfietsroute: Helmond – Stiphout – Gerwen, deel Gerwenseweg	
Onderzoek	Onderzoeken locatie, aansluiting en vormgeving fietsbrug Houtsdonk -Cacaokade	
Realisatie	Aanleggen fietsbrug Houtsdonk -Cacaokade	
Onderzoek	Onderzoeken van verbetermogelijkheden van route Varenschut	

volledig gedekt

zicht op dekking (*)

niet gedekt/dekking nog niet bekend



Openbaar Vervoer

Het OV moet een hoogwaardig, betrouwbaar en aantrekkelijk alternatief voor de auto worden, dat voor alle inwoners goed toegankelijk is en een volwaardige rol speelt in het totale mobiliteitssysteem. We verbeteren de bereikbaarheid en de reistijd door betere verbindingen. We bieden inclusieve mobiliteit voor inwoners zonder auto of met beperkte vervoersmogelijkheden. En we versterken de duurzame mobiliteitstransitie door OV een logische keuze te maken bij langere afstanden en in combinatie met lopen, fietsen en deelmobiliteit.

Openbaar Vervoer		
Korte termijn: 2026-2027		
Type product	Product	€
Onderzoek	Deelnemen in regionale strategie Publieke Mobiliteit van de MRE	
Realisatie	Afspraken maken met Taxibus-stakeholders over aanbod vraagafhankelijk vervoer in Helmond	
Onderzoek	Maken plan van aanpak doorontwikkeling taxibus, doelgroepenvervoer en deelmobiliteit ("publieke mobiliteit 2.0")	
Onderzoek	Deelnemen in opstellen provinciaal Programma van Eisen (bus)concessie ZuidoostBrabant 2029-2040	
Onderzoek	Opzetten lobbytraject Noord-Zuidlijn (HOV/Bus) Oss-Veghel- Helmond-Weert	
Realisatie	Lobbyen voor structurele frequentieverhoging sprinters tijdens daluren	
Realisatie	Lobbyen voor frequentieverhoging intercity-treinen en voor internationale verbinding Eindhoven-Helmond-Dusseldorf-Hamm	
Lange termijn: 2030-2040		
Type product	Product	€
Realisatie	Bijdragen aan gefaseerd implementeren provinciale busconcessie Zuidoost Brabant 2029-2040 binnen Helmond	

Voor openbaar vervoer ligt de nadruk op korte termijn en in de lobby voor plannen van regio, provincie en Rijk. Redenen daarvoor zijn;

- Helmond is zelf geen aanbieder van openbaar vervoer.
- Het Rijk en de provincie Noord-Brabant zijn verantwoordelijk voor het aanbesteden van openbaar vervoer.
- Het aanbieden van meer openbaar vervoer vraagt om veel overleg en heeft veelal een lange voorbereidingstijd nodig.
- Als afspraken zijn gemaakt en de uitbreiding van openbaar vervoer kan starten dan is dat voor een langere periode.

volledig gedekt

zicht op dekking (*)

niet gedekt/dekking nog niet bekend



Deelmobiliteit

Deelmobiliteit moet een volwaardig, betrouwbaar en toegankelijk onderdeel worden van het mobiliteitssysteem, zodat inwoners niet of minder vaak een (eigen) auto nodig hebben en makkelijker kiezen voor duurzame alternatieven. We ontlasten de openbare ruimte door privé-autobezit te verminderen, waardoor de vrijgekomen ruimte efficiënter gebruikt kan worden voor bijvoorbeeld spelen en ontmoeten. We vergroten de toegankelijkheid voor inwoners die minder keuze hebben uit eigen vervoersmiddelen. We ondersteunen de schaa sprong en duurzaamheidstransitie door slimme, gedeelde vervoersoplossingen dichtbij inwoners beschikbaar te maken.

Deelmobiliteit		
Korte termijn: 2026-2027		
Type product	Product	€
Realisatie	Aanbesteden van zakelijke deelmobiliteit voor medewerkers van de Gemeente Helmond	
Realisatie	Beschikbaar maken van een informatiepagina op de gemeentelijke website over deelmobiliteit	
Realisatie	Implementeren van een werkproces ter bevordering van de ontwikkeling van deelmobiliteit door projectontwikkelaars	
Realisatie	Aansluiten op de regionale concessie deeltweewielers van de Gemeente Eindhoven	
Realisatie	Wijzigen van de APV ten behoeve van het reguleren van deelmobiliteit	

Voor deelmobiliteit ligt de nadruk nu op de korte termijn. Redenen daarvoor zijn:

- Deelmobiliteit is een relatief jong onderdeel binnen het mobiliteitsveld. Het moet nog blijken welke vormen van deelmobiliteit de komende jaren geschikt zijn voor Helmond.
- Er zijn nieuwe aanbieders op de markt van deelmobiliteit. Het moet nog blijken welke daarvan doorgroeien en een blijvende rol in de toekomst blijven spelen.
- Bij deelmobiliteit wordt met meerjarige contracten gewerkt; contracten die binnen de korte termijn worden afgesloten kunnen doorlopen naar de middellange en lange termijn.
- Het onderbrengen van deelmobiliteit in hubs vergroot de meerwaarde doordat daar verschillende vervoerwijzen samenkomen en er meer keuze uit vervoersalternatieven ontstaat. Een groot deel van de uitvoering wordt daarom gekoppeld aan de uitvoering van hubs.

volledig gedekt

zicht op dekking (*)

niet gedekt/dekking nog niet bekend



Hubs

We vergroten de aantrekkelijkheid en het gebruik van duurzame vervoerswijzen door overstappen eenvoudig en logisch te maken. Met goede OV- en deelmobiliteitsoverstappunten versterken we de bereikbaarheid van Helmond en de Brainportregio. Door deelmobiliteit slim te organiseren rondom hubs ondersteunen we de schaa sprong en ruimtelijke ontwikkelingen. Door functies te bundelen bevorderen we efficiënter ruimtegebruik wat ten goede komt aan de leefbaarheid.

