



MEERJAREN
UITVOERINGS
PROGRAMMA
MOBILITEIT



STRATEGIE
HUBS



Gemeente Helmond



Voor u ligt de Strategie Hubs

In de Mobiliteitsvisie Helmond 2040 is het toekomstbeeld geschetst voor een mobiliteitssysteem dat past bij de ambities van Helmond. Voor de verschillende onderdelen van het mobiliteitssysteem is op hoofdlijnen aangegeven welke doelen ze dienen en waar we naar toe willen. De visie wordt uitgewerkt in een aantal strategieën (zie afbeelding hieronder). In een strategie wordt het toekomstbeeld aangescherpt, waarin wordt aangegeven langs welke weg het toekomstbeeld bereikt gaat worden, 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 daarnaast een kaartbeeld gemaakt.

De strategieën geven 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 Hubs

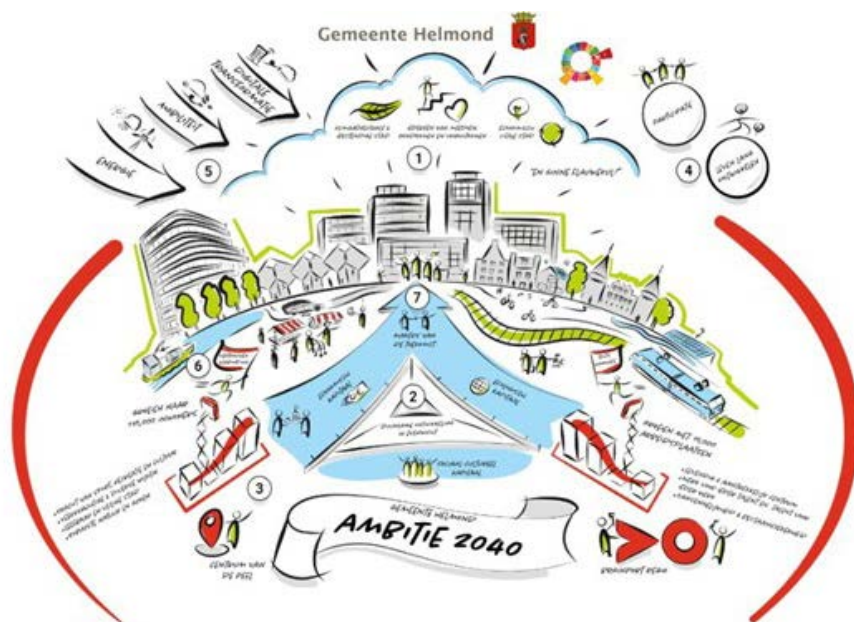
1. Achtergrond	4	6. Organisatie	24
2. Doelen en bouwstenen voor hubs	8	7. Financiering	26
3. Netwerk hubs	9	8. Monitoring en evaluatie	27
4. Kwaliteitsprofiel hubs	14	9. Vertaling naar agenda	28
5. Ondersteunenden maatregelen	18		

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 een economisch vitale stad.



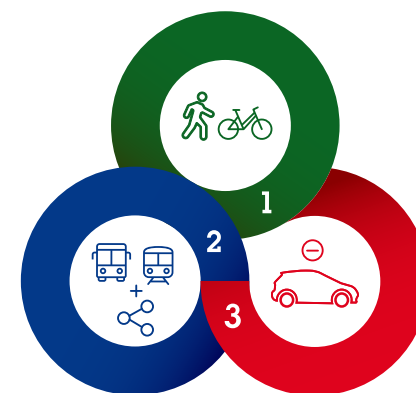
Figuur 1 - Ambitie Helmond 2040

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 te 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.

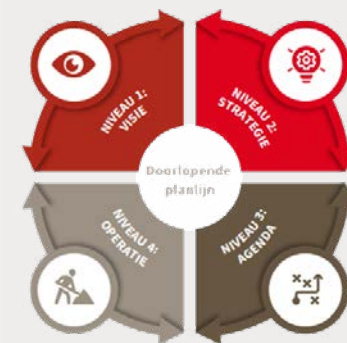
Nu is het nodig de doelen van de Mobiliteitsvisie te vertalen naar concreet beleid en plannen, die vervolgens worden uitgewerkt in uiteenlopende uitvoeringsprojecten. Dat gebeurt met het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (MUM). Het MUM geeft aan hoe de vertaling van visie naar operatie stapsgewijs 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 werkwijze (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

Hubs in de Mobiliteitsvisie Helmond 2040

Een hub is een plek in het mobiliteitssysteem, waar verschillende vervoersvoorzieningen bij elkaar zijn gebracht en met elkaar worden gekoppeld, zodat de reiziger tijdens zijn verplaatsing op een eenvoudige – en liefst comfortabele manier – kan overstappen van het ene naar het andere vervoermiddel.

Hubs zijn er in allerlei soorten en maten: van vliegvelden tot treinstations, van P&R's tot buurthubs en van stadsrandhubs tot hubs voor deelmobiliteit. Ook een bushalte met een paar fietsnietjes kan als hub worden beschouwd. Hubs hebben bijna altijd een relatie met het openbaar vervoernetwerk.

Om goed te kunnen functioneren moeten hubs binnen het mobiliteitsnetwerk op een strategische plaats liggen en gemakkelijk bereikbaar zijn voor de gebruiker. De hubs beschikken liefst over extra voorzieningen, zoals winkels, pakketdiensten, vergaderlocaties en horeca. Daarmee kan de reiziger andere activiteiten met zijn verplaatsing combineren, waardoor de hubs aantrekkelijker worden om te gebruiken.

Hubs kennen een reeks van verschillende gebruiksvormen, die zich vertalen in verschillende typen hubs. Die typen zijn een samenstelling van de volgende kenmerken en gebruiksvormen:

- Modaliteiten: voetganger, fietser, openbaar vervoerreiziger, gebruiker deelmobiliteit, automobilist, vervoerder
- Functionaliteiten: P+R, pakketdiensten, winkels, vergaderfaciliteiten, slimme first- en last mile-oplossingen en stallingsmogelijkheden.
- Locaties: in de wijk, aan de stadsrand, bij belangrijke OV-knooppunten waaronder stations, op bedrijventerreinen en in de regio.

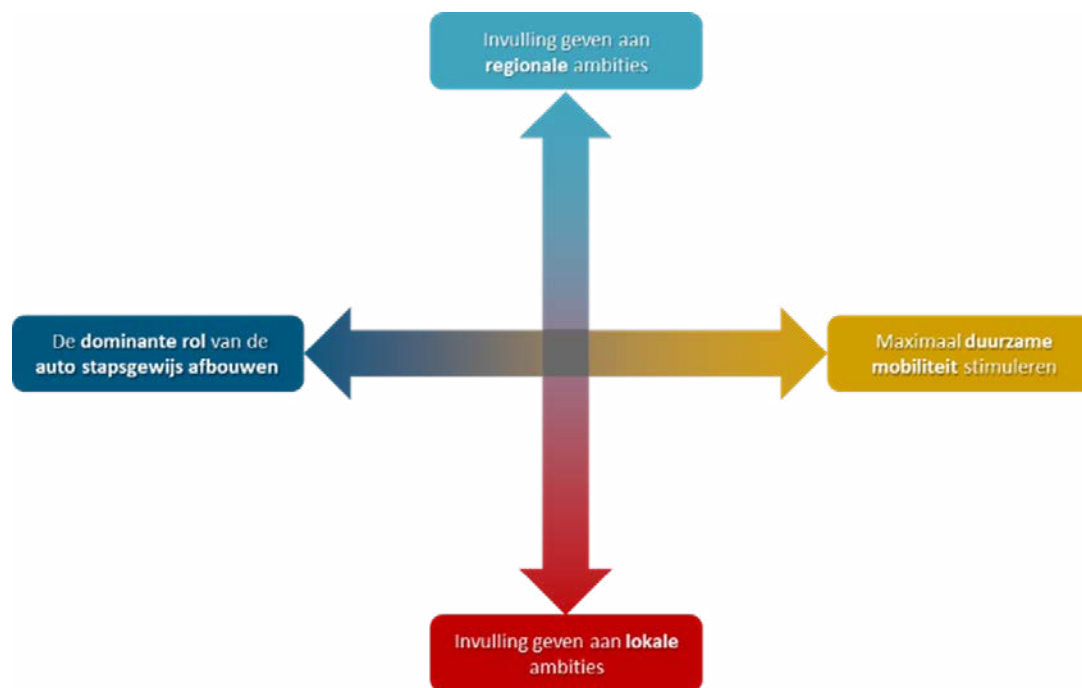
In de mobiliteitsvisie zijn vier hoofdtypen hubs onderscheiden. In deze strategie Hubs worden de hoofdtypen verder verfijnd naar de Helmondse schaal.

