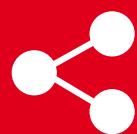


MUM



MEERJAREN
UITVOERINGS
PROGRAMMA
MOBILITEIT

STRATEGIE DEELMOBILITEIT



Gemeente Helmond



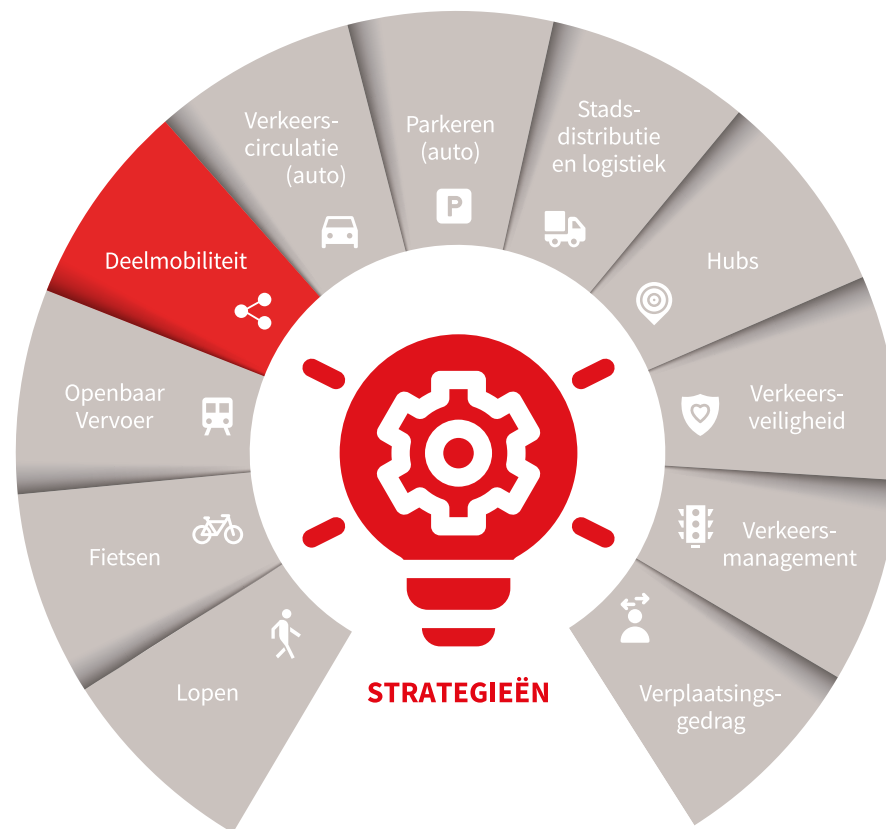
Voor u ligt de Strategie Deelmobiliteit

In de Mobiliteitsvisie Helmond 2040 is het toekomstbeeld geschetst voor een duurzaam, inclusief en gezond mobiliteitssysteem waarin actieve mobiliteit (lopen en fietsen) centraal staat, ondersteund door goed openbaar vervoer en deelmobiliteit, terwijl de auto een minder dominante rol krijgt en de openbare ruimte opnieuw wordt ingericht ten gunste van leefkwaliteit en bereikbaarheid voor iedereen.

Deze visie wordt verder uitgewerkt in een aantal strategieën (zie afbeelding hieronder). In een strategie wordt het toekomstbeeld beter uitgewerkt waarin wordt aangegeven langs welke weg het toekomstbeeld bereikt wordt. Worden keuzes gemaakt wat wel en niet te doen, worden kwaliteitsprofielen en typologieën benoemd, en worden prioriteiten aangegeven. Ook worden raakvlakken benoemd met andere strategieën van de mobiliteitsvisie en met andere beleidsontwikkelingen in de regio.

Tot slot worden de vervolgstappen benoemd om te komen tot een agenda voor de realisatie van concrete producten die uitgevoerd gaan worden om te komen tot een uitwerking van de visie. Voor de strategieën die onderdeel vormen van het totale mobiliteitsnetwerk wordt een kaartbeeld gemaakt.

De strategieën geven een richting en ordening aan in de vele keuzes en producten die gemaakt moeten worden. Ze laten daarmee ruimte voor maatwerk, maar geen vrij spel!