Hubs		
Korte termijn: 2026-2027		
Type product	Product	€
Onderzoek	Maken van een ruimtelijk-functioneel ontwerp van de stadsrandhub Oost (N270/N279)	
Onderzoek	Deelnemen aan regionaal onderzoek Hub A67 Oost	
Onderzoek	Maken van een ruimtelijk-functioneel ontwerp voor hubs in de gebiedsontwikkeling Stationskwartier	
Onderzoek	Maken van een ruimtelijk-functioneel ontwerp voor hubs in de gebiedsontwikkeling Nieuw-Brandevoort	
Onderzoek	Uitvoeren van een behoefteonderzoek naar een mobiliteitshub in Helmond-Noord	
Realisatie	Sluiten van een mobiliteitsdeal met ondernemers voor de mobiliteitshub op Bedrijventerrein Zuidoost-Brabant	
Middellange termijn: 2028-2029		
Type product	Product	€
Realisatie	Aanleg stadsrandhub Oost - fase 1 (parkeren op straatniveau)	
Lange termijn: 2030-2040		
Type product	Product	€
Onderzoek	Maken van een ruimtelijk-functioneel ontwerp van de hub station 't Hout	
Onderzoek	Maken van een ruimtelijk-functioneel ontwerp van de stadsrandhub West (Europaweg)	
Onderzoek	Maken van een ruimtelijk-functioneel ontwerp van de stadsrandhub Zuid (N612)	
Realisatie	Aanleg stadsrandhub Oost - fase 2 (parkeren in garage)	
Realisatie	Aanleg hubs Stationskwartier	
Realisatie	Aanleg hub station 't Hout	

volledig gedekt

zicht op dekking (*)

niet gedekt/dekking nog niet bekend

Hubs		
Lange termijn: 2030-2040		
Type product	Product	€
Realisatie	Aanleg hub Station Brandevoort	
Realisatie	Aanleg stadsrandhub West (Europaweg)	
Realisatie	Aanleg stadsrandhub Zuid (N612)	

volledig gedekt
zicht op dekking (*)
niet gedekt/dekking nog niet bekend



Auto

We beperken het autoverkeer in het centrum en in woonwijken om de leefbaarheid, veiligheid en ruimte voor andere vervoersmiddelen en functies te vergroten. We leiden verkeersstromen om de stad heen via de zogenaamde robuuste randen om doorgaand verkeer te scheiden van lokaal verkeer. We streven naar een balans tussen bereikbaarheid en duurzaamheid: autogebruik blijft mogelijk, maar is niet langer leidend. Dit leidt tot minder verkeersdruk en autobewegingen in het centrum en in de wijken. Hierdoor verbetert de luchtkwaliteit en ervaren inwoners minder geluidshinder van verkeer. Doordat de auto minder aantrekkelijk wordt ten opzichte van andere vervoersmiddelen stimuleren we het gebruik van de fiets, OV en deelmobiliteit.

Centrum Brede Studie Verkeerssysteem

De vele ruimtelijke ontwikkelingen die samengaan met de schaa sprong én de in de mobiliteitsvisie omschreven wensen ten aanzien van enkele bestaande gebieds-ontsluitingswegen zoals de Kasteeltraverse en de Kanaaldijk NW vragen om een uitgebreide analyse van het stedelijk autonetwerk. Die analyse kan niet beperkt worden tot de locaties in het netwerk waar de ontwikkelingen plaats (gaan) vinden. Uit onderzoek is inmiddels gebleken dat de schaal van de aanpassingen aan het netwerk gevolgen heeft voor de circulatie van het autoverkeer in de hele stad. Het autonetwerk functioneert als een samenhangend systeem. In dit onderzoek kijken we naar het systeem in zijn geheel. Vanuit daar bepalen we welke aanpassingen nodig zijn om de schaa sprong én de ambities uit de Mobiliteitsvisie op een verantwoorde manier mogelijk te maken. Onderstaande lijst is een weergave van het huidige inzicht. Afhankelijk van de verdere uitwerking van de Centrum Brede Studie Verkeerssysteem kan dit op onderdelen een bijstelling van het MUM met zich meebrengen. ■