2. Doelen en bouwstenen voor hubs

De gemeente Helmond ziet de hub als een belangrijke verrijking van het mobiliteitssysteem in de stad en de regio, die een grote bijdrage kan leveren aan het bereiken van de doelen die in de Ambitie Helmond 2040 en de Mobiliteitsvisie Helmond 2040 zijn verwoord. Vertaald naar de hub gaat het over het volgende:

1. Bijdragen aan het behalen van de regionale ambities: de schaa sprong, het zijn van de tweede stad van de Brainportregio en de ambitie om uit te groeien tot internationale knoop. De Helmondse hubs vervullen daarbij een belangrijke regionale rol, vooral voor reizigers die vanuit nabije kernen zonder treinstation naar Helmond reizen en op deze hubs overstappen.
2. Bijdragen aan de lokale ambities: een betere gezondheid van de Helmonders, leefbare woonwijken en het terugdringen van het autoverkeer door de stad. Alle Helmonders moeten hier profijt van hebben.
3. Bijdragen aan de duurzame mobiliteitsambities van de stad: het maximaal inzetten op het gebruik van duurzame mobiliteit. Uitgangspunt is het STOMP-principe: lopen en fietsen krijgen prioriteit en het OV en deelmobiliteit worden versterkt.

4. De auto komt als laatste optie in beeld: Dat betekent dat de huidige dominante rol van de auto in de stad zoveel mogelijk wordt afgebouwd. Dat lukt niet op alle locaties, daarom wordt gefocust op de locaties waar de slagingskans het grootst is.



Figuur 4 - Doelen voor hubs

Bouwstenen voor hubs

In deze strategie hubs worden vier elementaire bouwstenen onderscheiden waaruit de hubs worden samengesteld, zodanig dat invulling wordt gegeven aan de genoemde doelen. Elke bouwsteen geeft invulling aan twee verschillende doelen. Zo draagt bouwsteen A 'gemakkelijke overstap van auto op trein faciliteren' bij aan zowel het doel 'bijdragen aan regionale ambities' als het doel 'de dominante rol van de auto stapsgewijs afbouwen'. De vier bouwstenen zijn weergegeven in figuur 5. Hieronder wordt elke bouwsteen beschreven in termen van beoogd effect, doelgroepen en de uitdagingen die spelen.



Figuur 5 - Vier bouwstenen voor hubs

Bouwsteen A: Gemakkelijke overstap van auto op trein faciliteren

Effect

De Helmonder is gewend om te vertrouwen op zijn auto. Maar ook werknemers en bezoekers die van buiten de stad komen kiezen gemakkelijk voor de auto. Dat heeft deels te maken met het feit dat het gebruik van de auto noodzakelijk is omdat een goed alternatief niet of onvoldoende beschikbaar is (geen OV in de buurt, reisafstand te groot, etc.). Met bouwsteen A wordt het gemakkelijker om autogebruikers te laten overstappen op de trein. Dit maakt de trein tot een aantrekkelijker alternatief voor automobilisten in en rondom Helmond. Gevolg hiervan is dat het aantal (regionale) autokilometers afneemt.

Doelgroepen

Bouwsteen A richt zich op de automobilist, die in potentie met de trein kan reizen. Hieronder vallen forenzen en bezoekers uit Helmond en omgeving. Cruciaal voor succes is dat de gebruikersgroep openstaat voor de overstap naar de trein, tenminste voor een gedeelte van zijn reis. In de oost-westrichting – parallel aan het spoor – biedt de bouwsteen volop kansen om een aanzienlijke beperking van het autoverkeer door de stad in diezelfde richting (Eindhoven/Helmond/Deurne) te bewerkstelligen. Met name het centrum van Helmond wordt erdoor ontlast.

Uitdagingen

De trein moet voldoende aantrekkelijk zijn om automobilisten over te halen er gebruik van te maken. Reistijd en kosten zijn hierin belangrijke factoren, maar ook het aanbieden van een hoogfrequente verbinding inclusief een betaalbaar parkeerproduct voor het voor- en natransport helpen. Parkeer- en OV-beleid moeten optimaal op elkaar zijn afgestemd, mede met het oog op voor- en natransport.

Parkeren bij treinstations biedt meerwaarde voor mensen die op plekken wonen waar geen goede OV-verbindingen zijn. Zij gebruiken de auto als voortransport en stappen in Helmond over op de trein. Op plekken waar wel goede OV-verbindingen zijn, moet de auto niet worden gestimuleerd als voortransportmiddel. Per hub moet

nagedacht worden of voortransport vooral plaatsvindt door middel van de auto, het OV of de fiets.

Een succesvolle bouwsteen A kan leiden tot een toename van autoverkeer op de wegen naar de parkeerterreinen bij de stations. Zeker in het centrum is dit niet wenselijk, gegeven het streven naar een autoluwe binnenstad. Daarom moet een zorgvuldige afweging worden gemaakt welk treinstation in Helmond het beste past bij deze bouwsteen. Station Brouwhuis lijkt het meest geschikt om autoverkeer op de N270 (en N279) af te vangen en de stad zelf autoluw te houden.

Parkeren bij station Helmond kan gelijktijdig verder worden afgeschaald naarmate de OV-ontsluiting van het station naar stad en regio verbeterd wordt.

Bouwsteen B: Regio en stad uitstekend verbinden met Hoogwaardig Openbaar Vervoer

Effect

Helmond moet uitstekend bereikbaar zijn voor mensen die niet met de auto reizen. Het OV uit de regio moet uitstekend verbonden zijn met het stedelijke mobiliteitsstelsel (OV, fietsen en lopen) en het regionale mobiliteitssysteem (snelfietsroute-netwerk). Om dit te bereiken zet bouwsteen B in op het verbinden van regionaal (H) OV met het lokale mobiliteitsnetwerk. Voorbeeld hiervan zijn de aansluiting van een regionale buslijn op een treinstation of een overstap vanaf één van de Helmondse stations op de bus naar de eindbestemming. Het beoogde resultaat is een reductie van het aantal autobewegingen naar en door Helmond door het regionale en stedelijke OV-systeem beter op elkaar aan te sluiten. Bouwsteen B sluit aan op de provinciale visie op de inzet van HOV-lijnen door de regio.

Doelgroepen

Een dicht netwerk van frequente HOV-verbindingen is aantrekkelijk voor mensen die naar Helmond reizen vanuit de omliggende kernen. Verschillende groepen hebben hier specifiek baat bij. Forenzen kunnen gebruik maken van het OV in plaats van de

auto. Voor de studenten en leerlingen zijn HOV-lijnen naar onderwijslocaties interessant, zoals de Automotive Campus. Tegelijkertijd maakt kwalitatief hoogwaardig OV Helmond aantrekkelijker voor bezoekers, zowel vanuit de regio als van verder weg. Voor de inwoners van Helmond zelf dienen de HOV-knopen als opstaplocaties op het regionale OV-netwerk.

Uitdagingen

Het OV in en rond Helmond is in de huidige staat niet concurrerend met de auto, mede vanwege het beperkte netwerk en de relatief lage frequenties. Station Helmond is het enige treinstation met regionale buslijnen die vaker dan twee keer per uur rijden. Om het OV concurrerender te maken, moet er worden geïnvesteerd in zowel het aantal verbindingen als de frequentie van de buslijnen. Hoewel deze investeringen nu nog niet rendabel zijn, zijn ze noodzakelijk om de groei van de stad te kunnen faciliteren en voor de verduurzaming van de mobiliteit. De kost gaat hier voor de baat uit. Deze bouwsteen hangt sterk samen met het realiseren van een ambitieuze OV-strategie.

Bouwsteen C: Automobilisten buiten de stad afvangen

Effect

Helmond heeft te maken met veel regionaal autoverkeer, met name op de oost-west verbinding. Natuurlijk houdt dat verband met de structuur van het Helmondse wegennet waarin een rondwegstructuur om de stad ontbreekt, maar voor een deel komt dat door het ontbreken van goede (regionale) OV-verbindingen met omliggende kernen. Bouwsteen C richt zich op het afvangen van automobilisten aan de rand van de stad, die naar of door Helmond rijden. Afvangen kan plaatsvinden bij parkeerterreinen langs de ringwegen of bij stations buiten het centrum. Vanaf deze plekken kan met het OV, de fiets of deelmobiliteit doorgereisd worden naar de eindbestemming. De bouwsteen speelt in op de dominante rol van de auto in Helmond en draagt bij aan de leefbaarheid van Helmond door het aantal autobewegingen in de stad te beperken. De bouwsteen draagt bij aan een autoluw centrum en het kunnen afwaarderen van de Kasteel Traverse.