Inhoudsopgave

Strategie Deelmobiliteit

1. Achtergrond 4

2. Wat we verstaan onder
deelmobiliteit 7

3. Hoofdpijnen van de Strategie
Deelmobiliteit 8

4. Strategische ontwikkelrichting
en -keuzes 9

5. Ondersteunende maatregelen 12

6. Organisatie 13

7. Financiering 14

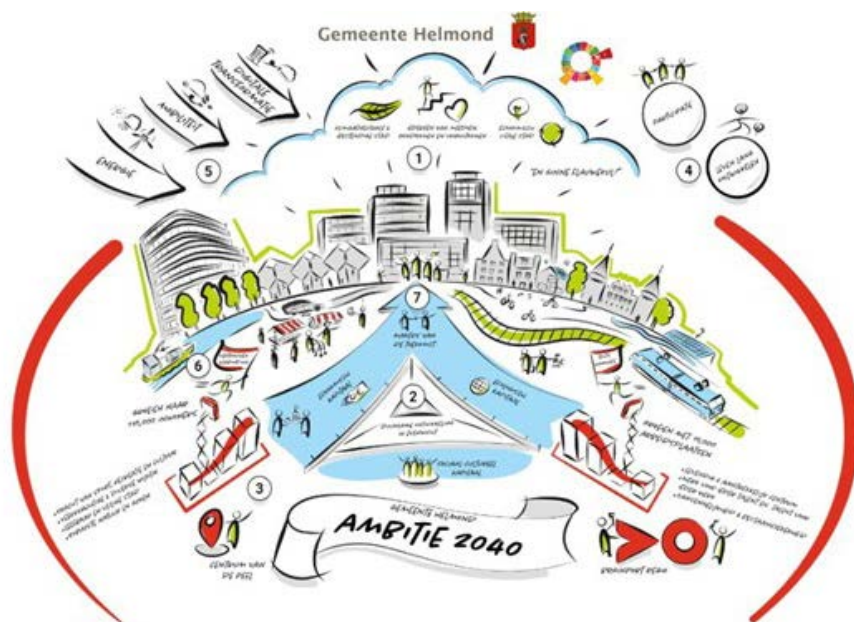
8. Vertaling naar agenda 15

1. Achtergrond: Ambitie Helmond 2040 en Mobiliteitsvisie Helmond 2040

Ambitie Helmond 2040

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:

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



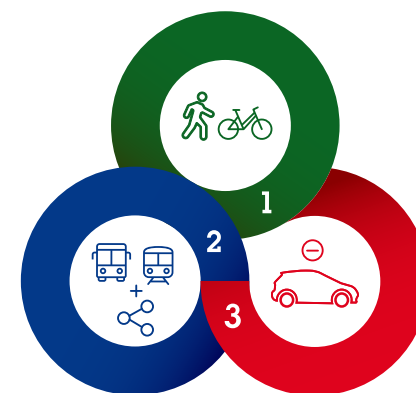
Figuur 1 - Ambitie Helmond 2040

Daarnaast ligt er voor de stad een vierde omvangrijke (groei)ambitie, de schaa sprong, 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 ook kwalitatief profiteren van deze groei, als bijdrage aan de hierboven genoemde stedelijke ambities. De schaa sprong biedt daartoe volop kansen.

Mobiliteitsvisie Helmond 2040

Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid tot 2040 moet bijdragen aan en is deels randvoorwaardelijk voor het behalen van bovenstaande ambities. De Mobiliteitsvisie Helmond 2040 geeft op hoofdlijnen aan wat er moet veranderen om het gewenste mobiliteitsgedrag te kunnen realiseren én ruimte te creëren voor de schaa sprong. Ten behoeve hiervan zijn in de Mobiliteitsvisie drie hoofddoelen geformuleerd, te weten:

- 1 Leidend maken van actieve mobiliteit** (lopen en fietsen) in het dagelijkse verplaatsingsgedrag en in de inrichting van de buitenruimte;
- 2 Openbaar Vervoer en Deelmobiliteit als krachtige ondersteuning** 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**



Figuur 2 - Doelen Mobiliteitsvisie Helmond 2040

Alle drie dragen bij aan een betere leefkwaliteit in de stad. Ze dragen immers bij aan het verkleinen van het ruimtebeslag van mobiliteitsfuncties en het gebruiken van modaliteiten met een kleinere ecologische foodprint dan nu het geval is. Het een schept ruimte voor andere functies, het andere maakt de omgeving letterlijk gezonder. Ook de individuele gezondheid van de Helmonder wordt positief beïnvloed, omdat actieve mobiliteit lichaamsbeweging stimuleert. Voorwaarde hierbij is steeds dat de functionaliteit van het mobiliteitssysteem behouden blijft. Het 'basisrecht' voor eenieder om zich verplaatsen als onderdeel van leefkwaliteit vereist dat immers. Een goede bereikbaarheid blijft daarom ook in de toekomst een essentiële voorwaarde.

Het mobiliteitssysteem van de toekomst is dus gebaseerd op een combinatie van actieve mobiliteit, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Maar ook de (eigen) auto behoudt in de toekomst een rol en blijft daarom zijn eigen ruimte vragen. Met name buiten de stedelijke gebieden is de resterende rol van de auto groot. In de stad kan de rol van de auto echter aanzienlijk kleiner, hoewel alles bereikbaar blijft. Vooral in de stad is het mogelijk goede alternatieven voor de auto te bieden. Wie om wat voor reden ook toch kiest (of moet kiezen) voor de auto gaat zoveel mogelijk buiten de stad om.