Auto		
Korte termijn: 2026-2027		
Type product	Product	€
Onderzoek	Centrum Brede Studie Verkeerssysteem	
Onderzoek	Deelnemen aan provinciale studie N270 Helmond - Deurne	
Onderzoek	Onderzoeken verbeteringsmogelijkheden Deurneseweg (irt groot onderhoud)	
Onderzoek	Deelnemen aan de provinciale planstudie N279 Veghel - Asten	
Onderzoek	Deelnemen aan de regionale "pre-verkenning Beekse Brug"	
Onderzoek	Deelnemen aan lobby voor verbreding A67 tussen Leenderheide en de Robuuste Rand	
Onderzoek	Onderzoeken A270 Downgraden deel Brandevoortsedreef - Neervoortsedreef irt gebiedsontwikkeling Nieuw Brandevoort	

volledig gedekt

zicht op dekking (*)

niet gedekt/dekking nog niet bekend

Auto		
Korte termijn: 2026-2027		
Type product	Product	€
Realisatie	Aanpassen Kasteeltraverse irt groot onderhoud (fase 1 stapsgewijs afwaarderen)	
Onderzoek	Vorbereiden ombouw Rochadeweg incl aansluitingen N279 en N612	
Onderzoek	Onderzoeken tracé en inrichting Houtsdonktracé	
Realisatie	Aanleggen parkeerlus centrum Noordwest incl brug Waardstraat	
Middellange termijn: 2028-2029		
Type product	Product	€
Realisatie	Uitvoeren aanpassingen Rochadeweg incl aansluitingen N279 en N612	
Realisatie	Deelnemen aan voorbereiding en aanleg N270	
Lange termijn: 2030-2040		
Type product	Product	€
Realisatie	Afwaarderen Kasteeltraverse (fase 2 stapsgewijs afwaarderen) ¹	
Realisatie	Deelnemen aan voorbereiding en aanleg N279	

¹ afhankelijk van het resultaat van de Centrum Brede Studie Verkeerssysteem

Bij de auto ligt de nadruk op de korte termijn en op een aantal onderzoeken. Redenen hiervoor zijn:

- De vertaling van de mobiliteitsvisie naar de wegenstructuur voor de auto is complex. Veel meer dan bij andere vervoerswijzen gaat het niet alleen om de (her)inrichting van de wegen zelf, maar om de effecten van automaatregelen op omliggende wegen en straten in de omgeving.
- Anders dan bij andere mobiliteitsnetwerken (zoals fiets en openbaar vervoer) is de capaciteit van het autonetwerk medebepalend in wat er mogelijk en wenselijk is. Inzicht hierin is noodzakelijk om de juiste keuzes te maken. Daarom staat de “centrumbrede verkeersstudie” bovenaan in het overzicht voor de korte termijn.
- Ingrepen in de autostructuur zijn kostbaar en vragen veel voorbereiding.
- Voor een aantal belangrijke ontsluitingsroutes voor Helmond en de oostzijde van de Metropoolregio Eindhoven wordt samengewerkt met de Provincie.

volledig gedekt

zicht op dekking (*)

niet gedekt/dekking nog niet bekend



Parkeren

We streven minder ruimtebeslag door geparkeerde auto's na, zodat er meer plek ontstaat voor groen, ontmoeting en actieve mobiliteit. Door parkeren selectief, duurder of minder beschikbaar te maken waar alternatieven aanwezig zijn, bevorderen we een duurzamere vervoerswijzekeuze zoals het OV of fietsen. Door parkeernormen en voorzieningen op elkaar af te stemmen op nieuwe woningbouw- en werklocaties ondersteunen we de schaa sprong.

Parkeren		
Korte termijn: 2026-2027		
Type product	Product	€
Onderzoek	Digitale gehandicaptenparkeerkaart/parkeren plus app	
Onderzoek	Actualiseren beleidsregel gehandicaptenparkeerplaatsen	
Realisatie	Invoeren betaald parkeren centrum : De Waart-Kasteel-noord	
Onderzoek	Actualiseren parkeerregeling omgeving Elkerliek: plan van aanpak	
Onderzoek	Beleidsregel parkeernormen : actualiseren fietsparkeernormen	
Onderzoek	Opzet afkoop parkeerplaatsen gebouwde parkeervoorzieningen	
Onderzoek	Parkeerbonds omvormen naar mobiliteitsfonds	
Onderzoek	Actualiseren parkeervergunningensysteem (doelgroepen)	
Onderzoek	Invoeren betaald parkeren centrum : Suytkade en Annabuurt	
Realisatie	Invoeren betaald parkeren centrum : Suytkade en Annabuurt	
Onderzoek	Onderzoeken bezoekersregeling (nav motie)	
Onderzoek	Onderzoeken parkeerbalans centrum	
Onderzoek	Onderzoeken uitbreiden betaald parkeren centrum	
Realisatie	Het bouwen van nieuwe parkeergarages, fase 1: uitbreiden Elzasgarage	

volledig gedekt

zicht op dekking (*)

niet gedekt/dekking nog niet bekend

Parkeren**Middellange termijn: 2028-2029**

Type product	Product	€
Onderzoek	Actualiseren beleid parkeren grote voertuigen (APV regeling)	
Realisatie	Invoeren betaald parkeren centrum in nieuwe gebieden	
Onderzoek	Herziening parkeertarieven	

Lange termijn: 2030-2040

Type product	Product	€
Realisatie	Het verwijderen van straatparkeerplaatsen	

volledig gedekt

zicht op dekking (*)

niet gedekt/dekking nog niet bekend



Stadsdistributie en Logistiek

Stadsdistributie en Logistiek richt zich op het efficiënt en duurzaam organiseren van goederenstromen van, naar en door Helmond. Logistiek is niet alleen een randvoorwaarde voor het functioneren van de economie, maar ook een belangrijke schakel in het verbeteren van leefbaarheid, verkeersveiligheid en klimaatdoelen. Binnen het uitvoeringsprogramma werken we aan een strategie om de bevoorrading van winkels en bedrijven toekomstbestendig te maken, met oog voor innovatie, ruimte-efficiëntie en bereikbaarheid van de binnenstad en bedrijventerreinen.