Doelgroepen

Bouwsteen C richt zich op de automobilist die nu naar en door Helmond reist. Dit kunnen zowel forenzen als bezoekers zijn, maar ook verkeer met een bestemming elders in de regio. Reizigers met eindbestemming Helmond kunnen vanuit de omliggende kernen met de auto naar de rand van Helmond reizen en daar overstappen op het OV, de fiets of deelmobiliteit. Ook automobilisten met een bestemming elders in het Stedelijk Gebied Eindhoven hebben deze mogelijkheid.

Uitdagingen

Om regionaal en bestemmingsverkeer aan de rand van Helmond af te vangen, is het belangrijk dat er een naadloze overstap wordt gerealiseerd tussen auto en openbaar vervoer, fiets of deelmobiliteit. Deze overstap moet worden gefaciliteerd op strategisch gelegen knooppunten. Doordat deze locaties extra verkeer aantrekken, ontstaat er mogelijk extra verkeersdruk. Om een kwalitatief hoogwaardige overstap te kunnen borgen moet deze verkeersdruk goed worden gemanaged. Om gebruikers te verleiden aan de rand van de stad te parkeren, is het belangrijk strikt parkeerbeleid in te voeren rond de belangrijke bestemmingen in het stedelijk gebied. Hierdoor wordt parkeren aan de rand van de stad aantrekkelijker in verhouding tot doorrijden tot aan de bestemming. De overstap van auto op natransport moet worden gefaciliteerd op kwalitatief hoogwaardige locaties met bijpassende voorzieningen. Deze bouwsteen heeft als beoogd effect een impuls van het stedelijke OV-gebruik, maar draagt minder bij aan de mobiliteitstransitie in het buitengebied, doordat de auto in dit gebied zijn rol behoudt.

Bouwsteen D: Laagdrempelige overstap tussen lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit

Effect

Voor de inwoners van Helmond is het belangrijk om snel en gemakkelijk toegang te hebben tot duurzame mobiliteit, zoals deelmobiliteit of (lokaal) openbaar vervoer. Bouwsteen D zorgt voor hubs dichtbij de woon- en werkplekken van Helmonders.

Deze bouwsteen biedt daarnaast meerwaarde voor inkomende reizigers, doordat deelmobiliteit en (lokaal) OV kan dienen als natransport tot aan de bestemming. Het aanbieden van laagdrempelige toegang tot OV en deelmobiliteit sluit aan bij de visie op inclusiviteit – elke Helmonder kan meedoen –, gebiedsontwikkelingen met lage parkeernormen en verkleint de noodzaak om een tweede auto aan te schaffen.

Doelgroepen

Bouwsteen D richt zich op verschillende reizigers, met de focus op de inwoners van Helmond. Dit zijn enerzijds reizigers die van hun huis naar hun bestemming binnen Helmond reizen en anderzijds inwoners die gebruik willen maken van het regionale OV-netwerk met Helmond als opstapplaats. Een goede aansluiting op de bus en de trein is daarom belangrijk. Ook richt de bouwsteen zich op bezoekers aan Helmond. De overstaplocaties voor de bezoekers kunnen als overstappunt dienen voor natransport in de vorm van deelmobiliteit en lokaal OV.

Uitdagingen

Het aanbod aan deelmobiliteit is in Helmond nog schaars. Belangrijke reden hiervoor is dat deelmobiliteit op dit moment nog onvoldoende rendoert in Helmond, waardoor het aanbod niet kan groeien. Dit vormt een uitdaging om een concurrerend alternatief te worden. Daarnaast blijkt het in de praktijk belangrijk dat er voldoende aandacht is voor beheer van de voorzieningen en de opstaplocaties. Daarmee wordt het product aantrekkelijker en worden irritaties bij bewoners voorkomen. Waarschijnlijk is (tenminste in de eerste periode) een financiële tegemoetkoming nodig om deeltweewieleraanbieders naar Helmond te halen.



De 4 bouwstenen in onderling verband

De vier bouwstenen dragen elk op hun eigen manier bij aan de verschillende doelen voor hubs. Uiteindelijk zullen steeds meerdere van de hiervoor omschreven bouwstenen – en soms allemaal – op één hub locatie samenkomen. In onderstaand overzicht worden de kenmerken per bouwsteen in het kort omschreven.

Idealiter versterken de bouwstenen elkaar, maar helaas kunnen ze ook met elkaar conflicteren:

Bouwsteen A ‘gemakkelijke overstap van auto op trein faciliteren’ omvat autoparkeerfaciliteiten. Dat kan conflicteren met bouwsteen B ‘regio en stad uitstekend verbinden door HOV’ omdat het autoparkeren negatief bijdraagt aan het gebruik van het HOV. Hetzelfde doet zich voor tussen bouwsteen A ‘gemakkelijke overstap van auto op trein faciliteren’ en bouwsteen C ‘afvangen van autoverkeer dat Helmond als bestemming heeft/doorkruist’. In dit geval zorgen de parkeerfaciliteiten ervoor dat het voor reizigers mogelijk wordt door te rijden naar het station in plaats van te parkeren aan de rand van de stad. En ook bij bouwsteen D ‘laagdrempelige overstap tussen lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit’ is dit aan de orde. Parkeerfaciliteiten voor de autoreiziger pakken immers ook negatief uit voor het gebruik van lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit voor het afleggen van de first- en last mile. Tenslotte kan bouwsteen B ‘regio en stad uitstekend verbinden door HOV’ conflicteren met bouwsteen C ‘afvangen van autoverkeer dat Helmond als bestemming heeft/doorkruist’, omdat reizigers uit de omliggende kernen in deze combinatie nog steeds met de auto naar de randen van Helmond kunnen reizen in plaats van dat ze van de HOV-lijnen gebruikmaken.

Het is waarschijnlijk niet mogelijk om bovengenoemde conflicten volledig te voorkomen. Ze zijn inherent aan de kenmerken van de hubs. Om toch het optimale gebruik van de voorzieningen te benutten is het belangrijk dat de hele vervoersketen in beeld wordt gebracht en veel aandacht wordt besteed aan de kwaliteit van de geboden voorzieningen.

	A. Gemakkelijke overstap van auto op terrein faciliteren	B. Regio en stad uitstekend verbinden door HOV	C. Afvangen van autoverkeer dat Helmond als bestemming heeft/doorkruist	D. Laagdrempelige overstap tussen lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit
Doelstelling	het verbeteren van de overstap van auto op trein met goed bereikbare overstaplocaties, zodat treinvervoer een aantrekkelijk alternatief wordt voor automobilisten.	Het verbeteren van de HOV-verbindingen tussen stad en regio om het autoverkeer te reduceren.	Het ontmoedigen van autoverkeer door/naar Helmond met goed bereikbare overstaplocaties op HOV-verbindingen.	Het ontwikkelen van een fijnmazig netwerk dat lopen, fietsen, ov en deelmobiliteit faciliteert en stimuleert.
Beoogd effect	Stimuleren treingebruik op de Helmondse treinstations. Reduceren aantal regionale autokilometers.	Reduceren regionaal autoverkeer naar Helmond.	Reduceren regionaal autoverkeer naar/door Helmond.	Stimuleren duurzame mobiliteit binnen Helmond.
Gebruikersgroepen	Forenzen, bezoekers en recreanten die openstaan om de auto en trein te combineren	Forenzen, studenten, bezoekers en recreanten die vanuit de omliggende kernen naar Helmond reizen. Inwoners van Helmond die gebruik willen maken van het regionale ov-netwerk.	De huidige automobilist die naar Helmond reist. Dit kunnen zowel forenzen, bezoekers als recreanten zijn.	Inwoners van Helmond die naar lokale bestemmingen reizen of willen overstappen op regionaal openbaar vervoer. Bezoekers aan Helmond die reizen naar lokale voorzieningen vanuit de regio.
Verkeerstromen	Doorgaand regionaal autoverkeer op oost-westverbinding.	Inkomend regionaal autoverkeer met noord-zuidelijke reisbeweging.	Inkomend regionaal autoverkeer vanuit de omliggende kernen zonder HOV.	Lokaal verkeer binnen Helmond. Regionaal in- en uitgaand verkeer.
Locaties	Parkeervelden rondom de treinstations	HOV-lijnen en knopen.	Verkeersknopen en inpridders aan de rand van de stad.	Woon- en werklocaties in Helmond.
Raakvlakken met andere strategieën	Parkeren (auto) Openbaar vervoer Verkeerscirculatie (auto)	Openbaar vervoer deelmobiliteit	Parkeren (auto) Openbaar vervoer Verkeerscirculatie (auto) Deelmobiliteit	Deelmobiliteit Openbaar vervoer Lopen Fietsen

Tabel 1 - Kenmerken van de bouwstenen

3. Netwerk hubs

De in de Mobiliteitsvisie 2040 omschreven hoofdtypologie voor hubs doet onvoldoende recht aan de diversiteit die in de praktijk voor hubs aan de orde is. Afhankelijk van de er in ondergebrachte gebruiksvormen en de doelgroepen waarvoor ze specifiek bedoeld zijn, onderscheiden hubs zich van elkaar op de volgende aspecten:

- Modaliteitsoorten die door de hub worden gefaciliteerd: voetganger, fietser, openbaar vervoer, deelmobiliteit, auto, bevoorrading.
- Typen verplaatsingen die door de hub worden bediend: reizen in de stad, van stad naar stad, van het landelijk gebied naar de stad (v.v.) en van en naar een bestemming in het landelijk gebied.
- Doelgroepen die door de hub worden bediend: 'eigen' bewoners van de stad, bezoekers aan de stad, forenzen die in de stad werken (of juist ergens anders werken), studenten en leerlingen die in de stad onderwijs krijgen.
- (Extra) functionaliteiten die in de hub worden ondergebracht: P+R, pakketdiensten, winkels, vergaderfaciliteiten en stallingsmogelijkheden.
- Locatie waar elke hub wordt neergelegd en/of wordt aangehaakt op het mobiliteitsnetwerk: in de wijk, aan de stadsrand, bij belangrijke OV-knooppunten waaronder stations, op bedrijventerreinen en in de regio.