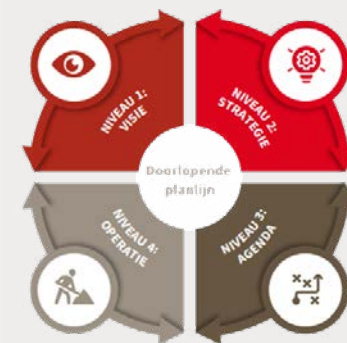
Nu is het nodig de doelen van de Mobiliteitsvisie te vertalen naar concreet beleid en plannen, die vervolgens worden uitgewerkt in uiteenlopende uitvoeringsprojecten. Dat gebeurt met het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (MUM). Het MUM geeft aan hoe de vertaling van visie naar operatie stapsgewijs plaats vindt, hoe de beleidsaspecten zich tot elkaar verhouden en hoe dat georganiseerd wordt. Uiteindelijk ontstaat een uitvoeringsprogramma voor de kort, middellange en lange termijn. De combinatie van programma en organisatie maakt een effectieve en efficiënte werkwijze mogelijk, in lijn met de visie, van groot naar klein, van globaal naar gedetailleerd en gebaseerd op de actuele situatie en laatste inzichten. Voor dit alles hanteert het MUM de 'doorlopende planlijn' als werkwijzen (zie kader hiernaast).

Doorlopende planlijn:

Het MUM werkt op basis van de 'doorlopende planlijn'. Dit levert een zo eenduidig mogelijke vertaling op van de visie via de strategie en de agenda naar concrete projectuitwerkingen. Daarmee wordt het gemakkelijker het MUM te ordenen en zo efficiënt mogelijk te werken.

Het komt ten goede aan de kwaliteit van de plannen en draagt bij aan een kortere doorlooptijd van de producten. Binnen de 'doorlopende planlijn' worden vier niveaus onderscheiden:

- 1. Visie.** Op dit niveau is er de Mobiliteitsvisie Helmond 2040. Deze geeft op hoofdlijnen de richting aan die Helmond in de komende periode wil volgen op het gebied van mobiliteit.
- 2. Strategie.** Dit niveau heeft tot doel per onderwerp de hoofdlijnen uit de Mobiliteitsvisie uit te werken in concrete beleids- en ontwerpprincipes. Deze geven antwoord op de vraag hoe de doelen uit de visie kunnen worden gerealiseerd in concrete producten en hoe strategieën zich tot elkaar verhouden.
- 3. Agenda.** De agenda vertaalt de strategie naar (pakketten van) concrete projecten. De agenda behandelt welke concrete projecten het zijn en welke specifieke afspraken met betrekking tot taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden daarbij horen. Tevens komen aan de orde welke prioritering geldt en hoe de financiering wordt geregeld.
- 4. Operatie.** De operatie is rechtstreeks gekoppeld aan de bovenliggende strategie en komt voort uit de agenda. De producten kunnen projecten op straat zijn – bijvoorbeeld de herinrichting van straten en pleinen – maar ook beleidsstukken, ontwerpen of gedragsinterventies.



Figuur 3 - Doorlopende planlijn

Deelmobiliteit in de Mobiliteitsvisie Helmond 2040

Met deelmobiliteit kan de inwoner zijn verplaatsingen geheel of gedeeltelijk invullen met voertuigen die publiekelijk beschikbaar worden gesteld vanuit aanbieders van deelmobiliteit, in plaats van met voertuigen die hij zelf bezit. De reiziger betaalt alleen voor de tijd die hij gebruik maakt van het vervoermiddel en het aantal kilometers dat hij aflegt. Na afloop van gebruik wordt het vervoermiddel geparkeerd op de eindbestemming van de gebruiker, of teruggebracht naar de originele standplaats van het voertuig, wachtend op de volgende gebruiker. Deelmobiliteit draagt hiermee op een positieve manier bij aan de manier waarop de (OV)-reiziger zijn reis invult.

Door de reiziger te ondersteunen in het voor of-natransport richting het OV wordt het reizen met het Openbaar Vervoer -zowel praktisch als financieel- een stuk aantrekkelijker. Daarbij wordt hij geholpen door de sterk verbeterde informatietechnologie, waarmee het mogelijk is realtime de OV- en deelmobiliteitsdienstverlening beter af te stemmen op zijn wensen en verplaatsingsgedrag. Dit wordt Mobility as a Service (MaaS) genoemd.