Stadsdistributie en Logistiek		
Korte termijn: 2026-2027		
Type product	Product	€
Onderzoek	Strategie stadsdistributie en logistiek	
Onderzoek	Uitvoeren onderzoek verbod op 'doorgaand' vrachtverkeer en routing	
Middellange termijn: 2028-2029		
Type product	Product	€
Onderzoek	Onderzoek Zero Emission Zone vrachtverkeer centrum	
Lange termijn: 2030-2040		
Type product	Product	€
Realisatie	Invoeren Zero Emission Zone vrachtverkeer centrum	

volledig gedekt

zicht op dekking (*)

niet gedekt/dekking nog niet bekend



Verkeersveiligheid

We richten ons op het structureel terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers, met als ambitie om nul dodelijke verkeersslachtoffers te bereiken. De nadruk ligt op het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers, het veilig inrichten van infrastructuur en het stimuleren van veilig verkeersgedrag. Hiermee creëren we een stad waarin iedereen zich lopend, fietsend of met andere vervoersmiddelen veilig kan verplaatsen.

Verkeersveiligheid		
Korte termijn: 2026-2027		
Type product	Product	€
Onderzoek	Onderzoek risicoindicatoren verkeersveiligheid	
Onderzoek	Actualiseren risicoanalyse en opstellen maatregelenpakket verkeersveiligheid	
Onderzoek	Onderzoek ombouw GOW-B naar GOW30	
Realisatie	Invoering 30 km-zone Helmond Noord Eeuwsels, afronden Haverveld, Bloem- en Paardevelden	
Realisatie	Invoering 30 km-zone Dierdonk	
Realisatie	Ombouw Hoofdstraat naar GOW30 (sobere uitvoering)	
Onderzoek	Onderzoek Uitbreiding 30km zones ontbrekende 30 km-wegen	
Onderzoek	Meerjarenplan voor educatie, gedrag en handhaving voor verbeteren verkeersveiligheid	
Realisatie	Uitvoeren of mogelijk maken van activiteiten op het gebied van voorlichting, educatie en handhaving voor het verbeteren van verkeersveiligheid.	
Realisatie	Uitvoeren maatregelen voor betere en uniforme herkenbaarheid schoolzones	
Onderzoek	Aanpak onveilige oversteeklocaties voetgangers en fietsers	
Onderzoek	Aanpak knelpunten schoolroutes	
Realisatie	Ombouw Burg van Houtlaan naar GOW30	
Realisatie	Ombouw Weg door de Rijpel naar GOW30	

volledig gedekt

zicht op dekking (*)

niet gedekt/dekking nog niet bekend

Voor verkeersveiligheid ligt de nadruk nu op de korte termijn. Redenen daarvoor zijn:

- Het onderzoek naar de risico-indicatoren komt voort uit de Strategie Verkeersveiligheid en de landelijke risico gestuurde aanpak verkeersveiligheid. Hiermee ontstaat een nieuwe basis om te beoordelen waar de belangrijkste uitdagingen liggen om de verkeersveiligheid verder te verbeteren.
- Uit het onderzoek ombouw GOW-B naar GOW 30 komt naar voren welke gebiedsontsluitingswegen-B (de wijkontsluitingswegen) in aanmerking komen om omgebouwd te worden naar een 30km/u-ontsluitingsweg. Bij de planning van de uitvoering wordt hierin zoveel mogelijk meegelift met groot onderhoud op de betreffende wegen.
- Voor de financiering van uitvoeringsprojecten wordt gekeken naar subsidiemogelijkheden. De regelingen die er waren, zijn de afgelopen jaren sterk veranderd. Mede afhankelijk daarvan zullen we een voorstel doen om meer middelen voor verkeersveiligheid in de gemeentelijke begroting op te nemen.



Verkeersmanagement

Verkeersmanagement richt zich op het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur door het verkeer slimmer te sturen en te informeren.

Met behulp van data en slimme verkeersregelininstallaties verbeteren we de doorstroming en vergroten we de verkeersveiligheid. Verkeersmanagement speelt zo een belangrijke rol in het bereikbaar en leefbaar houden van Helmond, zeker in combinatie met de groei van de stad en de verschuiving naar duurzamere vormen van mobiliteit.

Verkeersmanagement		
Korte termijn: 2026-2027		
Type product	Product	€
Onderzoek	Strategie verkeersmanagement	
Realisatie	Uitrol C-ITS groene golf nood- en hulpdiensten	
Realisatie	Verkeersmanagement - BB - Uitrol C-ITS Fietsapp	
Realisatie	Verbeteren oversteekbaarheid bij verkeerslichten Kasteeltraverse voor fietsers en voetgangers (icm wegonderhoud)	
Onderzoek	Verbeteren verkeersafwikkeling verkeerslichten Deurneseweg	
Realisatie	Verbeteren verkeersafwikkeling verkeerslichten Deurneseweg	

Bij verkeersmanagement ligt de nadruk op de korte termijn. Redenen hiervoor zijn:

- Verkeersmanagement gaat over het geleiden en sturen van de verkeersstromen om doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren door middel van bijvoorbeeld verkeerslichten en informatiesystemen.
- Daarbij moeten keuzes gemaakt worden welke verkeersdeelnemers waar en wanneer meer prioriteit krijgen dan anderen.
- Om verkeersmanagement goed toe te kunnen passen is eerst inzicht nodig in de verschillende netwerken (fiets, OV, auto). Daarom is gestart met de strategieën voor die verschillende verkeersdeelnemers.
- De strategie verkeersmanagement volgt in de periode 2026-2027. Op basis daarvan zullen uitvoeringsmaatregelen in het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit worden opgenomen.
- Om verkeersmanagement uit te kunnen voeren is de juiste data nodig. Wat de juiste data is komt voort uit de strategieën van de andere beleidsthema's. In 2026-2027 zal ook de data verder op orde gebracht worden.

volledig gedekt

zicht op dekking (*)

niet gedekt/dekking nog niet bekend



Verplaatsingsgedrag

Verplaatsingsgedrag draait om het stimuleren van bewuste, duurzame keuzes in hoe mensen zich door de stad verplaatsen. Door gedragsbeïnvloeding, communicatie en samenwerking met partners willen we inwoners en bezoekers verleiden vaker te kiezen voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deel-mobiliteit in plaats van de auto. Het doel is om de mobiliteitstransitie niet alleen technisch, maar ook sociaal te verankeren — zodat duurzaam reisgedrag vanzelfsprekend wordt en bijdraagt aan een gezonde, bereikbare en leefbare stad.

Verplaatsingsgedrag		
Korte termijn: 2026-2027		
Type product	Product	€
Realisatie	Uitvoeren van een systematische werkgeversbenadering bij de 50 grootste Helmondse bedrijven	
Onderzoek	Onderzoeken mogelijke aansluiting op de landelijke flexibele parkeermachtiging voor deelmobiliteit SHPV (Servicehuis Parkeer- en verblijfsrechten)	
Middellange termijn: 2028-2029		
Type product	Product	€
Realisatie	Informeren van nieuwe en huidige inwoners over alternatieve vervoerswijzen voor de privéauto	

- Het veranderen van het verplaatsingsgedrag van inwoners en bezoekers van onze stad is het achterliggende doel achter alle activiteiten die bij de andere thema's zijn benoemd.
- Gelijktijdig weten we dat verandering van gedrag veel tijd en gewenning vraagt en om een stapsgewijze aanpak vraagt om draagvlak te krijgen voor de gewenste verandering.
- Om mensen zich anders te laten verplaatsen dienen voldoende en kwalitatief goede alternatieven voorhanden te zijn.
- Het enkel aanleggen van infrastructuur en het aanbieden van andere vervoersvormen dan de auto is niet voldoende.
- Met voorlichting, educatie, informatie en de juiste prikkels (zoet en zuur) wordt ingezet op een stapsgewijze verandering.
- We doen dit bij de concrete projecten die in dit MUM zijn opgenomen (bijvoorbeeld de opening van een nieuw fietspad, uitbreiding van deelmobiliteit, wijzigingen in de dienstregeling van het openbaar vervoer)
- Maar ook door met werkgevers te gaan praten om aantrekkelijke arbeidsvoorwaarden aan te bieden aan hun werknemers om bijvoorbeeld fietsen of het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken.

volledig gedekt

zicht op dekking (*)

niet gedekt/dekking nog niet bekend

Uitwerking Mobiliteitsvisie

in gebiedsontwikkelingen, bij onderhoud wegen, bij herinrichtingen en in bouwplannen

Naast bovengenoemde producten wordt ook bij de gebiedsontwikkelingen, bij onderhouds- en herinrichtingsprojecten en in bouwprojecten gewerkt aan de doelen van de mobiliteitsvisie. Daarbij zijn niet alleen medewerkers van mobiliteit betrokken maar ook collega's van andere disciplines zoals programmanagers, beleidsmedewerkers, projectleiders.

Om de inwoners en bezoekers van onze stad zich anders te laten verplaatsen is samenwerking binnen de gemeente van groot belang. De mobiliteitstransitie begint dus binnen de muren van het Huis voor de Stad. Dit doen we door in de gebiedsontwikkelingen te werken vanuit de kaders van de Mobiliteitsvisie en de strategieën op de deelthema's van mobiliteit.

Gebiedsontwikkelingen

Voor alle gebiedsontwikkelingen geldt dat de keuzes die gemaakt worden in het gebied de doelen van de mobiliteitsvisie moeten dienen. Daarnaast moet rekening gehouden worden met de impact van de gebiedsontwikkeling op het omliggende mobiliteitsstelsel. We doen dit per gebiedsontwikkeling om zoveel mogelijk rekening te houden met de verschillen in kenmerken tussen de gebieden.

Centrum (kernwinkelgebied en Stationskwartier)

Kenmerkend is dat het gaat om reeds bestaand bebouwd gebied met deels historische bebouwings- en stratenpatronen. Het gaat hierbij om het weren van niet centrum gebonden verkeer en het anders organiseren van het parkeren om zo meer ruimte te bieden voor de verblijfsfunctie van het gebied. Maar ook om het optimaal benutten van spoor, bus in combinatie

met fiets, vraagafhankelijk vervoer en deelmobiliteit door het realiseren van een uitstekende functionerende hub.