Op basis van deze vijf aandachtspunten wordt in deze strategie het aantal hoofdtypen uitgebreid naar zes. Ze worden uitgewerkt voor toepassing op de schaal en behoeften van Helmond. Van 'groot' naar 'klein' zijn het de (inter)nationale knoop, de Brainporthub en stadsrandhub, de stedelijke hub, de wijkhub en de buurthub. Deze typologie is geen keurslijf, maar dient als een structurerend overzicht. In de praktijk zal altijd sprake zijn van een zekere mate van maatwerk, afhankelijk van de kenmerken van de locatie.

	A. Gemakkelijke overstap van auto op terrein faciliteren	B. Regio en stad uitstekend verbinden door HOV	C. Afvangen van autoverkeer dat Helmond als bestemming heeft/doorcruist	D. Laagdrempele overstap tussen lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit
(Inter)nationale knoop		X		X
Brainporthub		X	X	X
Stadsrandhub	X	X	X	X
Stedelijke hub		X		X
Wijkhub		X		X
Buurthub				X

Tabel 2 - Raakvlakken hub typologieën en bouwstenen

- **De (inter)nationale knoop** verbindt de OV-knooppunten van de Brainportregio met andere stedelijke regio's in binnen- en buitenland. De (inter)nationale knoop is vanzelfsprekend ook belangrijk knooppunt voor binnen de regio, waar verschillende modaliteiten samenkomen en met elkaar verbonden worden. Vaak is daaronder ook de auto. De (inter)nationale knoop beschikt naast diverse vervoersfuncties ook over veel aanvullende voorzieningen. Daarmee krijgt de knoop een bijzondere uitstraling en verdient het veel aandacht op het gebied van kwalitatief hoogwaardige inrichting. Dat geldt ook voor de openbare ruimte in de directe omgeving. Tezamen wordt de knoop daarmee het visitekaartje voor stad en regio.
- **De Brainporthub** ligt buiten de stad, aan een autosnelweg of provinciale weg met een belangrijke regionale transferfunctie op een plek waar grotere verkeers-

stromen de regio binnenrijden. De Brainporthub is sterk gericht op de auto. Autoverkeer wordt er zo efficiënt en snel mogelijk opgevangen en overgezet op een duurzamer verplaatsingsmiddel richting eindbestemming. Die eindbestemming is vaak het stedelijk gebied of een economische toplocatie. Als het goed is vertoeft de (door)reiziger zo kort mogelijk op de Brainporthub.

- **De stadsrandhub** is vergelijkbaar met de Brainporthub, maar meestal kleinschaliger. Ook bij deze hub vervult de auto een belangrijke rol. De stadsrandhub ligt – de naam zegt het al – aan de rand van de stad, veelal in de onmiddellijke nabijheid van de hoofdinvalswegen. De hub biedt een snelle en duurzame transfer voor (auto)bezoekers van de stad en verkeer dat de stad doorkruist en is eventueel voorzien van verblijfsfuncties.
- **De stedelijke hub** is een binnenstedelijk hoogwaardig OV-knooppunt. De focus ligt bij het aanbieden van slimme first- en last mile-oplossingen. Daarom vervullen lopen, fietsen en openbaar vervoer er de belangrijkste rol. De voorzieningen zijn hierop ingericht, bijvoorbeeld veilige stallingsmogelijkheden voor de fiets. Deze hub is gericht op bewoners én bezoekers.
- **De wijkhub** vormt, aanvullend op de functie voor het parkeren van deelmobiliteit zoals de buurthub, een kleinschalig vertrekpunt voor het openbaar vervoer. In een wijkhub is ook ruimte voor een beperkt aantal aanvullende voorzieningen, zoals pakketpunten.
- **De buurthub** lijkt sterk op de wijkhub, maar heeft een nog kleinschaliger vorm. De buurthub heeft als voornaamste functie om de grootste drukte uit een wijk of buurt te halen en is sterk in het aanbieden van voorzieningen op zeer korte afstand van de woningen. Op de locatie worden deelfietsen, deelauto's en toekomstige vormen van deelmobiliteit aangeboden. De gebruikers kunnen er hun vervoermiddel stallen of parkeren. Meestal bevinden de buurthubs zich daarom aan de rand van een buurt of wijk.

In figuur 6 is globaal aangegeven waar in Helmond welk type hub kan worden ontwikkeld.