Voor Helmond liggen de grootste kansen inzake deelmobiliteit bij de deelauto. De impact van de deelfiets is waarschijnlijk kleiner, aangezien een relatief groot deel van de Helmonders beschikt over één of meerdere eigen fiets(en)¹. Wellicht kan de deelfiets wel een rol spelen in het voortransport richting het OV. Wanneer inwoners van Helmond een deelfiets zouden gebruiken om hun voortransport in te vullen biedt dit kansen voor het vergroten van het aanbod van deelfietsen op de stationslocaties. Daarnaast zou de ruimteclaim voor privéfietsen per stationslocatie hierdoor aanzienlijk kunnen worden verminderd.

Voor bezoekers aan Helmond liggen er meer kansen voor de deelfiets, met name voor het afleggen van de last mile voor trein- en autoreizigers.

¹ Fietsonderzoek Helmond, 2024

2. Wat we verstaan onder deelmobiliteit

Deelmobiliteit is een relatief nieuw fenomeen. Er is geen wettelijke en eenduidige definitie beschikbaar over wat deelmobiliteit precies is. In 2023 hebben het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en het CROW de eerste stappen gezet om een definitie uit te werken². Wij hanteren de volgende definitie voor het begrip deelmobiliteit.

“Deelmobiliteit is mobiliteit met één of meer voertuigen die op korte termijn en voor een korte tijd, al dan niet tegen betaling, worden aangeboden en door steeds wisselende gebruikers wordt gebruikt.”

² De gehanteerde definitie komt voort uit verschillende werksessies met professionals en een gedegen analyse van diverse wetenschappelijke publicaties.



3. Hoofdpijnen van Strategie Deelmobiliteit

Helmond groeit en het aantal fietsen, scooters en auto's op straat neemt toe. Volgens de laatst bekende cijfers is tussen 2017 en 2022 het aantal auto's in Helmond met ongeveer 9% gestegen³. De groei in het aantal voertuigen legt een steeds grotere druk op de openbare ruimte, waardoor er minder ruimte overblijft voor spelen, ontmoeten en klimaatadaptatie. Als we (elektrische) fietsen, auto's en andere modaliteiten met elkaar delen worden deze beter gebruikt, zijn er minder van nodig en ontstaat er meer ruimte op straat. Daarnaast draagt de aanwezigheid van deelmobiliteit bij aan een betere bereikbaarheid naar de stad toe en in de stad zelf voor zo veel mogelijk Helmonders. Ten slotte is deelmobiliteit duurzaam en verhoogt het de leef- en luchtkwaliteit van de stad.

Het doel is om deelmobiliteitsconcepten te introduceren die op een structurele en effectieve manier bijdragen aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de stad, omdat ze passen bij de behoeftes en gebruik van Helmondse inwoners, bezoekers en werknemers. Deelmobiliteit is een integraal en essentieel onderdeel van de grote mobiliteitsverandering die in de toekomst in zowel Helmond als in de bredere regio zal gaan plaatsvinden.

Om deelmobiliteit een vertrouwde en succesvolle manier van reizen te laten zijn, zijn drie ambities in zeven veranderstrategieën uitgewerkt.



Bereikbaar

- Vervoersdiensten: van bezit naar gebruik.
- Gebieds- en wijkontwikkeling: duurzame mobiliteit als voorwaarde.
- Reizigerservaring: snel en gemakkelijk in gebruik.



Leefbaar

- Gezondheid: van passief rijden naar actief bewegen.
- Schoon: naar meer schone lucht en rust.
- Inclusief: voor iedereen toegankelijk en betaalbaar.



Vooruitstrevend

- Smart Mobilitystad: inspireren en innoveren door te doen.
- Markt waar het kan, overheid waar het moet

³ Helmond in Cijfers, CBS 2022

4. Strategische ontwikkelrichting en -keuzes

In dit hoofdstuk beschrijven we hoe we de hiervoor genoemde ambities gaan realiseren. Om deelmobiliteit een volwaardig onderdeel van het mobiliteitssysteem te laten worden is een actieve rol van de gemeente noodzakelijk in samenwerking met inwoners, kennisinstellingen, werkgevers en andere overheden.

Bereikbaar

Vervoersdiensten: van bezit naar gebruik

Om de verandering van voertuigbezit naar -gebruik te stimuleren onderzoeken we de motieven en weerstanden die gebruikers ervaren als het gaat om het (niet) gebruiken van deelmobiliteit. Op landelijk niveau is hier door het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit en het CROW al onderzoek naar gedaan. Deze onderzoeksresultaten nemen we als uitgangspunt bij de verdere implementatie van deelmobiliteit in Helmond. Zo zien we dat beschikbaarheid, betaalbaarheid en betrouwbaarheid belangrijke factoren zijn voor gebruikers die meespelen in hun keuze om gebruik te maken van deelmobiliteit. Als gemeente pakken we een actieve rol om een deelmobiliteitsaanbod in de stad te realiseren dat aansluit bij deze drie kernbehoeften, bijvoorbeeld door aanbieders te verplichten om op bepaalde plekken in de stad (voldoende) voertuigen aan te bieden, een plafond te stellen aan de prijzen die gevraagd mogen worden, en de gebruiker een veilig en goed onderhouden voertuig aan te bieden.