Houtsdonk

Het gaat hier om het transformeren van met name de bedrijfsfuncties naar een centrum-stedelijk woongebied. Voor de mobiliteitstransitie liggen hier kansen vanuit de nabijheid van de voorzieningen in het centrum, Stationskwartier en Suytkade door directe verbindingen te maken voor voetganger en fietser. Autoverkeer wordt buitenom geleid via het Houtsdonktracé. Het parkeren in geconcentreerde gebouwdde voorzieningen biedt ruimte aan verblijven, lopen en fietsen in het gebied zelf.

Nieuw-Brandevoort

De uitdaging voor Nieuw Brandevoort ligt in de grotere afstand ten opzichte van stedelijke functies van Helmond en de grotere afstand tot de werkgebieden aan de zuidkant van Helmond en de westkant van Eindhoven. Met daarbij de nabijheid van de A270. Aan de andere kant biedt de aanwezigheid van het treinstation Brandevoort een goede basis om verschillende vervoerwijzen in samenhang aan te bieden als alternatief voor de auto.

Regionaal Bedrijventerrein (RBT)

Het regionaal bedrijventerrein wordt ontwikkeld aan de zuidzijde van de stad (Varenschut Helmond en Lungendonk Someren).

Het betreft een werklocatie waar gezien het regionale karakter ook veel mensen vanuit de regio en daarbuiten kunnen komen te werken. Voor een deel zullen die gebruik maken van het Helmondse mobiliteitssysteem. En hoewel de afstand tot de meeste Helmondse woonwijken niet groot is kan het gevoel bestaan dat het ver van de stad afligt. Daarbij is op dit moment met de nabijheid van de provinciale weg N612 vooral de autobereikbaarheid goed te noemen. De uitdaging bij de ontwikkeling van het RBT zit in het - vanaf het begin - aanbieden van goede alternatieven voor de auto.

Gebiedsontwikkelingen

Bij de gebiedsontwikkelingen gaat het niet alleen om de mobiliteitsoplossingen in de gebieden zelf maar ook om de invloed van de gebiedsontwikkeling en de verkeersstromen die er ontstaan op het omliggende mobiliteitsnetwerk. Daarbij moeten vragen beantwoord als: hoeveel verplaatsingen genereert de nieuwe ontwikkeling, is de invloed daarvan alleen lokaal (wijkniveau) zichtbaar of op stedelijk of zelfs regionaal niveau? Wat is er dan nodig om zowel de bereikbaarheid van de gebiedsontwikkeling te garanderen als het functioneren van het stedelijk mobiliteitssysteem te borgen? ■

Onderhoud wegen, herinrichtingen en bouwprojecten

Bij onderhoud van wegen of herinrichtingen van wegen en straten gaan we bekijken op welke manier uitwerking van de mobiliteitsvisie vormgegeven kan worden.

Dit kan betekenen dat aanpassingen voorgesteld gaan worden aan het wegprofiel of het gebruik van de wegen. Dat doen mede op basis van het programma Onderhoud Wegen maar ook op basis van bijvoorbeeld het Programma Lucht en Geluid, de natuur en Landschapsvisie enzovoort.

Bij bouwprojecten adviseren over de ontsluiting op het openbaar wegennet en de parkeernormen. Daarnaast willen bij de projecten ook meedenken en uitdragen dat de aanwezigheid van voldoende en kwalitatief goede fietsstallingen wordt geborgd. Daarnaast gaat het om de locatie van autoparkeerplaatsen ten opzichte van fietsstallingen, het realiseren van deelmobiliteit en de effecten van het bouwplan op de omgeving ten aanzien van bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Hebben we voldoende capaciteit?

De ambities en de mobiliteitsopgave zijn groot.

Dat vraagt om voldoende capaciteit en kennis om de activiteiten uit te kunnen voeren. En niet alleen van Team Mobiliteit maar ook van andere teams binnen de afdeling Stedelijk Beleid en andere afdelingen zoals het sociaal domein, Stedelijke Ontwikkeling en Realisatie en Beheer.

De komende maanden wordt in beeld gebracht wat dit aan inzet vraagt in 2026.

Veel kennis hebben we in eigen huis, voor specialistische kennis die ontbreekt zullen we een beroep doen op externe partijen.

Dit doen we niet alleen voor de inzet op het MUM maar ook voor de andere taken van het team Mobiliteit.

Hoe betalen we het?

We staan voor een grote opgave op het gebied van mobiliteit. Door de groei van de stad groeit het aantal verplaatsingen én moeten we ons anders gaan verplaatsen. Deze opgave waar we de komende 15 jaar voor staan, kost veel geld. Een deel van de dekking van de kosten is al geregeld of er gaat de komende jaren meer duidelijkheid over komen.

In het hoofdstuk “wat gaan we er voor doen” is per activiteit met een kleur aangegeven wat de status van de financiële dekking van de activiteit is.