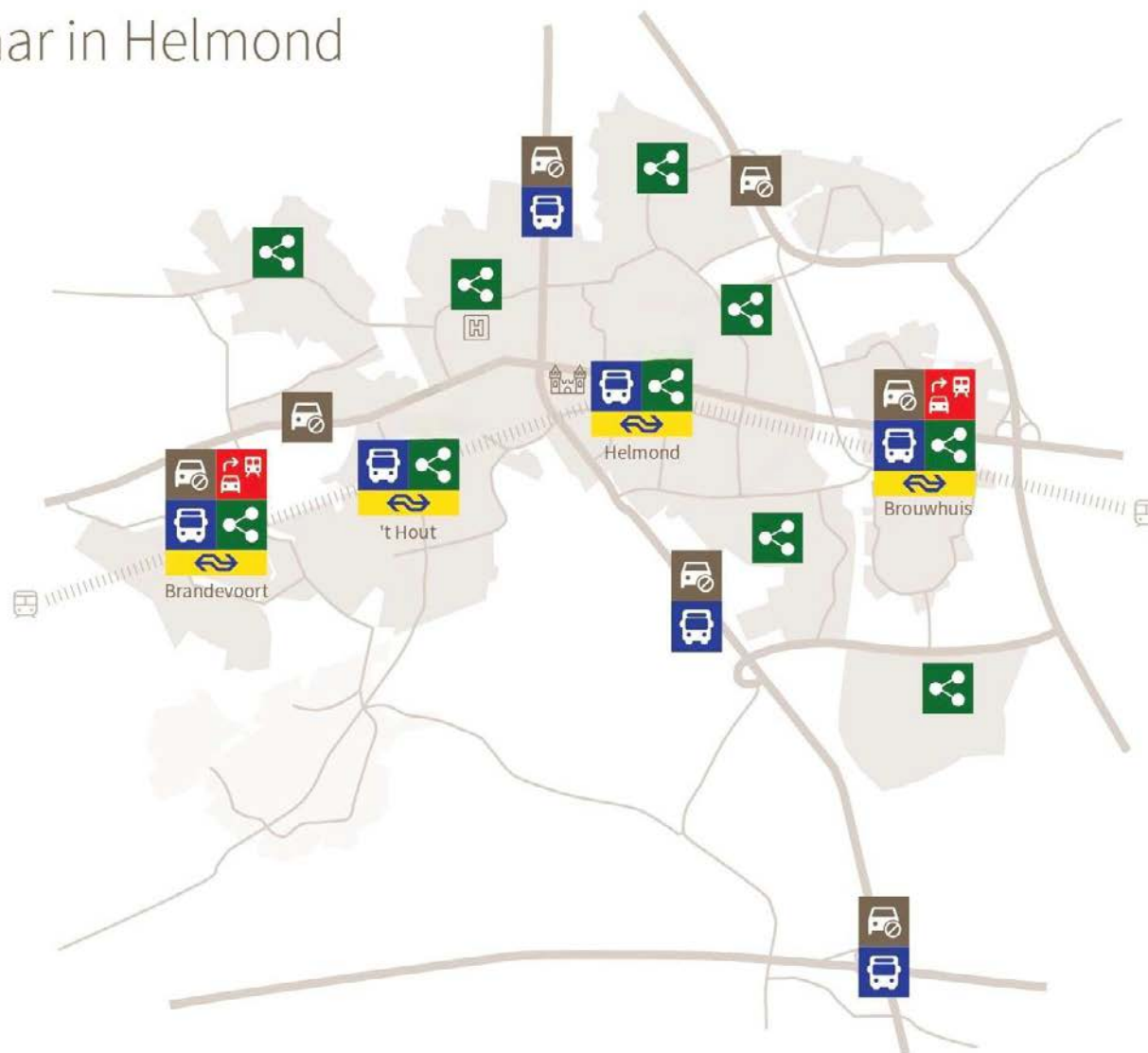
Hubs in regionaal verband

De hubstrategie beperkt zich niet tot de gemeente Helmond, maar wordt in regionaal verband uitgewerkt voor de gehele Brainportregio. Ook liggen er verbindingen naar omliggende regio's, zodat het hubnetwerk inzetbaar is op ongeveer alle soorten verplaatsingen. In het 'Ontwikkelplan hubs en gedeelde mobiliteit' (MRE, 2024) worden de kaders beschreven waarbinnen de hubs in Zuidoost-Brabant worden ontwikkeld. Het plan bevat ook een wensbeeld van het hubnetwerk (de kansrijke locaties). Voor Helmond zijn dat de vier treinstations en de A67 aan de oostflank van Helmond als afvanglocatie voor autoverkeer.

Welke hub waar in Helmond

Bouwstenen:

-  Gemakkelijk overstap van auto op trein faciliteren
-  Afvangen van autoverkeer dat Helmond als bestemming heeft/doorkruist
-  Regio en stad uitstekend verbinden door HOV
-  Laagdrempelige overstap tussen lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit



Figuur 6 - Wensbeeld hub netwerk Helmond

4. Kwaliteitsprofiel hubs

Het kwaliteitsprofiel van hubs bepaalt in hoge mate het succes ervan. Goede kwaliteit en de juiste voorzieningen op de juiste locatie in het mobiliteitsnetwerk bieden de beste voorwaarden voor een optimaal functionerend hubnetwerk.

Hubs moeten op de eerste plaats natuurlijk gemakkelijk bereikbaar zijn voor de reiziger. Hubs kunnen bovendien aantrekkelijker worden gemaakt door er extra voorzieningen in onder te brengen, waarmee de reiziger diverse activiteiten (winkelen, ophalen van pakketjes en vergaderen) kan combineren met zijn verplaatsing. Dat maakt de hub in zekere zin tot een bestemming op zichzelf, iets dat bij de bestaande, klassieke P&R-terreinen meestal niet het geval is. De combinatie van voorzieningen maakt het aantrekkelijker en vaak efficiënter om er als reiziger gebruik van te maken.

Liefst biedt de hub een concurrerend reisproduct dat sneller, gemakkelijker en goedkoper is dan het reizen met de eigen auto. Dat is echter niet eenvoudig te bereiken: er zijn vele ondersteunende en sturende maatregelen nodig om de hubs aantrekkelijk genoeg te maken om voldoende concurrerend te zijn. Sommige daarvan hebben betrekking op de kwaliteit van de hubvoorzieningen (pull-maatregelen), andere maken het ongewenste alternatief – het reizen met de eigen auto – onaantrekkelijker (pushmaatregelen). Deze maatregelen worden in hoofdstuk 5 nader toegelicht. Het gaat niet alleen om de infrastructuur of de OV-dienstregeling, maar ook om de sociale en economische component, als daar raakvlakken mee zijn. We kiezen dus voor de integrale aanpak.

Sommige onderdelen van het kwaliteitsprofiel van de hub zijn essentieel voor het functioneren van de hub – *de must haves* – terwijl andere onderdelen het gebruiks-

gemak bevorderen, maar uiteindelijk niet doorslaggevend zijn voor het gebruik – *de nice to haves*.

Essentiële onderdelen voor de hub

Deze onderdelen zijn een set aan minimumvereisten waaraan iedere hub, onafhankelijk van het type en de locatie, moet voldoen:

- Locatiekeuze**
 Het succes van de hub staat of valt met de keuze van de juiste locatie. Aandachtspunten zijn de ontsluiting naar de stad, de afstand tot de gebruikers, de aanhaking op het OV-netwerk, de ligging ten opzichte van de autostructuur, etc. Bij de locatiekeuze van hubs wordt vaak eerst rekening gehouden met bestaande voorzieningen. Enkel het aantal hubreizigers is vaak niet voldoende om aanvullende voorzieningen zoals horeca te realiseren. Daarom kunnen hubs het beste bij bestaande publiekstrekkingen geplaatst worden (horeca, haltes, stations of carpoolplaatsen). Naast de bestaande situatie komen ook nieuwe ontwikkelingen aan de orde: het plannen en uitvoeren van bouw- en inrichtingsprojecten, infraprojecten, en het afstemmen met relevante stakeholders. Door deze acties zorgvuldig uit te voeren, kunnen hubs effectief worden geïntegreerd in de omgeving en optimaal functioneren voor de gebruikers.
- Uniforme uitstraling**
 Een vaste 'huisstijl' vergroot de herkenbaarheid van hubs en zorgt ervoor dat de reiziger direct weet dat hij op een hub is gearriveerd, ongeacht zijn plaatselijke bekendheid. Een voorbeeld hiervan is de landelijk gehanteerde Mijksenaar-huisstijl. Dit zorgt voor consistentie en versterkt daarmee de gebruikservaring. Liefst wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de landelijke identiteit voor mobiliteits-

hubs of bij bestaande uitstralingen (zoals P+R's). De visuele elementen, zoals logo's, kleuren en iconen, moeten uniform zijn en gemakkelijk herkenbaar. Daarnaast is het belangrijk om ook de fysieke ruimte en infrastructuur consistent te ontwerpen. Denk hierbij aan herkenbare bordjes, duidelijke markeringen op de grond, en eenduidige styling van de wachtruimtes en fietsenstallingen. Dit vergroot niet alleen de herkenbaarheid, maar draagt ook bij aan het vertrouwen van reizigers in de betrouwbaarheid en kwaliteit van het mobiliteitsaanbod.

- **Toegankelijkheid voor alle gebruikers**

Hubs zijn toegankelijk voor alle gebruikers, zowel fysiek als financieel en digitaal. Hoewel de samenstelling van het reisproduct en de doelgroep per locatie kan verschillen, is het essentieel dat alle mobiliteit toegankelijk, betaalbaar en begrijpelijk is voor alle gebruikers. Daarnaast moet het mogelijk zijn om zonder account of inloggen te kunnen reizen, zodat er geen drempels zijn voor incidentele of internationale reizigers.

- **Sociale veiligheid en verblijfsklimaat**

De hubs en hun nabije omgeving zijn sociaal veilig en bieden een prettig verblijfsklimaat. Dit houdt niet alleen in dat de fysieke omgeving veilig moet zijn, maar ook dat reizigers zich op hun gemak voelen. Dat begint met sociaal veilige ontwerpprincipes. Deze hebben aandacht voor het realiseren van open, goed zichtbare ruimtes, goede verlichting en aan het vermijden van verborgen hoekjes. Dat vermindert gevoelens van onveiligheid. Allocatie van de hub op al bestaande aantrekkelijke plekken – zoals winkelcentra, stations of andere populaire bestemmingen – helpt zeker mee. Op deze locaties is de sociale controle vaak al groter door de vele activiteiten die zich er voordoen. Maar ook camerabewaking kan hieraan bijdragen.

- **Informatievoorziening**

De informatievoorziening bij hubs is beschikbaar via verschillende kanalen zodat gebruikers op hun voorkeuren kunnen inspelen. Dit kan via een digitale interface zoals een app of website. Via dit platform kunnen gebruikers informatie opvragen over de aanwezige voorzieningen op een hub en hebben gebruikers de mogelijkheid om vooraf hun reis te plannen en te boeken, inclusief het reserve-

ren van parkeerplaatsen en deelmobiliteit. Uiteraard is dit digitale platform duidelijk, makkelijk toegankelijk en gebruiksvriendelijk, ook voor mensen met een beperking (zoals visuele- of motorische beperkingen). Door meerdere talen aan te bieden worden ook buitenlandse bezoekers en inwoners die geen Nederlands spreken uitgenodigd er gebruik van te maken.