Gebieds- en wijkontwikkeling: duurzame mobiliteit als voorwaarde

Deelmobiliteit kan een belangrijke rol spelen in de bereikbaarheid van nieuwe en bestaande wijken in Helmond. We nemen daarom deelmobiliteit vanaf de start van ruimtelijke plannen mee in de gebiedsontwikkeling. Zo zorgen we ervoor dat deelvoer-



tuigen een volwaardig onderdeel worden van de wijk en/of buurt. Dat betekent dat we als gemeente in de planontwikkelingsfase rekening houden met de plaatsing van deelmobiliteit in de openbare ruimte en daar ruimte voor reserveren.

Daarnaast sluiten we aan op de geactualiseerde parkeernormen, zodat deelmobiliteit kan voorzien in het lagere aantal beschikbare parkeerplaatsen voor privévoertuigen. Tenslotte bieden we projectontwikkelaars de mogelijkheid om parkeerplaatsen op eigen terrein af te kopen met het structureel aanbieden van deelmobiliteit. In de Beleidsregel Parkeernormen Helmond omschrijven we de eisen waaraan ontwikkelaars moeten voldoen.

Reizigerservaring: snel en makkelijk in gebruik

Deelmobiliteit moet gemakkelijk te gebruiken zijn. Eindgebruikers moeten helemaal ontzorgd worden. We ondersteunen daarom MaaS-oplossingen (Mobility as a Service) die het mogelijk maken om binnen één applicatie op de telefoon reizen te plannen, boeken en betalen. De gemeente zoekt actief de samenwerking met de Provincie als vervoersautoriteit om voor elkaar te krijgen dat dit onderdeel wordt van de nieuwe OV-concessie.

Leefbaar

Gezondheid: van passief rijden naar actief bewegen

Met fietsen en wandelen, actieve mobiliteit, valt veel winst te behalen. Bijvoorbeeld inzake gezondheid. In Helmond wordt al veel gefietst, maar dit kan beter. Daarnaast heeft met name lopen in het centrumgebied potentie. Binnen de scope van deelmobiliteit gaat actieve mobiliteit vóór



passieve mobiliteit. We geven daarom de voorkeur aan de inzet van deelfietsen in Helmond ten opzichte van deelscooters.

Schoon: naar (meer) schone lucht en rust

Een belangrijk onderdeel van het verbeteren van de leefbaarheid in Helmond is het verminderen van de overlast door mobiliteit. Hiervoor dienen deelvoertuigen op fossiele brandstoffen zoveel mogelijk teruggedrongen en vervangen te worden door emissievrije voertuigen, zoals elektrische-/waterstofdeelauto's, elektrische en niet-elektrische deelfietsen of elektrische bakfietsen. Dit levert een bijdrage aan het terugdringen van CO₂.

De voertuigen hebben als bijkomend voordeel dat ze stiller zijn en zo bijdragen aan het terugdringen van geluidsoverlast. Daarnaast draagt het verplaatsen via lopen en de fiets bij aan minder uitstoot, trillingen en geluidsoverlast.

Als gemeente maken we afspraken met deelvervoeraanbieders over de eisen waaraan hun vloot in Helmond moet voldoen. Zo willen we realiseren dat in 2035 al het deelvervoer in Helmond emissieloos is.

Inclusief: voor iedereen toegankelijk en betaalbaar

Reizen van A naar B is niet voor iedere Helmonder even gemakkelijk, of ze nu eigen vervoer, het OV of het doelgroepenvervoer willen gebruiken. Of ze nu jong of oud zijn, hoog of minder hoog opgeleid, het Nederlands goed of minder goed beheersen, fysiek gezond zijn of een beperking hebben. We willen dat deelvervoer voor zoveel mogelijk Helmonders beschikbaar, te begrijpen, te gebruiken en te betalen is.

We willen ervoor zorgen dat Helmonders die door de gemeente Helmond financieel ondersteund worden ook gebruik kunnen maken van deelmobiliteit als ze dat nodig hebben. Daarnaast moeten we ervoor zorgen dat er sprake is van digitale inclusiviteit. Waarmee iedereen ook in staat is om een reis (digitaal) te kunnen plannen, boeken en te betalen. Dat kan door het aanbieden van ondersteuning bij het gebruik van de apps

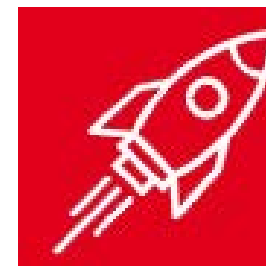
van de deelmobiliteitsaanbieder óf van een aanbieder te eisen dat deze voldoet aan toegankelijkheidseisen die bijvoorbeeld al verplicht zijn voor overheidswebsites.