Hierbij spelen de volgende zaken een rol:

- We vragen met dit Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit **geen extra financiële middelen**, het gaat om het overzicht en het proces waarmee we de mobiliteitstransitie vorm geven en kunnen gaan volgen.
- Voor de activiteiten waar nu nog geen dekking voor is wordt het college en de raad op de hoogte gehouden via de reguliere P&C cyclus en waar nodig via aparte voorstellen vanuit de ambtelijk opdrachtgever en budgethouder.
- De financiering komt vanuit verschillende gemeentelijke programma's (Schaalsprong, Centrum, Mobiliteit).
- We hoeven het niet alleen te doen en te betalen: Rijk, provincie en regio partijen werken en betalen mee via verschillende afspraken en subsidie-regelingen:
 - Rijk: businesscase Schaalsprong, Woningbouwimpuls (WBI), restbudget A67 en Korte Termijn Maatregelen-2 (KTM-2)
 - Provincie: Bijdrageregeling regionale mobiliteitsprogramma's (RMP)
 - Regio: actualisatie Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost Brabant
 Zodra er besluitvorming heeft plaatsgevonden over deze bijdragen kan dit vertaald worden naar de verschillende activiteiten die zijn toegekend.
- We kunnen het gefaseerd uitvoeren: de Mobiliteitsvisie en daarmee dit MUM loopt tot 2040. Er is dus nog tijd om middelen voor de activiteiten te regelen.
- Voor de middellange en lange termijn (2028-2040) zijn zowel de geschatte kosten als de dekking nog minder hard. Naarmate deze activiteiten in de korte termijn terecht komen zal er meer duidelijkheid ontstaan over de kosten en betaalbaarheid.

Voor de korte termijn hebben we voor de volgende activiteiten nog geen dekking:

Jaar 2026

- Maken van een ruimtelijk-functioneel ontwerp voor hubs in de gebiedsontwikkeling Nieuw-Brandevoort;
- Centrum Brede Studie Verkeerssysteem;
- Voorbereiden ombouw Rochadeweg inclusief aansluitingen N279 en N612;
- Ombouw Burg van Houtlaan naar GOW30;
- Onderzoek verbeteren verkeersafwikkeling verkeerslichten Deurneseweg.

Jaar 2027

- Aanpak knelpunten voetgangersnetwerk;
- Uitvoeren maatregelen voor betere en uniforme herkenbaarheid schoolzones;
- Ombouw Weg door de Rijpel naar GOW30;
- Onderzoek verbeteren verkeersafwikkeling verkeerslichten Deurneseweg.

Voor producten die starten in 2026 en waar op dit moment nog geen dekking voor is, wordt binnen de Programmabegroting 2026 bekeken of dekking mogelijk is door bijvoorbeeld verschuiving van middelen of door dekking vanuit een reserve.

Voor producten die starten in 2027 en waar nog geen dekking voor is, worden voorstellen gedaan bij de Programmabegroting 2027.

Hoe gaan we het MUM volgen?

Om de voortgang van het uitvoeringsprogramma te kunnen volgen en daar waar nodig wijzigingen aan te brengen wordt de volgende voortgangscyclus aangehouden:

Ambtelijk overleg met wethouder Mobiliteit

- Elk kwartaal wordt de voortgang van de verschillende activiteiten op project-niveau besproken in het BOW Mobiliteit.
- Elk halfjaar wordt het MUM besproken in het BOW Mobiliteit.

College en Raad

- Eén keer per jaar wordt het MUM besproken met de klankbordgroep van belangenorganisaties. Hierbij gaat het over het programma op hoofdlijnen. Participatie over specifieke projecten blijft plaatsvinden vanuit de projecten zelf.
- Eén keer per jaar wordt het MUM voorgelegd aan het college ter vaststelling voor het nieuwe jaar.
- Eén keer per jaar wordt de gemeenteraad geïnformeerd met een raads-informatiebrief.

Het MUM dient verder als basis voor input in de begrotingscyclus en het jaarplan van de afdeling.

Jaarlijks wordt bepaald welke projecten en onderzoeken worden voorbereid en uitgevoerd, met welke middelen we dat doen en met welke partners.

We zullen de raad jaarlijks informeren over de voortgang van de uitvoering van het MUM en eventuele wijzigingen op hoofdlijnen in planning, prioritering of inhoud van de maatregelen. Dit doen wij via een voortgangsrapportage waarin per maatregel de status, het bereikte resultaat en eventuele knelpunten worden toegelicht. Op deze manier blijft de raad continu inzicht houden in de voortgang en kan zij, waar nodig, tijdig bijsturen.