Aanvullende voorzieningen voor de hub

Afhankelijk van de locatie van een hub wordt bepaald of aanvullende voorzieningen kunnen bijdragen aan het succesvol functioneren van de hub. Ze kunnen bijdragen aan de verbetering van de prestaties, de gebruikerservaring of de flexibiliteit van de hub. Door aanvullende diensten en faciliteiten aan te bieden, kunnen hubs niet alleen als vervoersknooppunten fungeren, maar ook als ontmoetings- en verblijfsplekken. Ze maken de hub als plek daarmee leuker en zorgen ervoor dat verschillende bestemmingen op één plek samenkomen waardoor het aantal reisbewegingen kan worden beperkt. Voorbeelden van aanvullende onderdelen zijn:

- Vergaderruimtes
- Horecagelegenheden
- Winkelvoorzieningen (voor dagelijkse boodschappen)
- Pakketpunten
- Openbare toiletten
- Watertappunten
- Gratis wifi

Deze lijst is niet limitatief, maar geeft een richting mee waaraan gedacht kan worden.

5. Ondersteunende maatregelen

Om tot een succesvol gebruik van het hubnetwerk te komen, is het nodig ondersteunende maatregelen te nemen op andere beleidsterreinen. Voorbeelden daarvan zijn gebiedsontwikkeling, parkeerbeleid, OV-beleid, autobeleid, verplaatsingsgedrag, etc. Hieronder wordt hierop nader ingegaan.

Fietsen

Lopen en fietsen staan op één in de mobiliteitsvisie voor alle stedelijke verplaatsingen en is daarmee ook (potentieel) het belangrijkste vervoermiddel voor het voor- en natransport van een hublocatie. Voor de fiets zijn met name de volgende onderdelen van belang:

- **Uitbreiding en upgraden van het fietsnetwerk.** Stem de ontwikkeling van het hubnetwerk af op bestaande en geplande fietsstructuren, zodat de fietsbereikbaarheid optimaal wordt. Op deze manier kunnen beide netwerken van elkaar profiteren. Maak tijdens de planfase van een hublocatie duidelijke keuzes over de koppeling van hubs aan het fietsnetwerk en de fietsvriendelijke inrichting van de hubs en hun omgeving.
- **Veilige stallingsmogelijkheden.** Diefstalveiligheid is een belangrijk aspect in het gebruik van de fiets in stad en regio. De fietser vraagt om betrouwbare, voldoende aantrekkelijke en veilige fietsenstallingen. Dat is in het bijzonder van belang voor de steeds grotere groep die gebruik maakt van (dure) elektrische fietsen.

Lopen

- **Aantrekkelijke looproutes.** Voor lopen geldt een veel beperktere actieradius dan voor de fiets. Toch kan lopen op buurt- en centrumniveau een

belangrijke rol spelen. Belangrijk daarbij is het bieden van aantrekkelijke en veilige looproutes van en naar de hubvoorzieningen.

Openbaar Vervoer

Een goede koppeling met het openbaar vervoer is essentieel om het reisproduct via hubs waar te kunnen maken. Openbaar Vervoer is voor de meeste hubs letterlijk de 'lifeline'. Het gaat concreet om:

- **Aanbieden OV-netwerk.** Een dekkend Openbaar Vervoernetwerk stelt de reizigers in staat om (via hubs) zowel van en naar als binnen Helmond te reizen.
- **Voldoende frequentie.** Het OV-aanbod is hoogfrequent. Zo zorgt verhoging van de frequentie op de vier treinstations ervoor dat de aantrekkelijkheid van de trein als alternatief voor het gebruik van de auto sterk toeneemt.
- **Vraagafhankelijk flex-systeem.** Om ook de minder intensieve vervoersbehoeften te bedienen worden vormen van vraagafhankelijk OV geïntroduceerd.

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit helpt bij het onderling verbinden van de verschillende modaliteiten die samenkomen op een hub. Het dient vaak als aanvullende schakel bij de overstap op een hub. Het volgende is daarbij van belang:

- **Aanbod.** Stimuleer deelmobiliteit door samen te werken met aanbieders voor wat betreft het aanbod van deelmobiliteit op hubs en pilotprojecten rondom mobiliteitshubs te implementeren.
- **Afspraken met deelmobiliteitsaanbieders.** Het stellen van eisen aan deelmobiliteitsaanbieders die hun diensten willen uitrollen binnen de ge-

meentegrenzen. Regionaal moeten er afspraken gemaakt worden over een gemeenschappelijke set aan basiscriteria.

- **Introduceren van (digitale) dropzones.** Als eerste stap naar het realiseren van (kleinschalige) mobiliteitshubs met deelmobiliteit binnen de gemeente worden digitale dropzones geïntroduceerd.
- **Aanvullend onderzoek naar deelmobiliteit en MaaS (Mobility as a Service).** Knooppunten, deelmobiliteit en MaaS kunnen elkaar aanvullen, maar het succes van de één betekent niet automatisch succes voor de ander. Voor een succesvolle hubaanpak is aanvullend onderzoek – en ontwikkeling – van deelmobiliteit en reisdiensten (bijv. MaaS) nodig.

Verkeerscirculatie (auto)

De auto is tegelijkertijd partner en concurrent van de hubs. Aandachtspunten zijn:

- **Autoluwe gebiedsontwikkeling.** Bij de uitwerking van gebiedsontwikkelingen in en rond de stad (centrum, Nieuw Brandevoort) wordt ingezet op een autoluwe situatie. Daarbij past een aangepaste ontsluitingsstructuur en strengere parkeernormen. Voor succesvolle ontwikkelingen is het belangrijk dat dit uitgangspunt vanaf het begin van het ontwerpproces integraal wordt meegenomen.
- **Inbouwen van weerstand op autoroutes.** Op autoroutes die concurrerend zijn met het gebruik van alternatieve vervoerswijzen vanaf de hubs wordt weerstand ingebouwd. Daardoor wordt het minder aantrekkelijk om op deze routes de auto te gebruiken.
- **Laadinfrastructuur.** Voorzie mobiliteitshubs van voldoende laadpalen voor elektrische voertuigen en deelauto's. Wellicht zijn er kansen om in de hubomgeving gebruik te maken van mogelijkheden voor duurzame energie-opwekking en -opslag.

Parkeren (auto)

Sturend parkeerbeleid in de stad (en de regio) is een belangrijke randvoorwaarde

om het gebruik van privéauto's te reduceren. De concurrentiepositie van de auto ten opzichte van andere vervoerswijzen neemt daardoor af en daarmee wordt het gebruik van de mobiliteitshubs gestimuleerd. De parkeerstrategie en de hubstrategie moeten daarom zoveel mogelijk worden geharmoniseerd. Enkele maatregelen binnen het parkeerbeleid die kunnen bijdragen aan de hubstrategie zijn:

- **Beperking van parkeercapaciteit.** Verminder het aantal parkeerplaatsen rondom economische toplocaties om reizen via hubs te stimuleren. De kansen hiervoor zijn het grootst in het centrumgebied van Helmond en in de directe omgeving van de niet-autogelateerde hubs.
- **Tarief- en beheerafstemming.** Stem de tarieven en het beheer van parkeerplaatsen beter op elkaar af. Maak parkeren op populaire bestemmingen duurder om parkeren bij hubs aantrekkelijker te maken. Kies daarnaast voor combinatiepakketten, zoals gratis parkeren op hubs als daarna met het OV doorgereisd wordt.
- **Oprichten van een 'mobiliteitsbedrijf'.** Hierin wordt het financiële management van parkeren en hubs samengevoegd. Hierdoor kan gemakkelijker worden gestuurd op tarieven en kunnen winsten uit straatparkeren worden gebruikt om hubs te financieren. Deze ontwikkeling wordt vaak aangeduid als de transitie van een parkeerbedrijf naar een mobiliteitsbedrijf en kan de financiering van hubs gemakkelijker maken.

Verplaatsingsgedrag

Reizen via een hub is voor veel reizigers nieuw en dus onbekend. Om dat te veranderen zijn maatregelen nodig op het gebied van verplaatsingsgedrag. Als reizigers bekend zijn met de mogelijkheden zal er meer gebruik van worden gemaakt. Gedacht wordt aan de volgende ondersteunende maatregelen:

- **Publiekscampagnes om het gebruik van de hubs te stimuleren.** Binnen Helmond kan een campagne worden gestart om het gebruik van de hubs te stimuleren, bijvoorbeeld door vooral de voordelen uit te lichten of door te werken met bekende Helmonders.

- **Werkgeversaanpak.** In samenspraak met (grote) werkgevers kan het gebruik van hubs en gedeelde mobiliteit door forenzen worden bevorderd. Enkele voorbeelden om het gewenste gedrag te bevorderen zijn:
 - Voordelen in de arbeidsvoorwaarden;
 - Invoeren van een mobiliteitsbudget per medewerker;
 - Beperken van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein;
 - Beperken aanbod van functiegebonden voertuigen.

6. Organisatie

Wil de hubstrategie succes hebben, is het noodzakelijk een effectieve organisatie in te richten die de ontwikkeling, het beheer en de exploitatie van de hubs als taken meekrijgt. Binnen de organisatie worden duidelijke rollen en verantwoordelijkheden geformuleerd – ook in relatie tot de samenleving – en wordt een transparante governance-structuur opgezet.