Belangrijk is ook dat deelmobiliteit voor de meeste Helmonders ook fysiek voldoende nabij is. We vinden het belangrijk dat er voor zoveel mogelijk Helmonders voldoende deelmobiliteit beschikbaar komt op maximaal een paar minuten lopen of fietsen van zijn of haar woon- of werkbestemming.

Vooruitstrevend

Smart Mobilitystad: inspireren en innoveren door te doen

We willen als Smart Mobilitystad bij het uitrollen van deelmobiliteit vooruitstrevend, inspirerend en vooral innovatief zijn. Om deze ambitie waar te maken kan Helmond als werkgever het goede voorbeeld geven door haar werknemers voor zakelijk verkeer hoofdzakelijk nog gebruik te laten maken van deelmobiliteit. En ook door dit onder de aandacht te brengen bij andere Helmondse werkgevers, bijvoorbeeld via de werkgeversbenadering. We zoeken actief de samenwerking op met bedrijven in Helmond, kennisinstellingen zoals POLIS, en participeren actief in ontwikkelgremia zoals Natuurlijk!Deelmobiliteit.



Markt waar het kan, overheid waar het moet

Deelmobiliteit wordt steeds meer een gezamenlijke uitwisseling van publieke en private systemen en diensten. Overheidsmiddelen worden schaarser. Dat betekent dat rollen, verantwoordelijkheden en financiering door publieke en private partijen veranderen. Dit kan per type deelmobiliteitsproject of -programma anders zijn. Per initiatief zal een afweging worden gemaakt wat de markt of eindgebruikers zelf willen financieren versus waar de gemeente door systeem- en of marktfalen of politieke keuzes zelf in wil investeren.

Er zijn hierbij verschillende mogelijkheden met elk zijn voor- en nadelen. Hieronder staan deze mogelijkheden opgesomd.

Overlaten aan de markt

Bij deze variant is het aan de markt om deelmobiliteit te realiseren. De regio en gemeente hebben hier dus geen invloed op. Er zijn geen regels opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). De gemeente geeft hiervoor dan ook geen vergunningen en ontheffingen. Op veel plekken kost het meer geld dan dat het oplevert voor de deelmobiliteitsaanbieder. Dan is het onaantrekkelijk voor een aanbieder om actief te worden in de openbare ruimte. In Helmond is dat op het moment van het schrijven van deze strategie het geval.

Vergunningensysteem

De gemeente maakt een vergunning voor het aanbieden van deelmobiliteit in de openbare ruimte verplicht. De APV wordt veranderd om dat mogelijk te maken. Dit biedt deelmobiliteitsaanbieders duidelijkheid als het gaat om regels en verantwoordelijkheden. Er zijn binnen een vergunningensysteem verschillende varianten, namelijk een open vergunningstelsel en een schaars vergunningstelsel. Bij een open vergunningstelsel worden er geen maxima gesteld aan het aantal voertuigen of aanbieders. Bij een schaars vergunningstelsel is dit wel het geval.

Contract deelmobiliteit

De gemeente heeft een contract voor één of meerdere vervoersmiddelen voor deelmobiliteit. Het woord 'contract' betekent hierbij 'overheidsopdracht' zonder dat hier een wettelijke verplichting voor is.

Deelmobiliteit in de OV-concessie

Bij deze variant wordt deelmobiliteit meegenomen in de concessie voor het openbaar vervoer. Het is dan aan de aanbieder van openbaar vervoer om samenwerking te vinden met aanbieders van deelvervoer. Hierbij wordt deelvervoer samen met openbaar vervoer uitgevraagd. De Provincie Noord-Brabant ziet dit op dit moment niet zitten en dit vormt dan ook geen onderdeel van de nieuwe OV-concessie Zuid-oost-Brabant die in 2029 in zal gaan.

Deelmobiliteit in (regionale) gemeentelijke concessie

De gemeente schrijft een concessie uit waarop deelmobiliteitsaanbieders zich kunnen inschrijven. Dit kan ook regionaal worden georganiseerd. Momenteel ziet de gemeente Eindhoven dit als kansrijk en wil hier samen met Helmond in optrekken. Hiervoor zal er, naast gesprekken met Eindhoven, ook overleg moeten plaatsvinden met de Provincie als vervoersautoriteit.