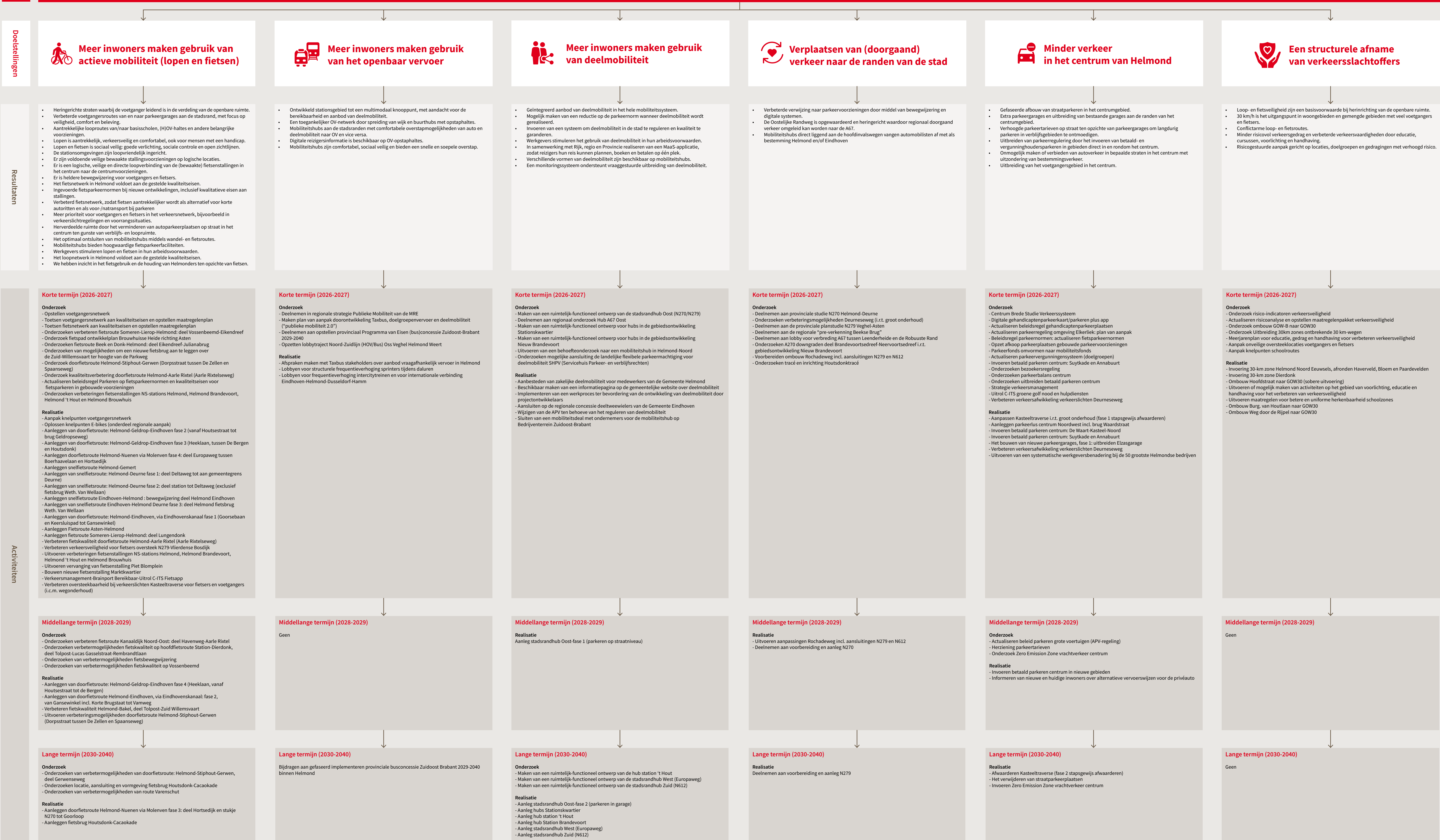
Het MUM in het kort

- MUM staat voor Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.
- Het MUM geeft op het gebied van mobiliteit invulling aan de gemeentebrede ambities en aan de Mobiliteitsvisie Helmond 2040.
- Het vertaalt de ambities en de visie naar doelen en te behalen resultaten.
- Het beschrijft het proces en de doorlopende planlijn waarlangs we onze doelen willen bereiken.
- Het benoemt de activiteiten die we de komende jaren ondernemen om de doelen te realiseren.
- De activiteiten kunnen bestaan uit realisatie van harde en zachte projecten maar ook lobby, onderzoeken, afspraken met derden.
- Het MUM geeft invulling aan de 3 hoofddoelen van de visie:



- Het MUM is een dynamisch document: nieuwe ontwikkelingen kunnen en zullen om tijdige bijstelling vragen.
- Het MUM volgt de weg van de volgordelijkheid: eerst zorgen voor alternatieven, dan het terugdringen van de dominantie van de auto. De volgordelijkheid komt naar voren in de planning van de activiteiten: op korte termijn ligt de focus op realisatie van met name fietsprojecten en deelmobiliteit. Verder worden onderzoeken en voorbereidingen gedaan om activiteiten verder vorm te geven. Dit kunnen tracé-studies zijn, ontwerpen, effectonderzoeken, lobbytrajecten enzovoort. Deze onderzoeken leiden op de middellange en lange termijn tot concrete uitvoeringsprojecten. En geven aan wat er verder aan activiteiten nodig is.
- Veel activiteiten hebben al financiële dekking of er is zicht op dekking middels afspraken die worden gemaakt met (financiële) partners.
- Via de P&C cyclus worden voorstellen gedaan voor activiteiten uit het MUM. Dit blijft zoals voorheen plaatsvinden vanuit de programma's (bv Schaalsprong, Centrum+, Mobiliteit) waar de activiteit onder valt.
- Het college en de raad worden jaarlijks op de hoogte gehouden van de vooruitgang en bijstellingen van het MUM.

Een bereikbaar, duurzaam en leefbaar Helmond



Toelichting
Maatschappelijke opgave: het lange termijn vraagstuk. Een trendmatige ontwikkeling die niet direct beïnvloedbaar is door gemeentelijk beleid.
Doelstelling: de doelstellingen waar we ons de komende periode op richten. Dit zijn doelen waar meerdere partners aan bijdragen.
Resultaat: resultaten die de gemeente (zelf of met anderen) de komende periode oplevert.
Activiteit: gemeentelijke acties en interventies die verricht zijn om bij te dragen aan de gestelde resultaten.

Colofon

‘Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit’
is een uitgave van de gemeente Helmond.

Afdeling: Stedelijk Beleid

Cluster: Mobiliteit

Vormgeving

Buro 7

Contact

Adres Huis voor de Stad, Weg op den Heuvel 35
Postbus 950, 5700 AZ Helmond

Telefoon 14 0492 (algemeen)

Internet www.helmond.nl

E-mail gemeente@helmond.nl

November 2025

Gemeente Helmond