Samenwerking en stakeholders

Bij het ontwikkelen en beheren van een hubnetwerk is samenwerking tussen de verschillende betrokken en belanghebbende stakeholders essentieel voor succes. Het in kaart brengen van deze stakeholders door middel van een stakeholderanalyse op lokaal én regionaal niveau biedt inzicht in hun diverse belangen. Waar dat mogelijk en zinvol is, wordt meegelift op provinciale en landelijke initiatieven op dit gebied. Potentiële partners worden geïdentificeerd door middel van gerichte aankondigingen om interesse te wekken, het organiseren van participatie-evenementen om directe interactie te bevorderen en het onderhouden van open communicatielijnen om partners aan te moedigen hun interesse kenbaar te maken. Bij de verschillende stakeholders kan worden gedacht aan:

- **Gemeenten en regionale overheden:** spelen als publieke instantie een belangrijke rol in de organisatie van deze publieke voorzieningen. Die rol bestaat uit het stellen van beleidsdoelen, het verstrekken van subsidies en bijdragen voor ontwikkeling, beheer en exploitatie, het creëren van een ondersteunende juridische en administratieve structuur van het hubnetwerk. Het is niet noodzakelijk dat de overheden zelf ook deze rollen invult. Het is denkbaar dat hiervoor een aparte – publiek-private – juridische entiteit voor wordt ingesteld. Vaak zijn de betrokken overheden daarvan dan wel weer grootaandeelhouders.
- **Vervoersbedrijven:** voor de integratie van verschillende vervoersdiensten, zoals

bus- en treinverbindingen en deelmobiliteit. Het is mogelijk dat vervoersbedrijven participeren in de hierboven genoemde juridische entiteit voor de ontwikkeling, het beheer en de exploitatie van hubs.

- **Private bedrijven:** zowel voor de financiering als voor het aanbieden van aanvullende diensten. Ook private bedrijven kunnen participeren in de hierboven genoemde juridische entiteit voor de ontwikkeling, het beheer en de exploitatie van hubs.

Wanneer de verschillende betrokken partijen in beeld zijn gebracht is het van belang dat er een samenwerkingsovereenkomst wordt opgezet tussen deze partijen met daarin de samenwerkingsafspraken.

Juridische en regulerende aspecten

Voor de realisatie van een hub dienen er verschillende juridische en planologische procedures doorlopen te worden. De volgende elementen zijn hierbij van belang:

- **Bestemmingsplannen en vergunningsprocedures:** De aangewezen locaties voor de hubs passen binnen het bestaande bestemmingsplan of het bestemmingsplan kan erop worden aangepast (kost extra tijd en betekent risico). Het tijdig verlenen van de benodigde vergunningen wordt daardoor makkelijker.
- **Regels voor openbare en private samenwerking:** Juridische structuren moeten worden opgesteld om de samenwerking tussen publieke en private partijen te faciliteren, bijvoorbeeld in de vorm van contracten, PPS-constructies of concessies.
- **Data- en privacywetgeving:** Het verzamelen en verwerken van gebruikersdata, bijvoorbeeld voor het bieden van reisinformatie of het mogelijk maken van betalingen, moet voldoen aan de privacywetgeving (zoals de AVG).

Beheer en exploitatie

Na het opleveren van een hub moet deze beheerd en geëxploiteerd worden. Dat kan lokaal worden geregeld, maar meer voor de hand ligt een regionale beheer- en exploitatiestructuur. Het is belangrijk dat de afdelingen en/of organisaties die later verantwoordelijk zijn of worden voor het beheer en exploitatie al tijdens de ontwikkel- en realisatiefase van de hub betrokken moeten zijn. Dat maakt dat de oplevering en ingebruikname soepel verloopt. De organisatorische structuur moet duidelijk aangeven wie verantwoordelijk is voor de verschillende aspecten op de hub. Voorbeelden hiervan zijn:

- **Gemeenten en regionale overheden:** als (mede)initiatiefnemer kan een overheidsinstantie verantwoordelijk worden gemaakt voor het algemene beheer en toezicht op de werking van de hub. Zoals hierboven al aangegeven kan hiervoor een aparte entiteit worden opgericht.
- **Private partners:** commerciële exploitanten kunnen verantwoordelijk zijn voor specifieke diensten binnen de hub, zoals het aanbieden van deelmobiliteit, horecagelegenheden en vergaderruimten. Ze kunnen participeren in een publiek-private samenwerking, al dan niet middels een aparte entiteit.
- **Publieke partijen:** afhankelijk van de locatie kunnen andere publieke partijen betrokken zijn bij het leveren van diensten en informatie.



7. Financiering

Ook hubs kosten geld, niet alleen de ontwikkeling ervan, maar ook het gebruik. De kosten voor het realiseren van een goed functionerend hubnetwerk in de regio zijn aanzienlijk én voor een belangrijk deel doorlopend. Veel van die kosten worden betaald met publiek geld. In die zin is het zinvol dat er aan de voorkant van het aangaan van financiële verplichtingen op systeemniveau een analyse wordt gemaakt van de maatschappelijke kosten en baten. Dat is des te belangrijker omdat de financiële investering voor een (groot) deel kan worden terugverdiend door maatschappelijke opbrengsten zoals een betere bereikbaarheid, leefbaarheid, minder uitstoot, duurzaamheid en verkeersveiligheid. Een dergelijke analyse voert te ver als het alleen gaat om het ontwikkelen van een afzonderlijke hub.

Een solide businesscase met daarin een duurzame financiering zijn randvoorwaarde-lijk voor de totstandkoming van een hubnetwerk en het aantrekken van aanbieders. In de businesscase worden de financiële kaders uitgewerkt en worden potentiële financieringsbronnen geïdentificeerd. Door deze elementen zorgvuldig uit te werken, kan de financiële basis voor de hubstrategie worden gewaarborgd en kunnen investeerders en stakeholders worden overtuigd te investeren. Hieronder worden deze elementen in meer detail besproken.

Kosten- en opbrengstenanalyse

De opzet van een mobiliteitshub vereist een gedetailleerde kosten- en opbrengstenanalyse. Deze moet rekening houden met zowel initiële investeringen als lopende kosten. Het is van belang om de totale kosten in kaart te brengen, inclusief de aanleg van de fysieke infrastructuur, digitale systemen (zoals apps en informatieborden), onderhoudskosten en personeelskosten. Deze kosten worden opgesplitst in:

- **Infrastructuurkosten:** Bouw van opstallen, wachtruimten, parkeerplaatsen, fietsenstallingen, laadpalen voor elektrische voertuigen, en andere fysieke voorzieningen.
- **Digitale en technologische kosten:** Ontwikkeling en implementatie van apps, platforms voor reizigersinformatie, betaalsystemen en andere technologische oplossingen.
- **Operationele kosten,** ook aangeduid als beheer- en exploitatiekosten. Het gaat om kosten van onderhoud van de hub, beheer van faciliteiten, en de kosten voor het aanbieden van reisinformatie en klantenservice.

Tegenover kosten staan opbrengsten. Die kunnen voortkomen uit:

- Verhuur van parkeerplaatsen of laadpunten
- Betaalde mobiliteitsdiensten (bijvoorbeeld deelfietsen, deelauto's)
- Commerciële activiteiten (zoals winkels of horeca binnen de hub)
- Overheidsfinanciering of subsidies voor duurzame mobiliteit en infrastructuurontwikkeling.

Financieringsbronnen

Nadat de hub en de bijbehorende doelstellingen zijn gedefinieerd, kunnen op basis van de capaciteitsbehoefte de eerste financiële verkenningen worden uitgevoerd. Dit levert input voor de potentiële businesscase van de hublocatie. Voor de financiële dekking van de ontwikkel- en realisatiekosten en de jaarlijks terugkerende beheer- en exploitatiekosten van mobiliteitshubs moeten bronnen worden benoemd. Er zijn verschillende bronnen beschikbaar, afhankelijk van de schaal en het type hub.

Het definiëren van de beschikbare financieringsbronnen voor zowel de realisatie als het beheer van een hub geeft inzicht in de financiële bandbreedte waarbinnen de hub ontwikkeld kan worden. Daarom is het van belang om alle potentiële partijen in beeld te brengen die op een bepaalde manier belang hebben of betrokken zijn bij het systeem van mobiliteitshubs. Dat zijn in de eerste plaats publieke partijen (alle relevante overheden, uiteenlopend van Rijk tot gemeente), maar ook private partijen, zoals beleggers, ontwikkelaars, mobiliteitsaanbieders, bedrijfsleven en particulieren kunnen financieel participeren.