5. Ondersteunende maatregelen



Openbaar Vervoer

Deelmobiliteit hangt in sterke mate samen met het traditionele openbaar vervoerssysteem (trein, bus, etc.). OV en deelmobiliteit groeien samen met andere mobiliteitsdiensten, zoals samenrijden en doelgroepenvervoer, steeds meer naar elkaar toe. Er ontstaat dan één publiek vervoerssysteem. Vanuit een netwerkgedachte kijken naar deelmobiliteit verhoogt de slagingskans ervan. Zo ontstaat op verschillende plekken in het mobiliteitssysteem een verschillende mix van deelvoertuigen.



Hubs

Deelmobiliteit verdient een zichtbare en herkenbare plek in de openbare ruimte. Het dient een volwaardig onderdeel te worden van het mobiliteitssysteem. Mobiliteitshubs zijn vervoersknooppunten waar verschillende modaliteiten samenkomen en mensen overstappen van het ene op het andere vervoersmiddel. Door deelmobiliteit geclusterd aan te bieden op een hub wordt een ketenreis aantrekkelijker en beter gefaciliteerd én voorkomt dit verrommeling van de openbare ruimte doordat deelvoertuigen een vaste standplaats hebben.



Parkeren

Om multimodaliteit te stimuleren en privéautogebruik te ontmoedigen is sturend parkeerbeleid noodzakelijk. Op het moment dat het bezitten van de eigen auto maximaal wordt gefaciliteerd, ervaren mensen geen of veel minder noodzaak om gebruik te maken van deelvoertuigen.

Hierbij is effectief flankerend beleid een kritische factor. Om een waterbed effect van parkeerdruk te voorkomen moeten flankerende maatregelen integraal worden

benaderd en strategisch worden geïmplementeerd. Denk hierbij aan het strategisch en methodisch uitrollen van flankerend parkeerbeleid per wijk of zone, om te voorkomen dat automobilisten gaan uitwijken naar wijken of zones waar de beperkende maatregelen nog niet op zijn toegepast.



Lopen en fietsen

Deelmobiliteit moet fysiek goed bereikbaar zijn voor inwoners en bezoekers van Helmond. Dat betekent dat de route naar het deelvoertuig zowel lopend als met de fiets mogelijk moet zijn. Goede en veilige loop- en fietsinfrastructuur stimuleert daarnaast ook het gebruik van bijvoorbeeld deelfietsen.

Denk hierbij aan hoogkwalitatieve fietsinfrastructuur, logische ingedeelde fiets en- wandelroutes, en slimme technologische ontwikkelingen zoals intelligente verkeersregelininstallaties die prioriteit geven aan actieve mobiliteit.



Verplaatsingsgedrag

Om reizigersgedrag écht te veranderen moet deelmobiliteit een concurrerend reisproduct worden ten opzichte van de privéauto. Dat houdt in dat een reis met deelmobiliteit makkelijker, sneller en goedkoper moet zijn dan de reis afleggen met de eigen auto.

6. Organisatie

Een effectieve uitvoering van de strategie deelmobiliteit vereist een duidelijke en slagvaardige organisatie. De regie op deelmobiliteit ligt bij de gemeente Helmond, waarbij nauw wordt samengewerkt met interne beleidsvelden, externe partners, marktpartijen en regiogemeenten.

Binnen de gemeente wordt er met een multidisciplinair team gewerkt aan de integrale aansturing van deelmobiliteit. Dit team werkt nauw samen met ruimtelijke ordening, duurzaamheid, verkeer, communicatie en sociale domeinen.

Daarnaast wordt de samenwerking met de provincie Noord-Brabant en omliggende gemeenten versterkt voor regionale afstemming, bijvoorbeeld bij concessieverlening en grensoverschrijdende infrastructuur. Regelmatig overleg met aanbieders van deelmobiliteit en betrokken maatschappelijke partijen wordt georganiseerd via een platform of klankbordgroep.

Intern wordt gewerkt met een vast aanspreekpunt dat zorgt voor de coördinatie van beleid, vergunningen, communicatie en evaluatie. Ook wordt capaciteit gereserveerd voor juridische ondersteuning, gedragsbeïnvloeding en data-analyse.



7. Financiering

De implementatie van de strategie vraagt om een gerichte inzet van financiële middelen. Hierbij wordt aangesloten op het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (MUM) en wordt per maatregel of project gekeken naar de optimale financieringsmix.

De gemeente bekostigt uit eigen middelen de ontwikkeling van beleidskaders, pilots en basisinfrastructuur. Voor structurele implementatie wordt cofinanciering gezocht bij de provincie, het Rijk (via bijvoorbeeld het MIRT of SPV) en Europese fondsen.