Kostenindicatie hubs

De kosten van een hub zijn sterk afhankelijk van de locatie, context, omvang, vorm en inrichting van de hub in kwestie. Voor een kostenindicatie is dus nodig dat deze elementen inzichtelijk zijn, bijvoorbeeld door het uitvoeren van een locatieonderzoek en maken van een schetsontwerp. Factoren die daarin medebepalend zijn, zijn bijvoorbeeld de eventuele aanwezigheid van infrastructuur en voorzieningen, de staat van de bodem ter plaatse, het eigendom van de benodigde gronden, de mogelijkheden om functies te combineren en het aantal bouwlagen van te bouwen opstallen. Ook eventuele ondersteunende maatregelen in de buurt – OV-infrastructuur, extra OV-verbindingen, fietsinfrastructuur, deelmobiliteit, bewegwijzering, campagnes, werkgeversaanpak, etc. – brengen kosten met zich mee, die in de indicatie een plaats moeten krijgen.

De raming van een mobiliteitshub bevat de volgende componenten:

- Kosten bouw- en woonrijp maken, o.a.: opruimen, riolering, verharding, groen, infrastructuur
- Vastgoedkosten
- Engineering en projectmanagement
- Overige kosten: vergunningen, verzekeringen, kabels en leidingen, etc.
- Beheerkosten: o.a. IT, exploitatie, onderhoud, schoonmaak, beheer
- Kosten van ondersteunende maatregelen (voor zover toe te rekenen aan de hub).

8. Monitoring en evaluatie

Het opzetten van een hubnetwerk in de stad en de regio is een langdurig proces. In dat proces worden steeds nieuwe stappen gezet die zoveel mogelijk zijn gebaseerd op de kennis en kunde die tot dat moment over het functioneren van het netwerk beschikbaar zijn. Daarvoor is het nodig dat de voortgang van hubontwikkeling wordt gevolgd door periodieke monitoring en evaluatie. Op die manier kan tijdig worden bijgestuurd als daar aanleiding toe is. Onderstaand worden de aandachtspunten aangegeven.

Ten eerste is het van belang om te bepalen welke data nodig is om goed te kunnen monitoren en evalueren. Met deze data dienen de effectiviteit en tevredenheid van gebruikers van de hubs te worden achterhaald:

- Het gebruik van de mobiliteitsdiensten op een hub;
- Het gebruik van aanvullende voorzieningen op een hub;
- De herkomst en bestemming van gebruikers van de hub;
- De exploitatie van de hub. Dit dient in samenwerking met de verschillende partners te worden geregeld;
- Gebruikersonderzoek.

Ook de maatschappelijke kosten- en batenanalyse behoeft tussentijdse evaluatie op basis van gebruikscijfers, kostenoverzichten en de mening van gebruikers en samenleving. Dit proces omvat het regelmatig verzamelen en analyseren van data om trends en afwijkingen te identificeren. De resultaten worden gebruikt om de kosten- en batenanalyse te valideren en te beoordelen of de verwachte maatschappelijke kosten en baten nog steeds realistisch zijn. Dit kan locatiespecifiek, maar kan ook over alle hubs heen gecoördineerd worden.

De diversiteit aan onderwerpen voor de monitoring geeft al aan dat liefst alle direct betrokken partijen erbij zijn aangehaakt. Samen met de verschillende stakeholders en samenwerkingspartners kunnen bijeenkomsten worden georganiseerd waarin wordt besproken of het gebruik van een hub voldoet aan de verwachtingen of dat er eventueel aanpassingen nodig zijn. Dit kan informeel georganiseerd worden, maar mogelijk ook in een nader te bepalen samenwerkingsverband waarbij betrokken partijen gezamenlijk aan de lat staan voor de verdere doorontwikkeling van de hub. De verbeterpunten uit deze evaluaties kunnen worden gebruikt om de specifieke hublocatie te verbeteren en dienen als lessen voor toekomstige hubs. Het helpt om vooraf al bepaalde bijsturingsmaatregelen te definiëren. Hierbij kan worden gedacht aan het aanpassen van de tariefstelling, het aanpassen van het parkeer- en deelmobiliteitsaanbod en het aanpassen van de aanvullende voorzieningen op een hub. Door deze bijsturingsmaatregelen vóór de monitoring en evaluatie te definiëren kan er gericht actie worden ondernomen wanneer dit nodig is.

Als instrumentarium om de gegevens te verzamelen kan een (software)systeem worden ontwikkeld, dat het gebruik van en de tevredenheid met de verschillende aangeboden diensten op een hub bijhoudt. De jaarlijkse stationsmonitor waarin treinstations beoordeeld worden, is daarvoor een goede inspiratiebron. De bruikbaarheid van de opgehaalde gegevens kan sterk worden vergroot als een relatie wordt gelegd met het functioneren van andere mobiliteitsstrategieën, zoals deelmobiliteit en parkeren. Het succes van een hub hangt immers nauw samen met de kwaliteit van de ondersteunende maatregelen (zoals de kwaliteit van fiets- en OV-verbindingen, het aantal beschikbare parkeerplekken op de bestemming en de kwaliteit van deelmobiliteit). Een belangrijke indicator voor het succes van een hub en de flankerende maatregelen is de modal shift op de corridor waarop deze hub ligt.

9. Vertaling naar agenda

In de strategie hubs is de ‘stip op de horizon’ uit de mobiliteitsvisie op het gebied van hubs verder uitgewerkt in beleids- en ontwerpprincipes. De volgende stap is deze principes te koppelen aan uit te werken concrete producten. Die producten worden opgenomen in de agenda hubs, die nu kan worden opgesteld. Daarin komen ook de specifieke afspraken met betrekking tot taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden en financiering aan de orde. Hieronder wordt kort beschreven hoe deze vertaling van strategie naar agenda eruitziet.

Investeren in het ‘laten landen’ van de hubstrategie binnen de gemeente

Het succes van de strategie hubs hangt niet alleen af van de fysieke hubs zelf, maar ook van de wijze waarop de hub is ‘ingepast’ in zijn omgeving. Daarmee wordt niet alleen het fysieke aspect van de hub bedoeld. Minstens zo belangrijk is hoe de hub in sociaal-maatschappelijk opzicht toegankelijk is voor de inwoners en bezoekers van de stad met alle voorzieningen en sturingsmiddelen die daarbij horen. Om een dergelijke integrale benadering van de hubstrategie voor elkaar te krijgen is het nodig dat binnen de gemeentelijke organisatie actief aansluiting wordt gezocht met andere beleidsterreinen met als doel op alle relevante gebieden de effectiviteit van de hubs te maximaliseren. Dit zorgt voor een coherente aanpak waarin hubs niet als een losstaand aspect worden gezien, maar als onderdeel van de bredere stedelijke ontwikkeling.

Ontwikkelen van de toolbox hubs

Hoewel het ontwerpen van hubs in principe altijd maatwerk betreft, is een zekere mate van standaardisatie in het ontwerpproces mogelijk en wenselijk. Het is immers niet erg efficiënt om steeds opnieuw het wiel uit te moeten vinden. Daarom wordt een zogenaamde ‘toolbox hubs’ ontwikkeld. De toolbox omvat het volgende:

- Een modulair opgebouwd Programma van Eisen. Hierin worden per functie/voorziening die in een hub een plek moet krijgen randvoorwaarden bepaald voor te maken ontwerpkeuzes. Afhankelijk van het type hub waar het om gaat worden de ermee samenhangende modules in het ontwerpproces meegenomen. Het Programma van Eisen dient als leidraad voor de inrichting en uitrusting van de hubs, afgestemd op de behoeften van de doelgroep en de locatie.
- Een model voor een mobiliteitshub dat aansluit op het Programma van Eisen. Hierin wordt speciale aandacht besteed aan het ruimtebeslag en de integratie van verschillende voorzieningen. Dit omvat het uitwerken van een model waarin de benodigde ruimte voor verschillende functies, zoals parkeerplaatsen, laadstations en wachtruimtes, in kaart wordt gebracht.

Opstellen agenda hubs

De agenda hubs vertaalt de strategie naar (pakketten van) concrete producten. De agenda behandelt welke concrete producten dit zijn. Daarnaast komen de volgende aspecten aan bod:

- Afspraken met betrekking tot taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden.
- Mogelijkheden voor financiering, bijvoorbeeld met kostenindicaties op productniveau. Er kan worden ingezoomd op specifieke producten.
- Afspraken over de prioritering van samenhangende operaties.

De agenda hubs wordt opgesteld voor de korte en middellange termijn. Periodieke actualisatie is aan de orde, mede aan de hand van de uitkomsten van de evaluatie van al afgeronde producten.

Colofon

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

Inhoud en tekst

Thomas Bast
Joep van Ewijk
RHDHV

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