Daarnaast bestaat de mogelijkheid voor private partijen om financiële bijdragen te leveren via de regionale mobiliteitsconcessie of het lokale vergunningensysteem, waarbij zaken zoals investeringen in de aanschaf van deelvoertuigen en operationele kosten bij deze partijen liggen. Projectontwikkelaars kunnen financieel bijdragen via afkoop van parkeernormen of door het doen van afdrachten in een mobiliteitsfonds.

De gemeente onderzoekt de haalbaarheid van een dergelijk mobiliteitsfonds waarin bijdragen worden gestort ten behoeve van deelmobiliteit. Transparantie en doelmatigheid zijn de leidende principes in het financiële beheer van deelmobiliteit.

Monitoring en evaluatie

Om te kunnen sturen op effectiviteit en om tijdig bij te kunnen sturen, wordt een robuust systeem voor monitoring en evaluatie ingericht. De monitoring sluit aan op de hoofddoelen van de mobiliteitsvisie: bereikbaarheid, leefkwaliteit en verkeersveiligheid.

Er worden prestatie-indicatoren ontwikkeld zoals:

- Gebruikscijfers van deelmobiliteit (per type voertuig en locatie),
- Mate van emissiereductie door deelmobiliteit,
- Dekking en spreiding van aanbod binnen Helmond,
- Gebruikerservaring en klanttevredenheid,
- Mate van substitutie van privéautogebruik.

Jaarlijks wordt een voortgangsrapportage opgesteld en gedeeld met de gemeenteraad en partners van de gemeente. De uitkomsten worden gebruikt voor de actualisatie van de uitvoeringsagenda en het aanpassen van beleidsmaatregelen waar nodig. Evaluatie vindt plaats op basis van zowel kwantitatieve data als kwalitatieve feedback van gebruikers, aanbieders en belanghebbenden.

8. Vertaling naar agenda

Om de ambities en strategische keuzes uit deze strategie succesvol om te zetten in concrete resultaten, is het essentieel om deze te vertalen naar een uitvoeringsgerichte aanpak. De volgende vervolgstappen geven richting aan het opstellen van een uitvoeringsagenda voor deelmobiliteit in Helmond.

Opstellen van een Uitvoeringsagenda Deelmobiliteit

De gemeente stelt een meerjarige uitvoeringsagenda op waarin per jaar wordt vastgelegd welke maatregelen en projecten worden uitgevoerd. Deze agenda wordt afgestemd op het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (MUM) en sluit aan op de doorlopende planlijn van visie, strategie, agenda en operatie.

Prioritering en selectie van projecten

De projecten worden geprioriteerd op basis van hun bijdrage aan de strategische doelen (bereikbaarheid, leefbaarheid, vooruitstrevendheid), haalbaarheid, urgentie en beschikbare middelen. Hiervoor wordt een afwegingskader ontwikkeld.

Starten met gebiedsgerichte pilots

In een aantal wijken en knooppunten worden pilots gestart voor het realiseren van deelmobiliteitshubs. Deze dienen als leeromgeving voor opschaling en verbetering van beleid en uitvoering. De pilots worden geëvalueerd op gebruik, bereikbaarheid, beleving en effect op de openbare ruimte.

Inrichting van regulatiemethodiek

De gemeente ontwikkelt en implementeert een regulatiemethodiek voor deelmobiliteitsaanbieders, inclusief voorwaarden voor duurzaamheid, bereikbaarheid, beschikbaarheid, betaalbaarheid en veiligheid.

Samenwerkingsverbanden met marktpartijen en regio

Helmond zoekt actieve samenwerking met marktpartijen, provincie, regio en andere gemeenten, onder meer voor het mede-ontwikkelen van -en bijdragen aan een regionale concessie voor deelmobiliteit.

Monitoring en evaluatie inrichten

Het monitoringssysteem wordt verder ontwikkeld op basis van de indicatoren bereikbaarheid, leefkwaliteit, gebruikscijfers en emissiereductie. De resultaten worden jaarlijks geëvalueerd en gebruikt om bij te sturen.

Communicatie en gedragsbeïnvloeding

Een communicatiestrategie wordt ontwikkeld om inwoners bewust te maken van de voordelen van deelmobiliteit, waarbij gebruik wordt gemaakt van voorbeeldgedrag, campagnes en samenwerking met lokale partners.

Deze vervolgstappen vormen samen het fundament voor een succesvolle implementatie van deelmobiliteit als essentieel onderdeel van het mobiliteitssysteem van Helmond.

Colofon

‘Strategie Deelmobiliteit’
is een uitgave van de gemeente Helmond.

Inhoud en tekst

Thomas Bast
Joep van Ewijk

Fotografie

BC Fotografie



Juni 2025

Contact

Adres Huis voor de Stad, Weg op den Heuvel 35
Postbus 950, 5701 MR Helmond
Telefoon 14 0492 (algemeen)
Internet www.helmond.nl
E-mail gemeente@helmond.nl

Gemeente Helmond

